



HAL
open science

De quoi l'urbanisme est-il le projet ?

André Lortie

► **To cite this version:**

André Lortie. De quoi l'urbanisme est-il le projet ?. Architecture, aménagement de l'espace. Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, 2021. tel-04483095

HAL Id: tel-04483095

<https://hal.science/tel-04483095>

Submitted on 29 Feb 2024

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

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



ANDRÉ LORTIE

De quoi l'urbanisme est-il le projet ?

Dossier d'habilitation à diriger des recherches

Rétro-manifeste

pour une recherche fondamentale en architecture

Note de synthèse, volume 1/3

Sélection de travaux

présentés pour l'habilitation à diriger des recherches

Sélection de travaux, volume 2/3

Interrogations historiques et prospectives

pour une évaluation des paradigmes de l'urbanisme

Mémoire inédit, volume 3/3

De quoi l'urbanisme est-il le projet ?

Dossier d'habilitation à diriger des recherches

Rétro-manifeste

pour une recherche fondamentale en architecture

Note de synthèse, volume 1/3

Jury du 15 décembre 2021

Sabine Barles, professeure à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, directrice du CRIA, UMR CNRS 8504 Géographie-Cités (**garante**)

Emmanuel Bellanger, directeur de recherche du CNRS, Directeur du Centre d'histoire sociale des mondes contemporains (CHS), UMR CNRS 8058

Emmanuèle Cunnigham-Sabot, professeure à l'École normale supérieure (rapporteur)

Nathalie Roseau, professeure à l'École des Ponts ParisTech, directrice du Laboratoire Techniques, territoires et sociétés (LATTs), UMR CNRS 8134 (rapporteur)

Nicolas Tixier, professeur Ecole nationale supérieure d'architecture de Grenoble, directeur du Cresson, UMR CNRS 1563 Ambiances, architectures, urbanités

Loïc Vadelorge, professeur à l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée, directeur scientifique du labex Futurs urbains

Table des matières

Introduction.....	3
Positionnement	5
Trois « domaines d’apports ».....	7
Aperçu biographique.....	8
1. Objets spécifiques : les infrastructures routières	11
Autoroute urbaine et typo-morphologie	15
Le boulevard Périphérique et la limite de Paris	17
De l’objet à la théorisation	21
De la théorie à l’opérationnel	25
De l’infrastructure à la mégastucture	29
2. Approches méthodologiques : les trois logiques d’action	31
La Place Desjardins de Montréal	31
La ceinture de Paris	34
Jacques Gréber urbaniste.....	37
Montréal années 60	39
La ceinture et la métropole	44
3. Enrichissement de la discipline : interactions entre recherche et pratique opérationnelle.....	47
Chercher pour accompagner le politique.....	47
Chercher pour accompagner le technique.....	52
Chercher pour innover	55
Chercher pour rendre compte	60
Chercher et enseigner	65
4. Conclusion	69
5. Curriculum Vitæ	73

Introduction

De quoi l'urbanisme est-il le projet ? Cette question, qui peut paraître incongrue, est issue d'un faisceau d'interrogations qui, depuis quelques années, traversent mes activités professionnelles de recherche, d'enseignement et de maîtrise d'œuvre. Un exemple est plus à même de résumer la manière dont ces questionnements se confortent. En préparant un exposé sur la production urbaine et ses équilibres opérationnels, m'appuyant sur le cas des zones d'aménagement concerté (ZAC) notamment, le constat était assez rapidement fait qu'en secteur tendu, le dessin de leur plan répond à certains principes récurrents de composition, dont celui du dimensionnement des îlots (ill. page suivante) qui, à quelques mètres près, sont contenus dans un rectangle de 90 mètres par 180 mètres¹. Parallèlement à cette observation, je remarquais qu'en secteur immobilier moins tendu, mes propres plans de ZAC reposaient sur des unités opérationnelles de 60 par 90 mètres, soit un sous-multiple du précédent. Certes, ces dimensions sont issues de facteurs techniques identifiables, tels que les contraintes de stationnement des véhicules individuels en sous-sol, ou l'optimisation des structures, mais elles sont aussi en prise avec les équations financières des opérateurs immobiliers ou les exigences productives des entreprises de construction. Comment comprendre ces liens de surdétermination si ce n'est par un protocole d'observation et d'analyse, caractéristique d'un projet de recherche qui, de surcroît, serait *a priori* interdisciplinaire, comme nous le verrons en conclusion de ce premier volume.

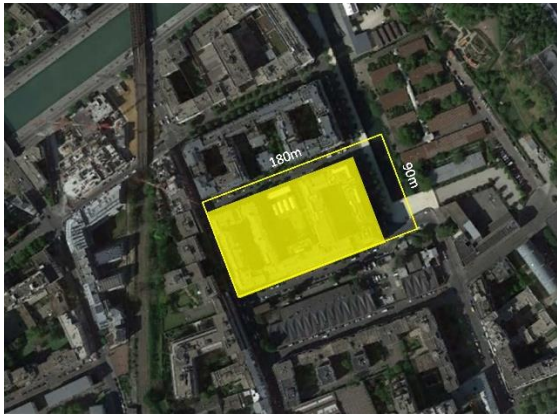
Ce dossier d'habilitation à diriger des recherches ne répond pas à la question du dimensionnement des îlots de ZAC en secteur tendu. Dans le troisième volume toutefois, il cherche plus largement à comprendre ce qui fait que les réponses apportées aux problèmes de production des territoires en général et d'urbanisme en particulier semblent à ce point normées, voire surdéterminées par des facteurs qui restent à identifier. Plus simplement, ce premier volume souhaite montrer comment divers champs d'activité offrent des points de vue opportunément complémentaires pour la construction de questionnements qui peuvent sembler utiles en l'état actuel des approches théoriques et techniques de l'urbanisme et illustrer la manière dont la recherche fondamentale en architecture peut y apporter une contribution originale, tant du côté de la théorie que de la pratique opérationnelle.

C'est en ce sens que ce premier volume s'apparente à un rétro-manifeste. A la manière de Steven Izenour, Denise Scott Brown et Robert Venturi, lorsqu'ils analysèrent le phénomène du *strip* américain à travers le cas de Las Vegas², ou de Rem Koolhaas qui s'est penché sur la congestion métropolitaine de New York³, toutes choses égales par ailleurs, c'est par une reconstruction *a posteriori* d'un parcours professionnel cette fois, que ce premier volume revendique l'intérêt d'une recherche fondamentale en architecture. Il le fait à l'adresse des instances qui orientent les politiques de recherche et qui voudraient qu'elle soit plus généralement finalisée, ainsi qu'à destination d'un milieu professionnel qui n'en voit pas l'intérêt, si ce n'est lorsque celle-ci peut donner lieu à une quelconque défiscalisation.

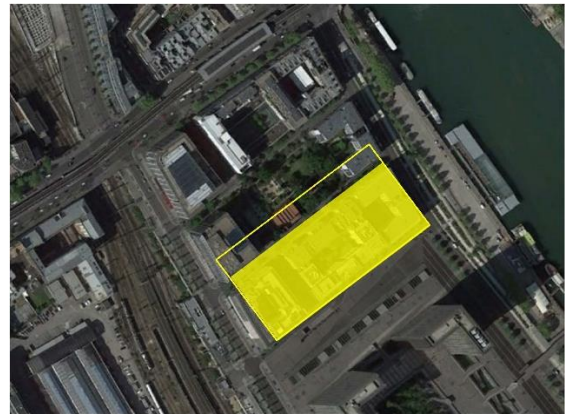
¹ Le corpus analytique graphique à partir duquel Jacques Lucan a mené son enquête morphologique publiée dans *Où va la ville aujourd'hui*, rend bien compte de cette récurrence, alors même que l'auteur ne la remarque pas. Jacques Lucan, *Où va la ville aujourd'hui*, Paris, édition de La Villette, 2012.

² Steven Izenour, Denise Scott Brown, Robert Venturi, *Learning from Las Vegas*, Boston, MIT Press, 1972

³ Rem Koolhaas, *Delirious New York*, Oxford, Oxford University Press, 1978



Secteur Villette Sud, Paris, années 1980



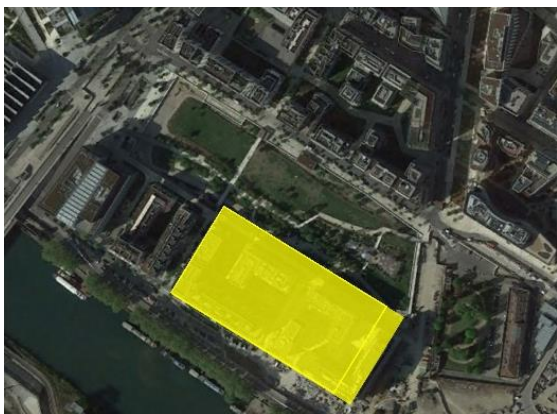
ZAC Paris rive gauche, demi-îlot avec jardin intégré, années 1990



ZAC Landy-Pleyel, Saint-Denis, années 2000



ZAC Clichy-Batignolles, Paris, années 2000



ZAC Rives de Seine, Boulogne-Billancourt, années 2000



ZAC des Berges du lac, Bordeaux, années 2010

Exemples de dimensions d'îlots dans des zones d'aménagement concerté en secteurs immobiliers tendus, dans l'agglomération parisienne et à Bordeaux, entre les années 1980 et 2010.

Positionnement

Quel sens peut-on donner à la reconstruction *a posteriori* d'un parcours de chercheur ? Il y a dans cet exercice quelque chose de doublement prétentieux. La première prétention, implicite, qui motive l'exercice lui-même, est qu'il y aurait dans ce parcours une cohérence sous-jacente, implicite ou explicite, et que, seconde prétention, celle-ci serait d'un intérêt tel qu'elle justifierait qu'on la publicise. Pour un chercheur dont la thèse de doctorat était fondée sur une biographie, ce postulat est pour le moins curieux, voire suspect⁴. En introduction de cette thèse consacrée à l'architecte et urbaniste Jacques Gréber, dont le parcours servait à éclairer la contribution de ces professionnels et intellectuels à la naissance de l'urbanisme, un rappel était fait au lecteur que « *Gréber n'est pas saint Louis* » et que Jacques Le Goff avait dû déjouer les pièges de la destinée dans la recherche biographique qu'il a consacrée au grand homme⁵. On comprendra que c'est avec beaucoup de prudence et de circonspection que le chercheur est ici amené à se pencher sur sa propre biographie.

Cela n'empêche de s'interroger au sujet de ce qui caractérise une approche personnelle de la recherche et des événements qui ont contribué à la façonner. Cette approche personnelle peut être en partie décrite par ce que l'on pourrait nommer des « domaines d'apports » du chercheur au milieu de la recherche, en considérant que, s'il y a recherche, il y a contribution originale à la constitution de savoirs. C'est l'angle sous lequel est abordé ce « rétro-manifeste », dans lequel j'ai choisi de minimiser l'usage du « je » de l'introspection et celui du nous narratif, dans la limite du syndrome du « il » impérial, à l'exception du court résumé de mon parcours en conclusion de cette introduction.

Trois domaines d'apports ont été considérés. Ils concernent des objets de recherche spécifiques, des approches méthodologiques caractéristiques et des interactions significatives entre la recherche et des domaines de la pratique opérationnelle. Ces trois entrées partagent le récit. Celui-ci est toutefois traversé d'une hypothèse, ou plutôt d'une conviction, que le travail du chercheur participe de deux conjonctures, qui se succèdent et se superposent. La première est celle où se rencontrent fascination et hasard, qui est le prélude à la seconde, qui associe obsessions et opportunités (ou opportunisme), que l'on peut prendre pour de l'obstination ou de l'opiniâtreté, selon le jugement ou l'affection que l'on portera sur ou au chercheur.

Quel sens, donc, peut avoir la reconstruction *a posteriori* d'un parcours de chercheur, dont le but serait d'en montrer la grande rigueur et la rationalité ? Le chercheur en architecture n'échappe pas aux deux cadres théoriques dans lesquels peut tout s'inscrire, d'après Jean-Claude Passeron, « *une recherche empirique sur les structures longitudinales de l'individuation* »⁶. Le premier, qui ne nous intéresse pas particulièrement compte tenu de l'intimité qui le caractérise, est, toujours pour Passeron, celui dans lequel « *on subordonne l'intelligibilité biographique à la description des structures objectives qui la précèdent et la déterminent* ». C'est celui de la personne privée en quelque sorte. Le second, qui définit plus spécifiquement le rétro-manifeste, angle d'approche qui a été préféré à celui de l'égo-histoire qui combine les deux cadres, est celui dans lequel on essaie de comprendre le devenir biographique comme le produit d'un double mouvement, celui de l'action

⁴ André Lortie, *Jacques Gréber (1882-1962) et l'urbanisme ; le temps et l'espace de la ville*, thèse de doctorat de régime unique, sous la direction de Claude Chaline et Bruno Vayssièrre, IUP, Université Paris XII, 1997

⁵ Jacques Le Goff, *Saint Louis*, Paris, Gallimard, 1996.

⁶ Jean-Claude Passeron, « Le scénario et le corpus. Biographies, flux, itinéraires, trajectoires », in *Le Raisonnement sociologique*, Paris, Nathan, 1991, p. 200 et suivantes.

socio-professionnelle de l'individu et celui du déterminisme des structures à l'intérieur desquelles il opère. Ce cadre résulte en quelque sorte du croisement du temps vertical des moments de recherche ou d'action professionnelle avec la structure longitudinale de l'individuation, que les précédents percutent.

Parmi ces forces, il ne faut pas négliger l'importance du hasard dans l'orientation d'un parcours qui résulte de ces collisions et qui peut prendre la forme de rencontres opportunes, de situations inattendues ou de visions fugitives. Ces effets du hasard, ou de la vie en général, ont tendance à occuper le devant d'une scène dont le temps long du chercheur occuperait l'arrière-plan, pour reprendre, toutes proportions gardées, une image proposée par Fernand Braudel⁷. Un arrière-plan dont le sens n'est pas toujours flagrant, même pour le chercheur, pour qui sa propre contribution à l'édification d'une somme singulière de savoirs, cohérente et articulée, peut ne pas être évidente. C'est en se retournant face à la perspective du territoire parcouru que l'appréciation de ce dernier peut éventuellement offrir l'apparence d'une certaine continuité, qui serait la résultante d'une obstination plus ou moins assumée.

Les trois domaines qui occupent ce territoire et qui seront brièvement esquissés en introduction avant d'être approfondis dans les chapitres qui suivent, reposent sur un socle commun, sans lequel ils ne seraient même pas envisageables : celui du plaisir d'une production qui participe d'une certaine manière d'un processus de création, que l'on pourrait mettre en parallèle avec celui de l'architecture en ce qu'il consiste à proposer des constructions intellectuelles et vérifier leur vraisemblance par une exploration du réel ou, à l'inverse, déduire de l'exploration du réel des constructions intellectuelles propres à l'expliquer ou à en approfondir la connaissance. Certes, cet engagement découle d'une forme de désintérêt pour la conception architecturale telle qu'elle était enseignée dans les années 1970 à l'Université de Montréal, point d'origine de cette introspection, et telle qu'elle était abordée dans son exercice professionnel en vigueur au début des années 1980. Le plaisir intellectuel de l'exploration des idées, que l'on pouvait éprouver avec trois enseignants en particulier, Melvin Charney, André Corboz et Alexander Tzonis, dépassait de loin ceux de la composition formelle, de la paléoécologie auto-construite ou des processus génératifs méga-structurels abordés dans les enseignements de conception d'alors.

Prendre ses distances vis-à-vis la conception architecturale ne signifie pas pour autant y renoncer. En l'occurrence, la recherche fondamentale, historique et urbaine, peut constituer un médiateur entre la pratique de concepteur et le chercheur et contribuer ainsi à rapprocher ce dernier de la pratique opérationnelle, en lui offrant des opportunités de croisements fertiles comme cela sera exposé plus loin.

⁷ « Aussi suis-je tenté, devant un homme, de le voir enfermé dans un destin qu'il fabrique à peine, dans un paysage qui dessine derrière lui et devant lui les perspectives infinies de la longue "durée". Dans l'explication historique telle que je la vois, c'est toujours le temps long qui finit par l'emporter. Négateur d'une foule d'événements, de tous ceux qu'il n'arrive pas à entraîner dans son propre courant et qu'il écarte impitoyablement, certes il limite la liberté des hommes et la part du hasard lui-même. » In Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, 1949, tome II, p. 520. Cité par Félix Torres, « Du champ des Annales à la biographie : réflexions sur le retour d'un genre », *Problèmes et méthodes de la biographie*, Paris, Sorbonne éditions, 1985, p. 142, actes du colloque de Sorbonne, 3 et 4 mai 1985.

Trois « domaines d'apports »

La présentation d'un parcours de chercheur sous la forme retenue offre un double intérêt. Le premier est de mettre en lumière les aspects complémentaires, bien que non exclusifs, de la recherche en architecture, que sont les objets, les méthodes et le positionnement au sein de la discipline. Le second intérêt est que ces domaines d'apports soient traversés de thématiques communes dont l'éclairage suivant ces angles d'approche différents permet de circonscrire et d'explorer l'« espace du chercheur ». Cet espace est celui que l'on pourrait métaphoriquement borner par les spécificités d'une approche, en abscisses, et les thématiques de recherche, en ordonnées, entre lesquelles se situent certaines facettes de la production des territoires métropolitains auxquelles s'intéresse principalement ce dossier d'habilitation à diriger des recherches.

Du côté des objets de recherche spécifiques, premier domaine d'apports abordé dans les pages qui suivent, ce volume s'intéresse à l'infrastructure, plus particulièrement à la route et l'autoroute, notamment sa version urbaine qu'est la voie rapide, déterminante dans la production des territoires contemporains. C'est une catégorie de l'action publique qui est centrale dans l'économie d'ensemble de cette production et qui soulève des questions dérangeantes dès lors qu'on ne la considère pas comme une fatalité. Encore faut-il dépasser le stade d'une certaine fascination afin d'explorer ses rapports à la topographie et aux données physiques de son assiette, ainsi qu'aux relations qu'elle entretient avec les formes urbaines et avec ses propres registres de formalisation technique, matérielle et spatiale. Le passage de l'observation de l'objet à sa théorisation permet non seulement de le considérer comme une partie du tout qu'est la forme urbaine, mais comme l'affirmation matérielle contingente d'un tracé qui lui s'inscrit à la fois dans un temps long et des systèmes territoriaux complexes. Après avoir abordé ces divers aspects, dans la chronologie de leur apparition, le mémoire s'attache au passage de la théorie vers les questions opérationnelles, en anticipation de la troisième partie, ainsi qu'au glissement possible de l'infrastructure à la mégastructure, en forme d'ouverture éventuelle vers d'autres travaux de recherche. Mais la notion de systèmes complexes appelle de toute évidence une réflexion sur les logiques des acteurs qui y interviennent, dont les contributions sont abordées dans la deuxième partie.

La contribution du chercheur au domaine des approches méthodologiques porte principalement sur un dispositif progressivement mis en place qui consiste à croiser entre elles les contributions de certains groupes d'acteurs aux dynamiques de production des territoires, afin d'identifier les logiques qui les déterminent. Les interactions entre les représentants de la société civile, les acteurs politiques et les intervenants techniques sont observées à travers les projets, les documents juridiques et les relations qu'en font les presses grand public et spécialisée. De l'intuition initiale d'une dialectique entre approche technique de la production urbaine et perception publique à travers la presse, c'est la systématisation méthodologique qui est abordée avec le cas de la recherche sur la ceinture de Paris, entre projets de loi, propositions techniques et positions des associations. C'est aussi le rôle de l'ouvrage de Jean-Pierre Gaudin, *L'Avenir en plan*, qui est mis en évidence⁸. S'ensuit une déclinaison méthodologique avec les villes où est intervenu Jacques Gréber, ou comment constituer des dossiers comparables dans le cadre d'une thèse de doctorat, puis une récurrence méthodologique dans le cas du drame de Montréal en un acte dans les années 1960 : unité de lieu, unité de temps et unité

⁸ Jean-Pierre Gaudin, *L'Avenir en plan. Technique et politique dans la prévision urbaine, 1900-1930*, Seyssel, Champ Vallon, 1985.

d'action. En conclusion, c'est l'actualité de cette approche méthodologique qui est commentée, à la lumière du projet de recherche le plus récent, clos en juin 2020.

Enfin, la troisième partie du volume porte sur la rencontre entre ces stratégies de production de connaissances propres à la recherche fondamentale et la pratique opérationnelle. Effectivement, chercher peut aussi conduire à accompagner les acteurs politiques et techniques de l'urbanisme, de même que cela peut aussi contribuer à innover dans l'action ou, plus essentiellement encore, à expliquer l'état des territoires et les processus qui y ont conduit, première étape nécessaire à une action collective visant à leur ménagement avant toute action d'aménagement ou de réparation. Car la recherche peut participer d'une forme de maïeutique auprès des acteurs de ces territoires : les habitants qui les vivent, les politiques qui les représentent ou les techniciens qui les gèrent.

Aperçu biographique

Ce choix d'un exposé portant essentiellement sur les aspects scientifiques du parcours de chercheur et ses liens avec les milieux académiques et opérationnels de la discipline architecturale, laisse de côté plusieurs aspects dont certains pourraient être considérés comme significatifs, tels que ceux institutionnels. Non seulement ont-ils joué un rôle, mais ils expliquent en partie une succession d'accélération et de stases. Il importe d'en broser les grandes lignes, afin de situer le récit.

Diplômé en architecture à la faculté d'Aménagement de l'Université de Montréal en 1981, j'ai travaillé plus de deux ans en agence avant de m'expatrier en France, où j'ai repris des études à l'Unité pédagogique n°6 (1983-1984), puis dans le tout nouveau certificat d'études approfondies en architecture, mention architecture urbaine (1984-1986) de l'École d'architecture Paris-Villemin, pour ensuite m'inscrire en diplôme d'études approfondies à l'Institut d'urbanisme de Paris de l'Université Paris XII Val-de-Marne (1986-1987). En 1987, je participais à la création de l'équipe de recherche Architecture, culture, société, XIXe-XXe siècles (ACS XIX-XX) et, l'année suivante, je m'inscrivais en thèse à l'Université Paris XII, à l'Institut d'urbanisme, où je l'ai soutenue en 1997.

En 1993 j'étais lauréat des sélections de maîtres assistants des écoles d'architecture, dans le domaine « ville et territoire », avec une affectation à l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Bordeaux (ENSAP B). Dix années plus tard, j'accédais au titre de professeur des écoles d'architecture, pour un poste à l'École nationale supérieure d'architecture de Normandie (ENSA N), où je suis resté dix années également, avant de demander une mutation à l'École nationale supérieure d'architecture de Paris Belleville (ENSA PB), en 2013.

A la fin des années 1990, la recherche était encore embryonnaire à l'ENSAP de Bordeaux. Mon activité de chercheur se déroulait principalement à Paris, au sein de l'équipe ACS, et dans le cadre de projets proposés par diverses institutions. C'était le cas avec le projet de publication et d'exposition « Paris s'exporte », avec le Pavillon de l'Arsenal, en 1996⁹, ou pour le conséquent projet sur l'architecture et l'urbanisme des années 1960 au Canada, pour lequel le Centre canadien d'architecture m'invitait en tant que commissaire scientifique en 1999¹⁰.

⁹ André Lortie (dir.), *Paris s'exporte*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, Picard, 1996

¹⁰ André Lortie (dir.), *Les Années 1960 : Montréal voit grand*, Montréal, Vancouver, Toronto, Centre canadien d'architecture, Douglas & McIntyre, 2004.

Au début des années 2000, la situation était différente à l'ENSA de Normandie et, au milieu de la décennie, un collectif d'enseignants se mobilisait dans le but de créer une équipe de recherche. Le projet initial, dont j'assurais la première rédaction, portait sur la création d'un Observatoire de la métropole normande. Ce projet, plusieurs fois remanié au fil des débats et des échanges au sein de l'école et avec le Bureau de la recherche architecturale du ministère de la Culture, devait déboucher sur la création de l'équipe actuelle, en 2013, à la suite d'une réunion ubuesque lors de laquelle Yann Nussaume et moi arrachions un accord au chef du Bureau de l'époque, sous le regard incrédule de notre directrice.

J'ai maintenu mes liens de chercheur avec l'équipe ACS XIX-XX jusqu'en 2015, année de ma demande de rattachement à l'IPRAUS, l'équipe de recherche de l'ENSA Paris Belleville, partie de la même unité mixte de recherche du CNRS n° 3329, Architecture, Urbanisme, Société : savoirs, enseignement, recherche (UMR AUSser). J'en ai été élu directeur au printemps 2018. Cette prise de fonction nouvelle correspondait à la cessation du « groupe d'experts » nommés par le Direction générale des patrimoines et de l'architecture auquel j'appartenais depuis 2013, remplacé par le Conseil national des enseignants-chercheurs des écoles d'architecture (CNECEA).

Parallèlement à mon activité d'enseignant chercheur, je m'engageais, à partir de 1987, en tant que travailleur indépendant, dans une pratique professionnelle de l'architecture et de l'urbanisme. En vérité, c'est d'abord pour être rémunéré en tant que chercheur indépendant que je prenais cette décision. Mais, très vite, j'étais amené à transformer cette production scientifique de connaissances en une production grand public d'expositions et de publications, d'abord sur Paris, notamment à travers les programmations du Pavillon de l'Arsenal, ouvert en 1988 : coordination de l'exposition permanente et du catalogue *Paris, la ville et ses projets*¹¹, sous la direction de Jean-Louis Cohen et Bruno Fortier (1988) ; conception de l'exposition et de la publication *Parcs et promenades de Paris*¹², avec Pierre Schall (1989) ; ou encore *Des Fortifs au périph*¹³, avec Jean-Louis Cohen (1992). C'est à cette époque que j'inaugurais une collaboration toujours active avec l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur), d'abord comme membres de la commission technique chargée de l'analyse des résultats du concours pour le parc de Bercy, en 1985, puis avec la direction de plusieurs numéros de la revue *Paris projet*, ainsi qu'en produisant diverses contributions d'experts¹⁴. Mon activité de maîtrise d'œuvre s'est progressivement intensifiée, notamment après avoir été lauréat du premier Appel aux jeunes architectes de la Ville de Paris, concours lancé en 1990, avant que je mette fin, en 2017, aux deux structures que j'avais progressivement mises sur pied : une agence d'architecture en mon nom propre et une société d'architecture, « Les Trois Ateliers », en association avec des collègues de Normandie.

¹¹ Jean-Louis Cohen, Bruno Fortier (dir.), *Paris, la ville et ses projets*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, éd. Babylone, 1988.

¹² André Lortie, Pierre Schall (dir.), *Parcs et promenades de Paris*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, éd. Du Demi-Cercle, 1989.

¹³ Jean-Louis Cohen, André Lortie, *Des Fortifs au Périph, Paris, les seuils de la ville*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, Picard, 1991.

¹⁴ Les dernières concernaient la direction scientifique du site Internet dédié aux 50 ans de l'Apur, en 2017 (<https://50ans.apur.org/>), et une contribution à la révision du PLU de Paris, en 2019-2020, pour laquelle l'Apur était chargé de mettre en place les ateliers de concertation (<https://www.apur.org/fr/nos-travaux/paris-evolutions-recentes-paysage-urbain-premieres-analyses>).

1. Objets spécifiques : les infrastructures routières

Le 11 septembre 2018 était installée par le Conseil de Paris la 14e Mission d'information et d'évaluation dont le mandat était de répondre à la question : « Le périphérique, quelles perspectives de changements ? ». Parmi plus de cinquante personnalités invitées, trois l'étaient en tant qu'historiens : Mathieu Flonneau, Bertrand Lemoine et moi-même¹⁵. La reconnaissance de cette expertise historique sur le boulevard périphérique est largement due à l'ouvrage de 1991 rédigé avec Jean-Louis Cohen, *Des Fortifs au périif*¹⁶. Si cette publication est le plus visible des travaux de recherche que j'ai consacrés à une infrastructure autoroutière, il n'est pas le seul. Comment cet objet de recherche en est-il devenu un pour le chercheur ? En quoi participe-t-il d'une approche particulière des questions urbaines, en ce qui concerne plus spécifiquement la généalogie de la production des territoires ? De quelle manière traverse-t-il les divers domaines d'apports du chercheur à la discipline architecturale ?

Naissance d'un questionnement

Dans les années 1970, alors que Charles Jencks constatait « la mort de l'architecture moderne »¹⁷, les questions urbaines montaient en puissance dans l'enseignement de l'architecture en Europe ainsi qu'en Amérique. Le rappel du texte essentiel d'Anthony Vidler, « The Third Typology », publié dans *Oppositions*, la revue de l'Institut for Architecture and Urban Studies de New York, souligne l'importance que pouvaient avoir ces questionnements théoriques dans la refondation de la discipline architecturale¹⁸. A la faculté d'Aménagement de l'Université de Montréal, elles étaient portées par Melvin Charney, à la tête du département des études supérieures de 1966 à 1970, où il était rejoint par André Corboz en 1967. Professeur de conception et de théorie au département d'architecture de la faculté, où il était encore professeur émérite à son décès en 2012, son enseignement interrogeait les effets sur la ville d'un modernisme aveugle et la perception que pouvaient en avoir ses habitants. Cet enseignement était une alternative stimulante dans une offre qui allait de l'auto-construction à la mégastructure, à l'époque où Reyner Banham publiait son ouvrage éponyme, dont le milieu montréalais était identifié comme l'un des champions¹⁹.

Dans une filiation rossienne assumée, dans le cadre de son cours « Design des lieux bâtis », AME 4303-Z, Melvin Charney demandait à ses étudiants de 3^e année de sélectionner une série de dix immeubles de même destination afin d'en identifier les caractéristiques et d'analyser les rapports entre formes, programme et contexte. Parmi les types rencontrant un certain succès se trouvaient par exemple les écoles élémentaires ou polyvalentes – regroupant les niveaux élémentaires et secondaires –, ou les collèges d'enseignement général et professionnel (CEGEP), une catégorie nouvelle du paysage québécois de l'enseignement au début des années 1970.

¹⁵ Conseil de Paris, mission d'information et d'évaluation, *Le périphérique, quelles perspectives de changements ?*, Paris, Ville de Paris, 2019

¹⁶ *Des Fortifs au Périif*, op. cit.

¹⁷ Charles Jencks, *The Language of Post Modern Architecture*, Londres, Academy Editions, 1977, ch. 1 « The Deth of Modern Architecture », p. 9 et suivantes.

¹⁸ Anthony Vidler, « The Third Typology », *Oppositions*, n° 7, hiver 1976, p. 1-4

¹⁹ Reyner Banham, *Megastructure, Urban Future of the Recent Past*, Londres, Icon Editions, 1976, chapitre VI, « Megacity Montreal », p. 105 à 130.



1. Vue d'un segment aérien du boulevard Métropolitain, tronçon urbain de l'autoroute transcanadienne n°40, surplombant les habitations du quartier Saint-Michel, à Montréal. Photographie André Lortie, 1979.



2. Vue d'un segment en tranchée de l'autoroute Ville-Marie, dominée par les gratte-ciel du centre-ville, en lisière de la ville historique. Photographie André Lortie, 1979.

Le choix de réunir dix exemples de tronçons d'autoroutes urbaines pouvait paraître incongru, si ce n'est provocateur. Il était adossé à divers constats et hypothèses, dont celle qu'il s'agissait d'une véritable catégorie de l'action publique dans l'espace de la ville, que traduisaient les financements considérables nécessaires à ces infrastructures urbaines si on les comparait à ceux mobilisés pour leur version en milieu rural²⁰. Les éléments d'analyse dégagés, bien que peu étayés, étaient ceux qui devaient être approfondis lors d'épisodes subséquents, comme cela sera montré plus loin.

Parmi ces éléments d'analyse, certains concernaient la confrontation des échelles et le constat que l'autoroute est d'abord un système interurbain incompatible avec celui, urbain, des voies ordinaires, la rupture d'échelle se mesurant à leurs points d'intersection, en général lieux de conflits ou plus simplement d'embouteillages. D'autres portaient sur le statut public ambigu de la voie rapide, puisque la ségrégation des flux qui en augmente la performance rend impossible son appropriation, à l'inverse de la rue. Dans sa rencontre avec la ville, le système autoroutier semble s'y superposer, indépendamment de la grille urbaine où il peut constituer de véritables coupures physiques, tout en modelant, depuis ses sections surélevées, la perception qu'ont les citoyens de leur ville (ill. 1). En viaduc, bordé d'une contre-allée, en vis-à-vis d'une rangée d'immeubles, la voie rapide urbaine définit un lieu bâti. Son apport à la rue y est cependant nul, si ce n'est celui d'une limite physique. Parfois poreuse au niveau du sol, elle est en général « *l'affirmation de frontières bien définies [et] dirige ainsi le développement en rendant fixes des limites qui autrement auraient pu insensiblement varier* »²¹. Le constat était fait qu'à l'échelle métropolitaine, elle participe de l'espace public jusqu'à devenir, comme sur les sets de table de la chaîne de restaurants Mike's, l'unique dispositif de repérage (ill. 7). Associée aux centres commerciaux, l'autoroute forme un système économique de mobilité marchande à part entière. D'un point de vue symbolique et morphologique, « *l'importance de la voie rapide en milieu urbain peut être comparée à celle du fleuve à une autre époque. La similitude graphique est certaine (cf. Carte de Nolli, 1748). Comme l'autoroute, le fleuve joue un rôle interurbain, mais de la même façon il traverse un grand nombre d'agglomérations. En ville c'est un obstacle physique ; il oriente le développement et est un repère essentiel pour le citoyen* »²².

« *D'un regard à son échelle [interurbaine] le système des autoroutes semble déposé sur la ville, mais à l'échelle urbaine il constitue un véritable lieu bâti, qui peut devenir un obstacle, une source de pollution, une barrière artificielle. A témoin, la voie Ville-Marie qui isole le Vieux Montréal et le vieux port du centre-ville actif.* »²³ (ill. 2 et 3) En s'immiscant le long de fractures géographiques, « *de vides, de terrains vagues ou de frontières invisibles* » (ill. 5) qu'elle redouble, l'autoroute accentue les coupures et contribue à une forme de contrôle.

Ces deux derniers aspects revêtent une importance particulière eu égard aux prolongements qu'ils ont connus dans les années 1980. Le cas de l'autoroute Ville-Marie a été abordé à l'occasion d'un atelier, puis d'une exposition qui s'est tenue à Montréal en février 1987, tandis que la question de la redondance des coupures urbaines a ressurgi à Paris, dans le cadre du certificat d'études

²⁰ Soit, en 1979 d'après une recherche dans les quotidiens de l'époque : de 2 à 3.000.000 \$/mille en milieu rural, pour un plancher de 25.000.000 \$/mille en milieu urbain, atteignant 80 à 90.000.000 \$/mille pour l'autoroute transcanadienne au centre-ville de Montréal.

²¹ Extrait du travail personnel de janvier 1980 dans le cadre du cours « Design des lieux bâtis », AME 4303-Z.

²² Ibidem.

²³ Ibidem.



3. Vue axonométrique de l'emprise de l'autoroute Ville-Marie avec, en vignette, les tracés de l'enceinte défensive et du ruisseau Saint-Martin superposés au celui du réseau des voies, mettant en évidence le « potentiel négatif » des anciens marais. Dessin André Lortie, 1986.



4. Vue axonométrique de la couverture de la tranchée de l'autoroute Ville-Marie avec reconstruction des rives et création d'une séquence de lieux d'exposition. Dessin André Lortie, 1986.

approfondies en architecture (CEAA), mention architecture urbaine, de l'école d'architecture Paris-Villemin, dont le mémoire de fin d'étude était soutenu en septembre 1986.

Autoroute urbaine et typo-morphologie

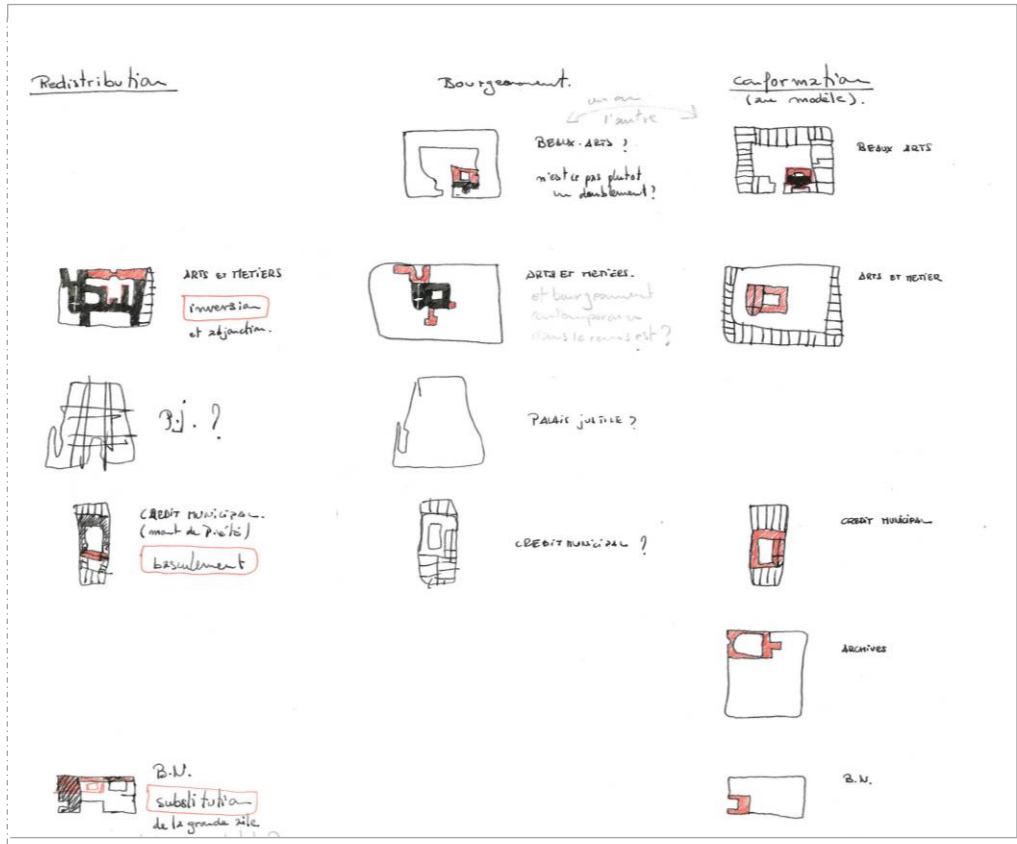
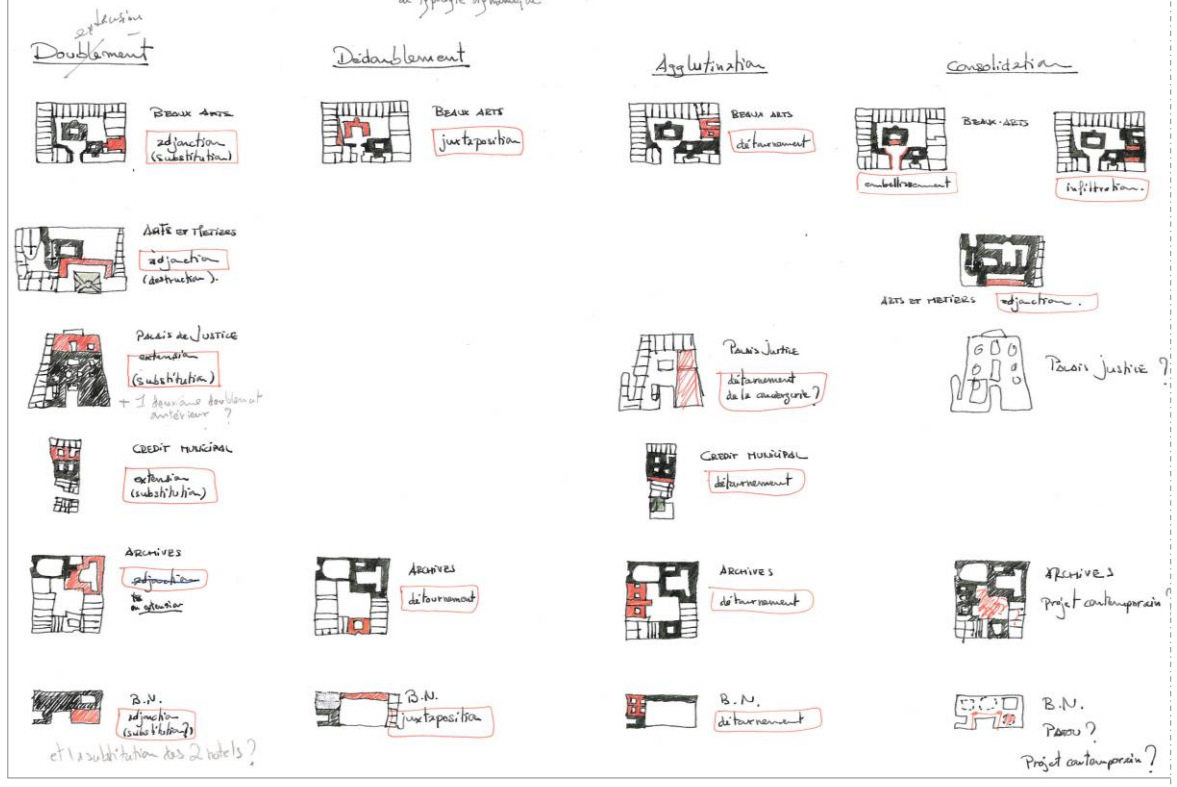
C'est l'autoroute Ville-Marie, sur laquelle un repérage avait déjà été mené en 1979, que je mettais au travail en 1986, dans le cadre d'« *un atelier regroupant de jeunes architectes invités à poursuivre un travail de réflexion et de production en architecture* », débouchant sur l'exposition *Assemblages*, du 4 au 22 février 1987²⁴. La contribution à cet atelier consistait en un retour sur l'un des lieux symboliques de certains errements dévastateurs des politiques de modernisation des années 1960, qu'est la voie rapide inachevée qui tangente le centre-ville de Montréal d'est en ouest, dont la tranchée a brutalement séparé le Vieux Montréal, cœur historique de la métropole, de son centre-ville commercial et tertiaire (ill. 2 et 3).

La démarche envisagée reposait sur deux domaines de références, une intention programmatique et un artifice technique, propres à développer une stratégie typo-morphologique de réparation. Le geste technique consistait à recouvrir la grande tranchée ouverte d'une esplanade, ou d'un cours, qui aurait été le trait d'union d'une reconstruction des rives des quartiers disjoints par les démolitions collatérales à l'édification de l'infrastructure. Pour ce faire, le premier domaine de références se trouvait à Montréal, sous la forme d'un programme public dont les occurrences architecturales y sont très nombreuses : l'église. Cinq exemples étaient repérés, correspondant à cinq situations urbaines particulières : formalisée dans un complexe religieux, englobée dans un front bâti commercial, intégrée à l'angle d'un îlot urbain, ou juxtaposée, en opposition ou en complémentarité à un immeuble tertiaire. De ces exemples dérivait des partis urbains pour l'implantation d'institutions non pas religieuses mais culturelles, avec l'idée qu'elles pouvaient donner lieu à des programmes mixtes, associant des espaces de bureaux à un musée ou un lieu d'exposition. Cette série d'équipements était implantée en bordure nord du nouveau cours, à la manière de la rive des musées le long de la Main à Francfort, seconde référence (ill. 4). L'un des faits marquants qui devait influencer la suite des études sur ces infrastructures était le constat que l'autoroute Ville-Marie a été tracée à l'emplacement de ce qui avait été le lit du ruisseau Saint-Martin, qui irriguait un marais au pied de l'enceinte de la ville de fondation, elle-même dénommée Ville-Marie (ill. 3).

Dans ce cas, l'autoroute était moins un objet d'étude en soi, comme lors des épisodes subséquents, qu'un prétexte pour développer une démarche de conception s'appuyant sur une analyse dynamique de situations urbaines menées sur les églises, utilisée comme déclencheur programmatique et formel pour la composition d'une autre série d'équipements publics. Cette approche découlait d'un travail entamé quelques mois auparavant avec Antoine Grumbach, comme assistant dans son studio du CEAA en architecture urbaine. Ce travail consistait en une analyse typologique, à deux niveaux, de grandes institutions parisiennes : Ecole des Beaux-Arts, Conservatoire des Arts et Métiers, Palais de Justice, Bibliothèque nationale, Crédit municipal et Archives nationales. Le premier niveau d'analyse était celui de la présence de l'institution dans la ville, qui se manifestait par son degré de formalisation, le second niveau étant celui de son changement d'état dans le temps, donnant lieu à une « typologie dynamique », dont les catégories étaient l'extension, le dédoublement,

²⁴ Luce Lafontaine, Réjean Legault, *Assemblages*, catalogue de l'exposition de projets d'architecture, du 4 au 22 février 1987, Montréal, 10, rue Villeneuve Est, suite n° 3, p. 1

2^e niveau de comparaison : changements d'état. (« typologie dynamique »). 7-8/3/86
 ou typologie dynamique



5. André Lortie et Antoine Grumbach, tableau comparatif des changements d'état (« typologie dynamique ») : Ecole des Beaux-Arts, Conservatoire des Arts et Métiers, Palais de Justice, Bibliothèque nationale, Crédit municipal et Archives nationales. Dessin André Lortie, 7 et 8 mars 1986.

l'agglutination, la consolidation, la redistribution, le bourgeonnement et la conformation (au modèle), chaque étape de transformation étant caractérisée par une stratégie dynamique spatiale telle qu'adjonction, extension, inversion, embellissement, juxtaposition, détournement, infiltration, basculement, substitution. Ces transformations successives étaient considérées comme le facteur déterminant de l'évolution morphologique des institutions et de leur équilibre formel provisoire, pouvant être centré, éclaté, linéaire, divisé, etc. (ill. 5)

Au sujet de l'autoroute toutefois, l'étude mettait en évidence un phénomène de persistance, si ce n'est de permanence, dans la structuration du territoire urbanisé. L'hypothèse était que la présence du ruisseau Saint-Martin pouvait être corrélée au tracé de la voie rapide, en supposant que les constructions qui avaient été érigées sur un ancien marais en pied de plateau présentaient une relative fragilité. L'habitat populaire et la petite industrie qui subsistaient en marge du centre-ville et du quartier historique offraient une assiette opportune pour une opération de rénovation motivée par la réalisation d'une grande infrastructure autoroutière, à l'instar de ce qui se pratiquait à l'époque dans les grandes métropoles nord-américaines. Le fait qu'à l'ouest, la voie rapide longe un abrupt inconstructible délimitant le quartier populaire de Saint-Henri en contrebas de celui huppé de Westmount occupant le plateau, semblait conforter l'analyse des permanences géomorphologiques et la propension des grandes infrastructures à s'immiscer dans leurs anfractuosités (ill. 6). C'est ce fil qui était développé parallèlement, en 1986, dans un mémoire de recherche consacré à la ceinture de Paris, produit pour l'obtention du certificat d'études approfondies en architecture²⁵.

Le boulevard Périphérique et la limite de Paris

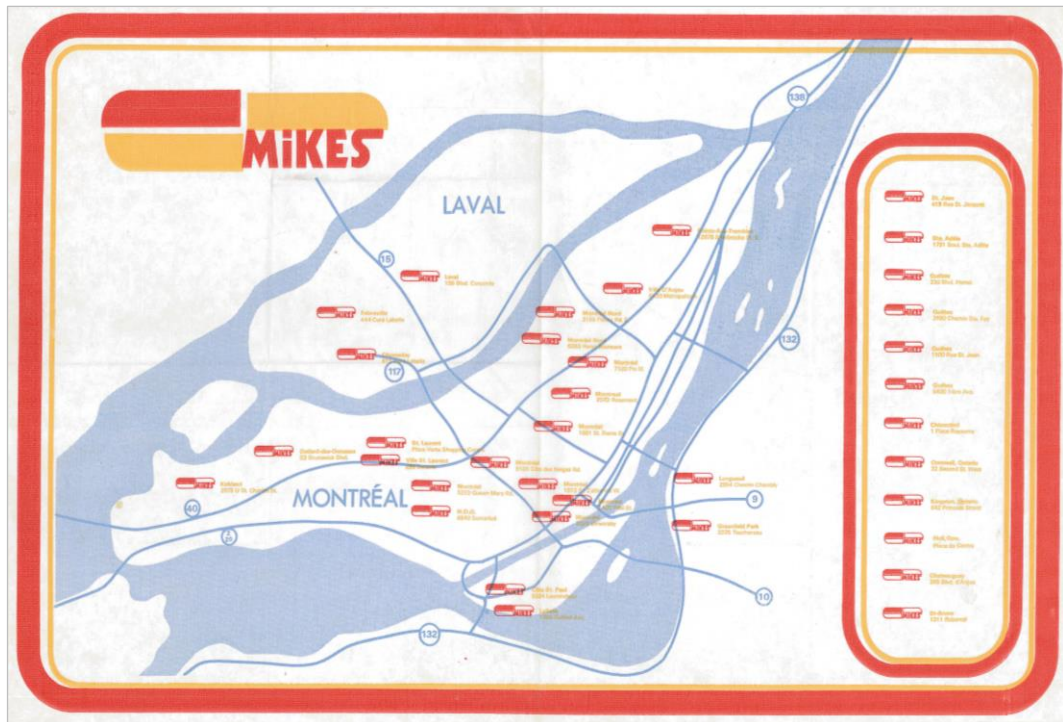
L'intérêt pour la limite de Paris et son boulevard Périphérique s'inscrit pleinement dans la poursuite des interrogations sur les voies rapides urbaines initialement formalisée en 1979-1980. Sans elles, il eut été peu probable qu'un jeune étudiant d'origine canadienne déjà engagé dans la pratique opérationnelle au sein d'une artisanale agence d'architecture montréalaise ne s'aventure seul et en deux semestres à peine à traiter des origines de la ceinture de Paris. Revenons sur les circonstances.

C'est ici qu'intervient la dialectique hasard-fascination. Comment qualifier autrement cette étrange attirance pour cet objet technique qu'est la voie rapide ? Il ne s'agit ni d'en rechercher l'origine, ni d'en expliciter les raisons, mais de constater qu'un tel intérêt sans motif apparent peut conduire à la construction d'un cadre critique intuitif dont l'à-propos s'exprimera si les circonstances adviennent. Ces dernières étaient réunies en début d'année académique 1984-1985, suite à la création du Certificat d'études approfondies en architecture, spécialisé en architecture urbaine. S'y retrouvaient plusieurs enseignants qui devaient, quelques années plus tard, fonder le Diplôme d'études approfondies « le projet architectural et urbain ; théories et dispositifs ». Parmi ceux-ci, Jean-Louis Cohen avait choisi de susciter l'intérêt des étudiants pour un programme d'études sur Paris et l'agglomération parisienne, dans une perspective à la fois historique et internationale. Trois aires étaient identifiées, chacune recelant de nombreux sujets d'approfondissement possibles. Elles se superposaient en quelque sorte à la tripartition du concours de 1919 pour l'aménagement, l'embellissement et l'extension de Paris : Paris « même » ; l'agglomération parisienne ; la ceinture.

²⁵ André Lortie, *Paris métropole ? La ceinture parisienne en projet, 1871-1930*, mémoire de certificat d'études approfondies en architecture, mention architecture urbaine, Paris, Ecole d'architecture Paris-Villemin, septembre 1986, 107 pages.



6. Vue, depuis la rue Saint-Ferdinand, du tablier de l'autoroute Ville-Marie, tracé le long d'une déclivité à la frontière du quartier haut de Westmount et du quartier populaire Saint-Henri. Photographie André Lortie, 1979.



7. Set de table de la chaîne de restauration rapide Mike's Submarine représentant la localisation de ses restaurants par rapport aux systèmes fluvial et autoroutier. Montréal, 1979.

Déjà, dans ce découpage, cette dernière apparaissait comme un lieu à part, une entité à la jonction des deux autres, mais caractérisée par une identité propre.

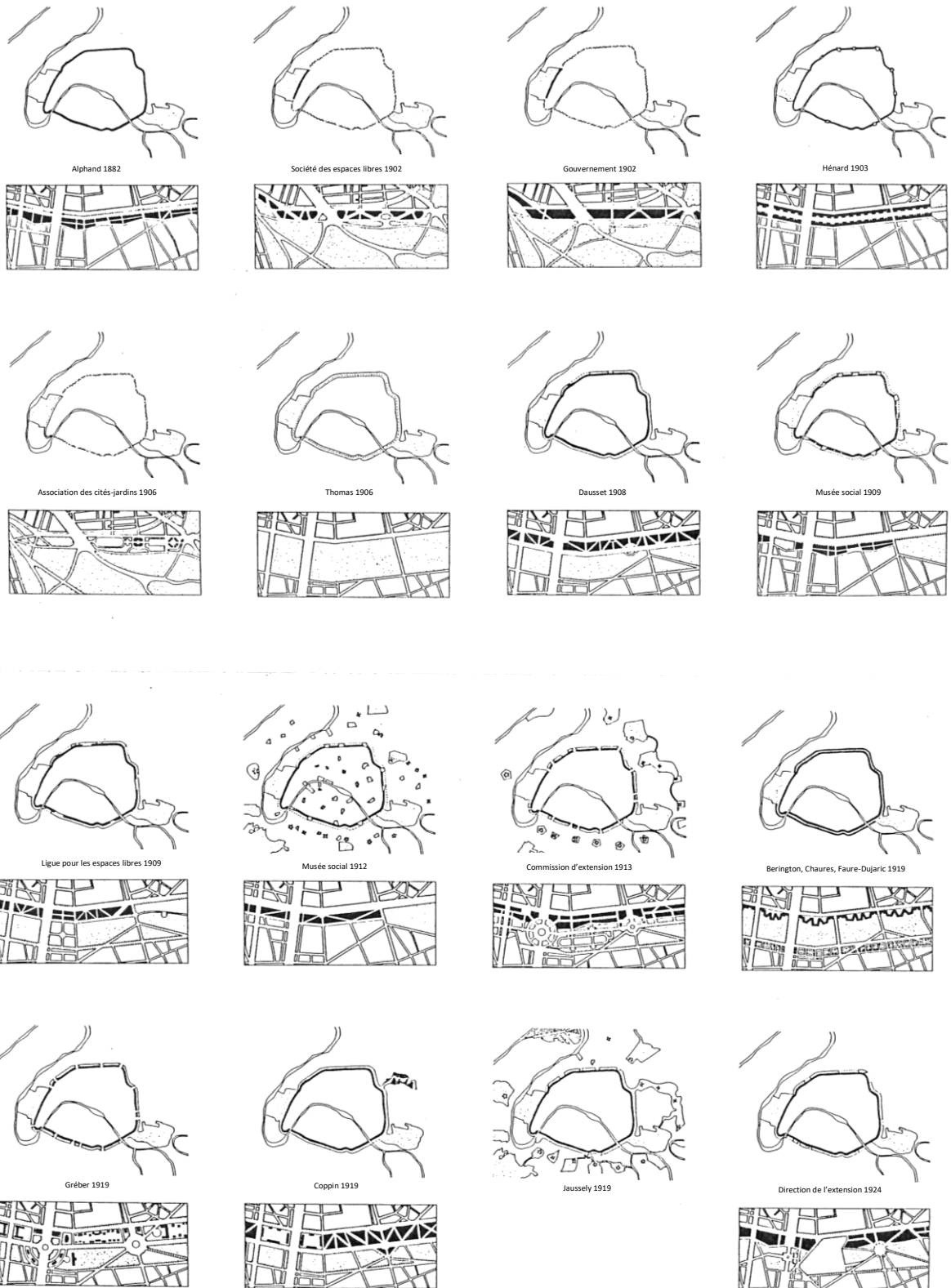
Par quelle inconscience un étudiant en post-diplôme sans réelle expérience de recherche pouvait-il décider de s'attaquer à la ceinture dans son ensemble et quelle fut la réaction de son enseignant ? C'est la rencontre de l'offre d'un terrain d'étude – le site du boulevard Périphérique –, et d'un cadre préalable de réflexion critique sur les voies rapides urbaines qui importe. Ce dernier permettait de percevoir dans ce site un lieu à la fois de nature univoque et ouvert à une appropriation systémique. Un extrait du mémoire rédigé à cette occasion met en lumière cette hypothèse. Il permet de faire le parallèle entre l'implantation de l'autoroute Ville-Marie dans le lit d'un ruisseau disparu (ill. 3) ou le long d'une falaise (ill. 6) et celle du Périphérique sur le tracé d'une enceinte, deux lieux caractérisés par ce qui était identifié comme un « potentiel négatif ».

« En 1901, dans un projet de système ferré qui peut paraître prémonitoire, l'ingénieur Pereire anticipe le tracé autoroutier parisien actuel, par la double proposition d'une voie sur berge et d'une circulaire collectrice du réseau national, empruntant les fossés de l'enceinte. Il ne fait là que récupérer le "potentiel négatif" de ces deux terrains : les rives inondables et délaissées de la Seine ; les fossés de l'enceinte et la zone, déclarés inconstructibles par la loi. C'est cette même logique qui guide au milieu du siècle l'infiltration urbaine des autoroutes, le long des accidents du terrain, au cœur des biens-fonds dépréciés. C'est ici qu'apparaît la singularité parisienne d'avoir produit un tel lieu à caractère négatif au cœur même de la région métropolitaine : issue de la pensée militaire, la fortification imposée à la capitale est récupérée par elle comme opportunité foncière. Si l'augmentation du trafic automobile qui justifie la construction du boulevard Périphérique est un phénomène d'après-guerre, la stratégie foncière qui l'a permise est bien antérieure. Elle est énoncée par le préfet de la Seine en 1924, en conclusion de la description du futur boulevard des Maréchaux : "Si dans un avenir lointain, les prévisions de l'administration se trouvaient en défaut, la zone qui doit être conservée à l'état d'espaces libres, offrirait toujours les réserves d'espaces suffisantes pour qu'on y puisse ouvrir les voies supplémentaires que l'expérience aurait démontrées nécessaires."²⁶ Cette opportunité réservée du début du siècle se transforme en stratégie réussie, dans la mesure où aujourd'hui elle permet au réseau autoroutier national et international de jouxter la limite de la capitale, sans jamais la transgresser. Cependant, cette situation unique, obtenue au détriment des espaces verts, handicape la suture Paris-banlieue et laisse sur le terrain une ceinture inachevée. »²⁷

D'emblée, la ceinture était retenue comme lieu, de même qu'était retenue l'hypothèse, traduite dans une série de seize dessins analytiques, que chaque projet, même partiel, avait une propension à faire système (ill. 8). Ceux-là étaient considérés comme les avatars d'un système plus large, celui du dispositif militaire dans son ensemble, forts détachés compris, voué à céder sa place à d'autres systèmes plus complexes, comme en témoigne cet extrait du mémoire de 1986 :

²⁶ Henri Juillard, préfet de la Seine, *Mémoire au Conseil municipal de Paris sur l'aménagement de l'enceinte fortifiée*, Préfecture du département de la Seine, Direction de l'extension de Paris, 30 juin 1924, p. 9.

²⁷ André Lortie, *Paris métropole ?*, p. 10.



8. Tableau comparatif des projets sur la ceinture de Paris, entre 1882 et 1924, extrait de : André Lortie, Paris métropole ? La ceinture parisienne en projet, 1871-1930, mémoire de certificat d'études approfondies en architecture, mention architecture urbaine, Paris, Ecole d'architecture Paris-Villemin, septembre 1986, p. 14-15.

« Une autre proposition de système de parc, émise par la Commission d'extension de Paris²⁸, incite cependant à élargir la lecture d'une ville "ouverte". En superposant au "réseau militaire" désaffecté (enceinte et forts détachés) un "réseau sanitaire" (ceinture verte et parc), matrice de l'expansion de la capitale, les auteurs de ce projet nous révèlent, qu'avant la réflexion, Paris étend son infrastructure (défensive) au-delà de ses limites administratives. Encore une fois, la planification militaire anticiperait le développement urbain²⁹. Le système défensif d'abord, puis le système de parcs qu'on y substitue, sont parmi les premiers d'une série croissante de réseaux s'étendant en banlieue et assurant la survie de la capitale : centrales électriques, de traitement des eaux, des déchets, cimetières...³⁰ »³¹

Cette approche systémique, globale et macroscopique, n'était pas *a priori* évidente. Les travaux subséquents d'autres étudiants de ce même post-diplôme qui s'intéressèrent à la ceinture avaient plutôt tendance à l'aborder par parties, comme ce fut le cas par exemple pour les travaux portant sur la Cité universitaire. La prise en considération de la ceinture de manière globale, selon diverses perspectives et niveaux d'organisation, et surtout dans ses différentes interactions avec les autres systèmes ou sous-systèmes métropolitains, devait contribuer à rapidement propulser l'approche historique de ce territoire dans la sphère des débats techniques et politiques sur la planification de l'agglomération parisienne. Cet intérêt était confirmé le 26 septembre 1986 par la participation du directeur adjoint et futur directeur de l'Atelier parisien d'urbanisme au jury de ce mémoire. Cet aspect de ce rétro-manifeste sera abordé dans la troisième partie.

Dans cette séquence qui va de l'identification d'un lieu composite et naturel à Montréal (les fractures topographiques et réseaux hydrauliques mis en relation par un tracé autoroutier), au *locus*³² de type rossien exogène et artificiel à Paris (une enceinte déterminée par l'analyse topographique militaire devenant le tracé d'une voie rapide), on assiste, par un effet du hasard, au glissement de l'intuition que la voie rapide urbaine est une catégorie de l'action publique sur l'espace de la ville, vers une obsession, celle de l'analyse systémique et diachronique de ce qui est considéré comme forme urbaine complexe : sa généalogie, ses transformations, ses devenirs possibles, ses nombreux sous-systèmes, à plusieurs échelles, de même que certaines de ses parties remarquables ou banales³³.

De l'objet à la théorisation

Les années 1990 furent celles de l'aboutissement d'un premier cycle consacré au Périphérique, avec la publication, en 1991, de l'ouvrage co-écrit avec Jean-Louis Cohen, et l'émergence d'un cycle nouveau d'approfondissement, dans le sillon des recherches sur Jacques Gréber et les transferts

²⁸ Préfecture de la Seine, Commission d'extension de Paris (Louis Bonnier, Marcel Poëte), *Considérations techniques préliminaires*, Paris, Imprimerie Chaix, 1913, planches n° 24 et 24 bis.

²⁹ Alain Demangeon, Bruno Fortier, « Politique de l'espace urbain : la ville des années 1800 », *Architectural Design*, vol. 48, n° 8-9, 1978, p. 9 à 13.

³⁰ Jean Bastié, *La Croissance de la banlieue parisienne*, Paris, PUF, 1964

³¹ André Lortie, *Paris métropole ?*, p. 9.

³² Aldo Rossi, *L'architecture de la ville* [1966], Paris, L'Équerre, 1981, p. 129.

³³ Jean-Louis Cohen, André Lortie, « Le boulevard Périphérique, projet urbain en devenir », rapport de recherche pour le Plan Construction et Architecture, programme Cité-projets, Paris, Laboratoire ACS XIXe-XXe siècles, 1992

internationaux d'expériences pratiques et de modèles urbanistiques ou architecturaux³⁴. Cet approfondissement suivit deux directions complémentaires, l'une s'intéressant à l'assemblage voie rapide et formes urbaines, l'autre à la voie elle-même. Un article publié dans *Les Cahiers de la recherche architecturale*, « Détour par les Etats-Unis », rend compte de cette double orientation.

Après un long développement sur la lente évolution qui mène du *parkway* au *speedway*, qui voit les profils en long et en travers de ces grandes voiries évoluer considérablement au cœur du 20e siècle, l'article s'interroge au sujet de l'assemblage des icônes archétypiques de la modernité, « *dalles, tours et voies rapides [qui] deviennent autant d'objets architecturaux* »³⁵, qui ne seraient plus combinés pour assurer la performance du système urbain dans son ensemble, mais pour offrir l'image d'une résolution moderniste de la production de la ville, indépendamment de la cohérence des systèmes eux-mêmes, telle que la continuité de flux entre réseau ordinaire et voie rapide par exemple. L'hypothèse est illustrée par une vue en perspective d'une « étude d'aménagement architectural du centre de Paris » par Raymond Lopez et Michel Holley, dans laquelle la rue Saint-Martin est transformée en une quatre voies bordée d'immeubles sur dalle, dont on n'a aucune idée ni du réseau magistral auquel elle est connectée, ni de la manière dont elle rencontre les rues qui la croisent.

Le Parkway, dispositif métropolitain, manuscrit rendu en mars 1996 dans le cadre du programme interdisciplinaire de recherche sur la grande échelle du CNRS, explorait plus précisément encore les aspects morphologiques des voiries magistrales urbaines et périurbaines. Il le faisait en s'intéressant au *parkway* en tant qu'infrastructure qui, « *comme le fait remarquer Norman Newton, n'est pas une voie en lui-même, mais contient une voie*³⁶ », et comme segment cardinal d'une forme urbaine de la grande échelle déterminée « *à la fois [...] dans le rapport de la voie avec ses rives urbaines, rythmées selon les échelles de l'édifice, et avec les périmètres métropolitains* »³⁷.

Cette recherche s'attachait moins « *à identifier les exemples les plus "purs", à propos desquels l'usage du terme de parkway serait légitime au regard d'une définition restrictive, qu'un ensemble de moments historiques et de cas permettant de saisir dans toute son ampleur le champ constitué par les variations les plus larges du dispositif du parkway, de la brève avenue de Breteuil à certaines autoroutes paysagées* »³⁸. Elle était fondée sur l'étude de dix cas particulièrement riches dans les rapports qu'entretient l'infrastructure avec son environnement immédiat et lointain : l'avenue du Parc-de-Boulogne à Paris (1854), la Cité linéaire par Soria y Mata à Madrid (1886), le « Grand Boulevard » de Lille (1900-1905), l'avenue du Parc par Jausely à Barcelone (1905-1907), le Fairmount Parkway par Gréber à Philadelphie (1903-1914), le boulevard Moulay-Youssef par Prost à Casablanca (1917-1930), l'avenida Costanera par Forestier à Buenos Aires (1924), la corniche varoise par Prost sur la côte d'Azur (1923), les *parkways* canadiens de Gréber à Ottawa (1945-1950) et le boulevard Périphérique par Mestais à Paris (1943).

³⁴ Un cycle qui devait se concrétiser notamment par la publication de *Paris s'exporte ; architecture modèle ou modèles d'architectures*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, Picard, 1996.

³⁵ André Lortie, « Détour par les Etats-Unis », *Les Cahiers de la recherche architecturale*, n° 32-33, 1993, p. 24.

³⁶ Norman T. Newton, *Design on the Land; the Development of Landscape Architecture*, Cambridge, Mass., Belknap Press of Harvard University Press, 1971, p. 597.

³⁷ Jean-Louis Cohen, Laurent Hodebert, André Lortie, *Le Parkway, dispositif métropolitain*, laboratoire ACS XIXe-XXe siècles, PIR-Ville CNRS, mars 1996, p. 13.

³⁸ *Ibid.*

Loin de se limiter à une analyse strictement historique des conditions d'émergence des programmes et de leur réalisation, la recherche déployait une étude diachronique des transformations subies par la voie et par les ensembles urbains déterminés par celle-ci. Au gré des adaptations ou des modalités de réalisation, c'est la relative autonomie technique des mises en œuvre des voies et de leur écriture spatiale qui transparaisait à travers les restitutions graphiques des états successifs. Un boulevard tel que celui reliant Lille à Roubaix et Tourcoing pouvait changer de nature en quelques décennies, son profil en travers passant d'une écriture urbaine intégrative de ses rives bâties, à une écriture routière avec séparateurs, pistes centrales à flux continu et réduction des plantations, de même que pour le Benjamin-Franklin Parkway de Philadelphie, qui assure aujourd'hui la jonction avec le segment de l'Interstate Highway n°676, localement baptisé Vine Street Expressway. Le constat était fait que « *les projets dont la mise en place s'étend sur plusieurs décennies voient généralement leur tracé en plan fixé tandis que leur écriture en coupe évolue en fonction des modes et des doctrines* »³⁹.

Ce constat d'une relative autonomie technique de l'écriture spatiale devait nourrir un segment de réflexion sur les processus de conception propres à l'urbanisme et au projet urbain, qui procédait du déplacement d'une notion de l'analyse socio-politique. Il s'agit de la notion d'« inertie sociale », découverte à l'occasion d'une conférence-déjeuner du département de sociologie de la faculté des sciences humaines et sociales de l'Université de Montréal, en 1978-79. La conférencière d'origine italienne – dont j'ai malheureusement oublié le nom –, expliquait les raisons pour lesquelles Antonio Gramsci n'était pas partisan d'une dictature du prolétariat unilatérale et radicale, à laquelle il préférait une transition qui tienne compte de la résistance des masses à adopter une idéologie en rupture avec la leur traditionnelle, et avec l'intériorisation de leur position subalterne, et qui soit attentive aux réalités historiques concrètes, notamment au degré de conscience et d'organisation des classes dominées dans les rapports de forces⁴⁰. Cette notion d'inertie sociale est convergente avec les analyses de Maurice Halbwachs qui, dans *La Mémoire collective*, développe l'idée que « *[le groupe] s'enferme dans le cadre qu'il a construit* »⁴¹. En urbanisme, cela se traduirait par une forme d'identification du technicien au territoire dont il a la responsabilité, et dont il intérioriserait, comme une donnée de son état, le « devenir possible » formulé dans le projet de transformation. Certes, cette inertie advient par le biais de procédures bien définies, telles que la désignation des emplacements réservés au sein d'un plan local d'urbanisme par exemple, mais pas exclusivement, comme l'explique cet extrait de la thèse :

*« Le concept que nous avons retenu pour caractériser ce phénomène de stratification virtuelle (celle de projets) est celui d'inertie, emprunté au domaine de l'analyse socio-politique. Cette inertie ne serait pas que celle des tracés ou des formules, effet d'une quelconque paresse technicienne, mais elle serait inertie sociale, dans la mesure où un projet d'urbanisme est généralement issu d'un processus complexe de négociation – parfois même lorsqu'il est produit par un pouvoir politique autoritaire – qui détermine en quelque sorte les conditions de sa permanence. »*⁴²

³⁹ *Ibid.* p. 55.

⁴⁰ A ce sujet, on consultera avec intérêt les deux dernières parties du chapitre de conclusion de la thèse de Yohann Douet, *Saisir l'histoire : conception de l'histoire et périodisation chez Antonio Gramsci*. Université de Nanterre - Paris X, département de Philosophie, 2018, « Conception de l'histoire et subjectivité collective » et « Conception de l'histoire et subjectivité politique », p. 451 à 464, ainsi que les développements sur la langue, p. 132 à 140. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-02183944/document>

⁴¹ Maurice Halbwachs, *La Mémoire collective*, Paris, PUF, 1968, p.132

⁴² André Lortie, *Jacques Gréber (1882-1962) et l'urbanisme*, p. 36

STORIA URBANA 73

in questo numero:

Ricostruzione e dopoguerra:
città e territorio in
Olanda, Francia, Gran Bretagna,
Germania occidentale,
Germania orientale,
Cecoslovacchia, Italia

FrancoAngeli



9. *Storia Urbana*, XIXe année, n° 73, « Ricostruzione in Europa », Venise, oct.-déc. 1995

Une lettre datée du 4 mai 1940 conservée dans les archives de la commune de Marseille confirmait cette hypothèse en ce qui concerne son plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension transmis au ministère de l'Intérieur en 1936, jamais promulgué, dont l'étude avait commencée en 1930. Elle était adressée par le sous-directeur du Service d'urbanisme au Service des finances : « *Bien que ce projet ne soit pas approuvé, l'Administration municipale a exécuté plusieurs travaux (lesquels déjà approuvés partiellement avaient été incorporés au projet général). Nous indiquerons, en outre, qu'en fait, la multitude de petits projets partiels de moindre importance, de même que toutes les acquisitions de terrain qui en découlent, entrent tous dans le cadre général du plan d'extension.* »⁴³

Cette inertie sociale, qui est en même temps une inertie technique, s'exprime avec plus d'acuité dans le cas des voies et notamment celles de longue portée, dont les segments divergent vers le grand territoire en périphérie des villes. Le cas du boulevard Périphérique, à nouveau, offre un exemple probant. Imaginé au début des années 1940 comme le double systématisé des boulevards des Maréchaux, puis comme un *parkway* au dessin souple au milieu d'une ceinture verte devenue presque liquide, il a été rattrapé par une logique de mobilité nationale et internationale, qui lui a imprimé une écriture spatiale autoroutière. D'un tracé potentiel identifié dès 1924 et préservé par le statut du sol, advient une concrétisation sous la forme d'une infrastructure en complète rupture avec son environnement, confirmant à la fois le phénomène d'inertie et celui de l'autonomie technique des voiries magistrales, qui deviennent les déterminatifs des formes urbaines qu'elles véhiculent⁴⁴. Face à ces ouvrages, la ville est confrontée à l'inertie des tracés dans le même temps qu'à la fluctuation de leur écriture technique et spatiale. C'est ce phénomène qu'abordaient deux articles au milieu des années 1990 : « Ricostruzione in Francia : città e territorio » et « Grandes voiries : permanence des tracés et fluctuation des écritures »⁴⁵.

De la théorie à l'opérationnel

La tentation est grande, en architecture, de passer de l'opérationnel à la théorie. Sans doute est-ce l'une des faiblesses de la discipline, que d'y succomber parfois. L'ambiguïté de la notion de théorie en architecture en témoigne. Il est moins courant de faire le chemin inverse, qui mène de la théorie à la pratique. Et il est probablement plus rare encore que la maîtrise d'ouvrage se risque sur ce chemin. C'est ce qui s'est produit en juillet 2001, lorsque Jacques Marvillet, directeur de l'Aménagement urbain et de la Construction de la Mairie de Paris (DAUC), confiait à l'agence Lortie & Schall « *une étude sur les orientations à poursuivre dans les phases ultérieures de l'opération de grand projet de renouvellement urbain engagée dans le secteur de la porte de Vanves* »⁴⁶.

⁴³ Archives communales de la Ville de Marseille, 478 w 462. Ceci est confirmé par la quantité de projets de classement, d'élargissement et d'acquisition foncière pour prolongement de voies diverses, versée dans la série w des Archives communales et répertoriés au bordereau 4.7 : 478 w 130 à 300.

⁴⁴ Cette notion avait déjà été utilisée dans la thèse, p. 38 : en linguistique, le déterminatif ou l'adjectif déterminatif, détermine ou précise le sens d'un mot. Pour le *parkway*, l'écriture technique et spatiale de la voie serait le déterminatif de la forme urbaine qui, en fonction de son profil en travers, serait coupure ou couture.

⁴⁵ « Ricostruzione in Francia : città e territorio » ; *Storia Urbana*, XIXe année, n° 73, « Ricostruzione in Europa », Venezia, oct.-déc. 1995, pp. 55-72 ; « Grandes voiries : permanence des tracés et fluctuation des écritures », in Claude Prélorenzo (dir.), *Infrastructures, villes et territoire*, Paris, L'Harmattan, 2000, actes du colloque international Infrastructures, territoires, villes et architecture, GRAI, Pir-Villes, CNRS, BRA, Paris, 4-5 novembre 1996, pp. 155-160.

⁴⁶ Lettre de la DAUC à André Lortie, datée du 19 juillet 2001, en accompagnement de la lettre de commande du 18 juillet 2001 établie au nom d'André Lortie.

C'est sous la forme d'un diagnostic historique et spatial, conclu par un chapitre bilan et perspectives, que l'étude était remise à la DAUC en novembre de la même année, parallèlement à un volet social rendu en décembre suivant⁴⁷. Cette incursion dans les arcanes des directions techniques de la Mairie devait être suivie d'autres. Certaines s'intéressaient spécifiquement à la ceinture, dont un marché de définition pour l'aménagement de la porte de Vincennes, en 2003, notamment grâce au soutien de la Direction de la voirie, pourtant malmenée à l'occasion de l'étude sur la porte de Vanves.

Ces questionnements opérationnels sont des occasions de se confronter autrement à la réflexion sur ces mêmes objets techniques. Ce contrechamp offre la possibilité d'enrichir leur compréhension et, en retour, de procéder à une translation du diagnostic vers l'analyse historique, théorique et critique. Ainsi, dans le cadre du programme de recherche « Le boulevard Périphérique, un projet urbain en devenir » mené pour le Plan construction et architecture en 1992, l'idée était développée que les seuils de la ville que constituaient les portes de Paris pouvaient devenir des centralités⁴⁸. Or, cette idée était battue en brèche à l'occasion du marché de définition sur la porte de Vincennes. Les centralités proches que sont l'extrémité est du cours de Vincennes, côté Paris, et la place du Général-Leclerc à l'extrémité ouest de l'avenue de Paris à Saint-Mandé-Vincennes, avec leurs marchés forains bihebdomadaires et à proximité de tissus urbains denses et d'une forte mixité, ne laissent pas de place à la création d'une centralité nouvelle qui viendrait s'intercaler entre les deux. Le diagnostic conduisait plutôt à imaginer des stratégies pour étendre les centralités initiales et les rapprocher l'une de l'autre. L'approche opérationnelle permettait de corriger la compréhension des lieux, d'en affiner l'analyse et de mettre plus judicieusement en évidence la morphogénèse d'un territoire qui s'est construit par rapport à la coupure de l'enceinte militaire.

Un deuxième aspect de l'approfondissement permis par la démarche opérationnelle concernait le statut des couvertures du Périphérique, dont une était prévue à la porte de Vanves, inscrite au contrat de plan Etat-Région. L'étude devait très vite déboucher sur l'évidence que cet ouvrage n'était pas tant un sol artificiel créé au-dessus du vide de la trémie de la voie rapide, qu'un écran horizontal conçu pour protéger de la source de bruits et de fumées l'immeuble d'habitation détenant le record de proximité à la chaussée du Périphérique. Dans la précipitation à répondre à cet aspect du cahier des charges, l'ouvrage n'était prévu pour supporter aucune occupation autre que celle de végétaux à faible développement, si fragilement enracinés dans un maigre substrat que l'accès au square qui a été aménagé dessus est interdit les jours de grand vent. Le diagnostic mettait en évidence les impasses d'une approche technique segmentée, en soulevant une interrogation : « *Pour certains, boulevard Périphérique et couverture sont les deux termes indissociables d'une reconquête de l'environnement urbain aux abords de la ceinture de Paris [...] C'est le cas porte de Vanves, pour une couverture qui intéresse principalement un seul immeuble. Il est permis de se demander si un simple changement d'affectation de cet immeuble n'aurait pas permis : d'ouvrir le site sur l'extérieur par apport de populations nouvelles ; d'y injecter de la mixité ; de créer un immeuble-écran-antibruit ; et d'économiser la couverture du Périphérique en répondant à des objectifs urbains plus larges* »⁴⁹.

⁴⁷ Lortie & Schall, architectes, *Porte de Vanves. Diagnostic historique et spatial du quartier*, Paris, Direction de l'Aménagement urbain et de la Construction, novembre 2001. Arcus, Daniel Mandouze, *Porte de Vanves. Etude sociologique*, Paris, Direction de l'Aménagement urbain et de la Construction, décembre 2001.

⁴⁸ Jean-Louis Cohen, André Lortie, *Le boulevard Périphérique, projet urbain en devenir*.

⁴⁹ *Porte de Vanves, diagnostic historique et spatial du quartier*, p.4.

C'est à nouveau du côté des opérateurs que cette question des couvertures resurgissait en 2003, cette fois dans le cadre du marché de définition de la porte de Vincennes. A l'approche qui consistait à d'abord créer un sol artificiel pour ensuite s'interroger sur ce que celui-ci pouvait recevoir (en général rien ou presque à moins de procéder à d'importantes consolidations de l'ouvrage), il était proposé de substituer un processus intégré, dans lequel « *le long de ces voies (soit piétonnes, soit carrossées), les immeubles d'activité seraient construits en pont, incorporant leur propre structure de franchissement du Périphérique (plutôt que d'être posés sur une dalle préalable)* »⁵⁰. A la fin des années 2000, la récurrence de cette réponse, dont l'originalité résidait non dans le fait de couvrir la voie rapide, puisque des couvertures étaient déjà à l'étude, mais dans la création du sol artificiel d'une opération immobilière en même temps que des locaux l'occupant, devait conduire la Direction de l'urbanisme à lancer un appel public à la concurrence pour son éventuelle systématisation, de manière à en anticiper les aspects domaniaux, techniques et de sécurité notamment⁵¹.

Une troisième grande question, rendue plus dense par ces allers et retours entre recherche et pratique opérationnelle, est celle dialectique, inhérente aux grandes voiries urbaines, qui associe ressource et nuisance. C'est à cette aune qu'a été abordée la plus récente recherche consacrée à la ceinture de Paris : « *La question de la destination des domaines est d'autant plus aiguë que cette ressource foncière se situe à proximité immédiate d'une source de pollution majeure : le boulevard Périphérique. Or, l'enjeu des mobilités est crucial, non seulement pour Paris en particulier, mais pour la métropole en général. On comprend aisément que cet enjeu se heurte à celui de la qualité des espaces d'usage public, déterminante si l'on souhaite résorber la coupure entre Paris et les communes limitrophes. Qui voudrait franchir cette limite, si l'expérience du franchissement reste une épreuve pour le corps et les sens ? Ainsi, la double hypothèse de l'injonction paradoxale⁵² se résume en une dialectique, celle de la ressource et de la nuisance. Ressource du sol pour la ville habitée face aux ressources des infrastructures de la ville productive, ces dernières représentant une nuisance pour les premières.* »⁵³

Cette dialectique est sans doute l'une des plus complexes à arbitrer. Par exemple, ses données changent en fonction de l'échelle, dont dépend le périmètre administratif et de gouvernance à l'intérieur duquel un arbitrage peut intervenir. Du point de vue domaniaux, l'assiette du Périphérique est municipale. En revanche, les émanations toxiques qu'il engendre ne sont arrêtées par aucune frontière. Plus généralement, l'appréciation de la ressource et de la nuisance dépend de l'horizon d'attente des habitants. Il ne sera pas le même si ceux-ci sont automobilistes ou riverains, le curseur pouvant se déplacer entre le moment où un automobiliste roule et celui où il se gare et quitte son véhicule. Dans ce cas précis, la recherche renseigne la pratique opérationnelle en mettant en

⁵⁰ Lortie & Schall, architectes (mandataire), GPRU porte de Vincennes, marché de définition, Réponse urbaine – orientations et scénario d'aménagement, Paris, SEMAEST, 29 octobre 2004, p. 10.

⁵¹ Ville de Paris, Direction de l'urbanisme, *Etude sur l'implantation d'immeubles-ponts au-dessus du boulevard Périphérique*, Cahier des clauses techniques particulières, 2008

⁵² Cette injonction paradoxale était résumée en amont : une ceinture d'espaces libres, en même temps qu'une réserve foncière pour le développement immobilier, le tout face aux nuisances atmosphériques d'une desserte métropolitaine majeure à « maîtriser » et « renforcer », le boulevard Périphérique, dont le cadre physique était censé être « embelli ». *Ibid.* p. 3.

⁵³ Jean-Louis Cohen, André Lortie, *Les enjeux de la ceinture de Paris au cœur de la Métropole, 1990-2020*, Ville de Paris, Secrétariat général, Mission Métropole du Grand Paris, Ipraus/AUSser, 2020, p.4.



Lalonde et Valois, ingénieurs, « Etude du tracé de l'autoroute est-ouest », tiré de *L'autoroute est-ouest*, Cité de Montréal, 1959



En haut : coupe sur le centre-ville de Montréal montrant le rapport entre les immeubles en superstructure et le réseau piéton souterrain, tirée de Peter Blake, « Downtown in 3-D », *The Architectural Forum*, vol. cxv, n° 2, 1956

En bas : Vincent Ponte, architecte et urbaniste, vue aérienne du centre-ville de Montréal avec surimpression d'un plan montrant le réseau piétonnier souterrain, tirée de Peter Blake, « Vincent Ponte: A New Kind of Urban Designer », *Art in America*, vol. 37, n° 5, 1959

ANDRÉ LORTIE

LE DESTIN CONTRASTÉ DES INFRASTRUCTURES MODERNES

Que sont devenus les réseaux souterrains et les autoroutes urbaines à Montréal?

Au milieu des années 1960, Montréal est considéré par la presse architecturale d'Amérique du Nord et d'Europe comme l'heureuse concrétisation de la pensée urbaine la plus « moderne ». Cette opinion favorable de la critique repose notamment sur l'observation d'un centre-ville irrigué par un maillage souterrain qui apparaît déjà exceptionnel à l'époque : « Ce qui distingue ce cœur, ce ne sont pas tant les tours que leurs proliférations de racines en un réseau aux multiples niveaux de boutiques, de systèmes de transport et de promenades piétonnières », affirme Peter Blake dans sa revue *Architectural Forum* : « 2 000 000 de personnes dans votre sous-sol », clame la Ville de Montréal comme argument de commercialisation des droits à construire au-dessus des stations du métro en chantier.

Cette densification entre le mont Royal et le fleuve Saint-Laurent est issue d'un projet métropolitain clairement énoncé par le service de l'urbanisme, publié dans ses nombreux bulletins techniques et présenté lors de l'Exposition Universelle de 1967 sous la forme d'une projection multimédia, « Montréal horizon 2000 ». Elle est toutefois concurrencée par une dynamique de dispersion antagonique, elle aussi programmée dans le cadre

de ce grand projet de développement et encouragée par l'autre grande infrastructure rivale du métro : l'autoroute urbaine et péri-urbaine, qui participe de la même fantasmagorie moderne.

Que sont devenues ces infrastructures ? Leurs destins contrastés laissent percevoir divers scénarios, entre semi-abandon pour certaines (les ouvrages d'art autoroutiers) et réinvestissements importants pour d'autres (les galeries souterraines commerciales et d'accès au métro du centre-ville). D'autres encore apparaissent comme des occasions ratées : le pont Champlain par exemple, dont la reconstruction est enfin programmée après plusieurs années d'hésitation, mais qui ne sera pas l'opportunité du projet urbain complexe dont certains rêvaient.

L'hypothèse pourrait être esquissée que l'intérêt économique et politique envers ces infrastructures – du moins mesuré à la réactivité des actions engagées pour leur réhabilitation/reconstruction –, serait un indicateur de leur valeur symbolique et/ou pratique. Et que, seconde hypothèse, cette valeur tiendrait potentiellement au niveau de mixité de ces infrastructures, et à celui de leur « intégration », elle aussi symbolique et pratique, à la culture urbaine montréalaise.



Ville de Montréal, 2 000 000 de personnes dans votre sous-sol, 1965, brochure publicitaire

10. André Lortie, « Le destin contrasté des infrastructures modernes. Que sont devenus les réseaux souterrains et les autoroutes urbaines à Montréal ? », Inès Lamunière (dir.), *Objets risqués. Le pari des infrastructures intégratives, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2015, p. 70 et 71.*

évidence la généalogie des situations. Porte de Vanves, l'étude historique de la ceinture identifiait les raisons du choix de couvrir en ce lieu précis : l'exposition excessive aux nuisances atmosphériques d'un immeuble dont les occupants étaient régulièrement invités à témoigner de leur enfer quotidien. Et l'expérience pratique offrait l'opportunité d'un regard analytique critique sur le processus d'engendrement de la décision technique (une couverture non pas comme sol mais comme écran) et sa faiblesse eu égard à son excessive segmentation. Pour autant, la voie rapide est une puissante ressource, qui sera abordée dans la troisième partie de ce mémoire.

De l'infrastructure à la mégastructure

Si l'occasion donnée au chercheur de se confronter à la pratique opérationnelle peut lui permettre de faire un pas de côté utile afin de porter un regard biais sur ses propres objets de recherche et les approches qu'il en a, d'autres occasions peuvent concourir à un semblable phénomène sans qu'il ait à quitter son statut d'observateur. L'élargissement de son champ thématique en est une. Cette occasion est survenue en octobre 2013, à l'invitation d'Inès Lamunière à participer au séminaire interdisciplinaire « Penser la grande échelle 2.0 », à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), pour y donner une conférence sur « Les mots et les outils du projet complexe : Montréal 1960 ». De la présentation d'un segment des résultats de la recherche menée dix années auparavant sur les transformations de Montréal dans les années 1960 avait découlé un débat sur le devenir des grandes infrastructures dont Montréal était identifié comme l'un des champions par la critique architecturale de l'époque. L'occasion était belle de poursuivre cette interrogation par la rédaction d'un article esquissant une réponse au questionnement formulé par Banham trente-sept ans plus tôt dans le sous-titre de son livre sur les mégastructures : « Urban Future of the Recent Past », et de revisiter l'étude sur Montréal avec en point de mire les programmes complexes et leur cycle d'obsolescence, afin d'y poser un regard nouveau.

Après une mise en parallèle du destin contrasté des autoroutes urbaines, d'une part, et du centre-ville piétonnier souterrain (ou sous dalle), d'autre part, les premières étant délaissées à leur état de vétusté avancé tandis que les secondes faisaient l'objet d'une intense attention suite à la découverte d'un désordre dans la structure, l'article concluait sur le paradoxe de l'opérateur unique :

« En ce qui concerne le réseau souterrain du centre-ville de Montréal, la preuve est faite que la multiplicité des acteurs et la complexité juridique, technique et domaniale ne sont pas des freins lorsque les enjeux sont réels. En revanche, l'opérateur unique de la reconstruction de l'échangeur autoroutier Turcot se paralyse lui-même, tant par manque d'intérêt que par réticence à consentir un investissement extrêmement lourd à porter [...]

« C'est, en quelque sorte, le paradoxe de l'opérateur unique, dont on pourrait croire qu'étant libre de ses décisions, il devrait être plus efficace. En associant plus intimement urbanisation et infrastructure dans un projet urbain complexe, le financeur des infrastructures pourrait être motivé par une participation à la valorisation à laquelle il contribue. Dans un tel cas, un partenariat public-privé aurait un sens et pourrait même servir d'accélérateur. De plus, cela pourrait induire une forme de

*régulation, ramenant les infrastructures à leur juste mesure, celle de la ville qu'elles desservent et non pas exclusivement celle des flux qu'elles supportent. »*⁵⁴

Bien que l'article n'avait pas recours à la notion de mégastucture, il eut été intéressant, avec le recul, de proposer que la multiplicité des acteurs de la production et de la gestion de l'infrastructure puisse être l'un des discriminants qui permette de distinguer la mégastucture. Aborder les chaînes de responsabilités de ces projets complexes à travers des approches interdisciplinaires était au cœur de ce séminaire porté par l'EPFL. Les regards croisés d'architectes, d'ingénieurs, d'économistes et de juristes, permettaient de tirer des enseignements tant pour la recherche que sur d'autres aspects opérationnels portant sur les approches des opérateurs, des concepteurs, voire des politiques lorsqu'il s'agit d'opérer des arbitrages.

C'est sur cette question des logiques d'action au cœur de la production du territoire, et plus particulièrement des métropoles contemporaines, que repose l'approche méthodologique exposée dans le chapitre suivant de ce mémoire.

⁵⁴ André Lortie, « Le destin contrasté des infrastructures modernes. Que sont devenus les réseaux souterrains et les autoroutes urbaines à Montréal ? », Inès Lamunière (dir.), *Objets risqués. Le pari des infrastructures intégratives*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2015, p. 70-75.

2. Approches méthodologiques : les trois logiques d'action

Cette rétrospective est l'occasion d'un retour critique sur une approche méthodologique de la recherche instaurée dès l'origine et qui s'est progressivement enrichie. Si son recours à des sources plurielles lui confère un caractère pluridisciplinaire, c'est bien du point de vue de l'architecture que peut être appréciée la contribution à la recherche que cette approche a permise. Elle participe à la fois de la part autonome de la discipline, en s'intéressant aux caractéristiques architecturales des artefacts construits ou projetés, ainsi qu'à sa part hétéronome, par l'analyse des forces concourant à leur production, au niveau des programmes, des usages, des pratiques, des normes ou des règles par exemple, mais aussi des horizons d'attente des parties prenantes. La réalité des formes urbaines et architecturales est ainsi décrite et analysée au prisme de trois principaux ensembles de données, qui témoignent de trois logiques d'action : les archives des projets (action technique) ; leur relai par la presse spécialisée et grand public (réceptivité collective) ; leur cadre législatif (comme trace de l'action politique) ; cela dans une approche diachronique et une attention portée aux temporalités, pour n'en nommer que les principaux aspects développés dans cette deuxième partie, en revenant sur quatre décennies de travaux et publications. Dans cette approche, en écho au chapitre premier, les infrastructures sont considérées comme partie intégrante de la question de l'architecture urbaine et non pas uniquement comme participant de la planification et des réseaux. A travers l'hétéronomie de l'architecture, cette recherche s'intéresse aux questions urbaines comme surdéterminantes de la production architecturale. Tracés, règles, cadre législatif, opérateurs économiques, débats politiques, forces sociales, etc., historiquement situés, ces facteurs s'associent aux aspects techniques, dont celui des processus de production, un autre grand déterminant de la forme architecturale.

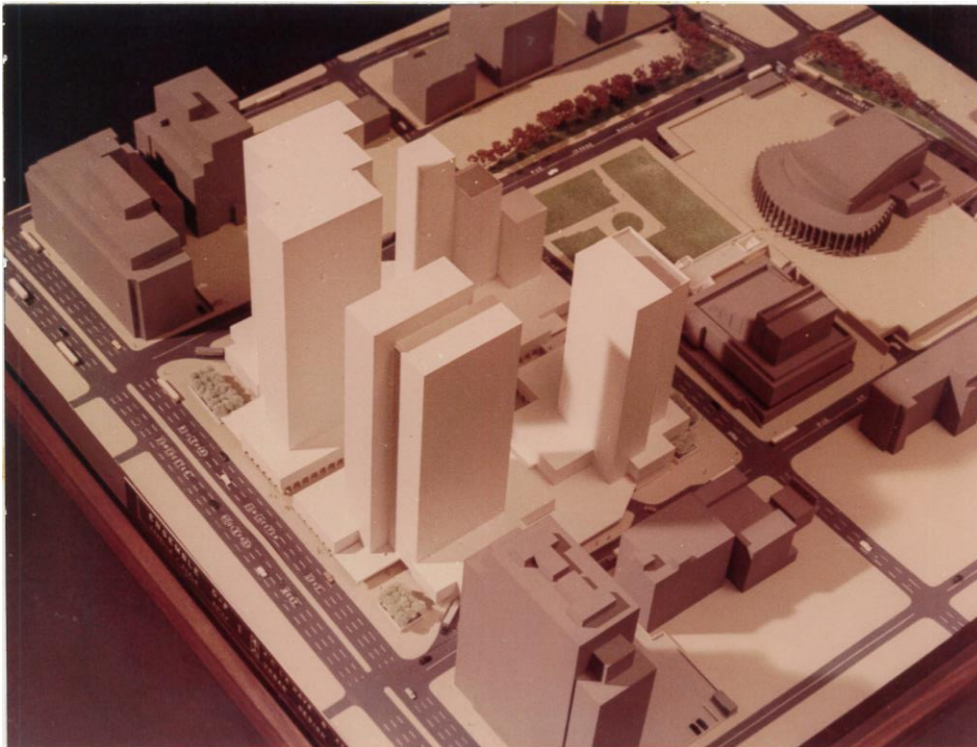
La place Desjardins de Montréal

En commentaire d'un travail rédigé en évaluation du cours « Economie du cadre bâti », AME 4234 V de l'année académique 1979-1980, Ricardo Vergès-Escuin indiquait : « *Très intéressante étude. Tu devrais aborder Arrow et Protzen. J'espère qu'on te verra en maîtrise* »⁵⁵. Bien que cette proposition ne fut jamais honorée, elle invitait tout de même à regarder du côté des enseignements post-diplôme, qui semblaient un complément prometteur pour qui s'ennuyait dans le cursus initial. Là se trouvaient les personnalités parmi les plus stimulantes de la faculté de l'aménagement, à même d'assouvir une curiosité pour l'analyse et la théorie. En tant qu'étudiant du cursus initial, c'est par dérogation et accord de l'enseignant que l'on pouvait prétendre s'inscrire à un cours du programme d'études supérieures. Parmi ces étudiants, trois étaient autorisés par Alexandre Tzonis à assister au cours « Histoire de l'aménagement : principes et méthodes », AME 6120, en complément du cours « Architecture et société », ARC 4302z, de la session de printemps 1981 : Richard Beauchamp, Claude Lamoureux et moi-même.

Le travail collectif produit à cette occasion portait sur « Place Desjardins »⁵⁶. Inauguré en avril 1976, ce complexe immobilier est un exemple caractéristique de ce que le critique et théoricien de

⁵⁵ La maîtrise, équivalent de l'époque au DEA, après les quatre années de formation initiale, était l'étape préliminaire au doctorat.

⁵⁶ Richard Beauchamp, Claude Lamoureux, André Lortie, *Place Desjardins*, mémoire de recherche des cours « Histoire de l'aménagement : principes et méthodes », AME 6120, « Architecture et société », ARC 4302z, sous la direction d'Alexandre Tzonis, avril 1981.



11. Jean-Claude Lahaye et associés, Place Desjardins, maquette volumétrique, décembre 1967



12. Jean-Claude Lahaye et associés urbaniste, Blouin et Blouin et associés architecte, Place Desjardins, maquette de présentation finale (incluant les modifications apportées au cours des études ultérieures à mi-août 72), octobre 1973.

l'architecture Alan Colquhoun désigne par le néologisme de « superbloc »⁵⁷. Edifié à l'emplacement de cinq îlots et quatre rues, il était en quelque sorte la réponse de la société montréalaise et québécoise francophone à l'intense développement immobilier de la partie ouest du centre-ville de Montréal, dont le complexe de la place Ville-Marie avait été financé par les capitaux américains de la société Web and Knap sur le foncier de la Compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada. Plutôt qu'un travail de recherche reposant sur une problématisation dont les hypothèses auraient orienté la définition d'un corpus, il s'agissait d'un repérage bibliographique et archivistique, mené dans les fonds de la faculté d'Aménagement, dans les archives de la société d'urbanisme La Haye et Ouellet, à l'origine du projet, et dans les Archives de la presse écrite de la Ville de Montréal.

Bien que peu problématisée, cette étude était néanmoins orientée par l'intuition qu'il y avait une relation entre la définition progressive d'un projet et sa réceptivité telle qu'elle pouvait être perçue par l'intermédiaire de la presse quotidienne. Le choix de démarrer le dépouillement des journaux au début de l'année 1958, en s'intéressant aux premières intentions de transformation du site alors pressenti pour accueillir le siège et les studios de la société de radio et télévision Radio-Canada, traduisait l'idée d'une forme de persistance dans les processus de transformation de la ville. D'un côté, des lieux en attente faisaient l'objet d'annonces récurrentes de transformation imminente, tandis que d'un autre côté, des programmes nomades surgissaient au gré des jeux d'influence, dont la presse faisait état, inscrivant ces bouleversements à venir dans l'imaginaire collectif.

Parallèlement au dépouillement de la presse écrite, une exploration était menée dans les archives de la société Jean-Claude La Haye et associés, l'urbaniste responsable de l'élaboration du programme. Apparaissaient à travers la radiographie du processus de conception et de mise au point l'évidence des principes fondateurs, la force symbolique de leur formalisation initiale, l'intransigeance des arbitrages techniques et économiques et, à travers les entretiens que Jean-Claude La Haye avait eu l'amabilité d'accorder aux chercheurs débutants, l'autonomie des transactions politiques vis-à-vis des enjeux urbanistiques. Ce dernier aspect était conforté par une autre rencontre, celle de l'architecte Morris Charney, frère de Melvin, diplômé de l'école d'architecture de la faculté d'ingénierie de l'Université McGill et de l'université Harvard, replié sur une activité d'expertise depuis l'abandon de ses responsabilités au sein de la société La Haye et associés.

A son retour des États-Unis, en 1963, après avoir été co-lauréat du concours pour le concept du nouveau complexe immobilier abritant la future grande halle d'exposition commerciale Bonaventure, sur une partie du site de l'ancienne gare Centrale, Morris Charney était gratifié d'une bourse du Gouvernement Council du Canada, lui permettant de partir à la découverte de l'Europe, où il était enthousiasmé par la découverte des passages et plus particulièrement la galerie Victor-Emmanuel-II de Milan⁵⁸. De retour à Montréal, découvrant l'évolution qu'avait subie sa proposition pour la place Bonaventure une fois prise en main par l'architecte d'origine hongroise Eva Hollo Vecsei au sein de la société d'architecture Arcop⁵⁹, il abandonnait ses prétentions sur ce projet qu'il ne reconnaissait plus et acceptait la proposition de Jean-Claude La Haye de participer à la création d'un département

⁵⁷ Alan Colquhoun, « Le "superblock" », *Architecture moderne et changement historique. Recueil d'essais critiques*, Liège, Mardaga, 1985, p. 91-117.

⁵⁸ Entrevue de Morris Charney, le 17 mars 1981, avec Richard Beauchamp et André Lortie

⁵⁹ En 1955, Raymond Affleck s'associe à Guy Desbarats, Dimitri Dimakopoulos, Fred Lebensold et Hazen Sise. Ils adopteront le nom de Arcop en 1970, acronyme de Architects in Co-partnership.

« programmation et grands ensembles »⁶⁰. C'est là que, s'inspirant de l'iconique galerie milanaise, il élaborait le projet immobilier qui devait guider la réalisation de la place Desjardins : un socle d'une hauteur de trois à quatre niveaux, à la manière du Leaver House de New-York, traversé d'un passage ouvert sur le ciel et s'élargissant en une place centrale donnant accès à des commerces et aux halls et circulations verticales des quatre immeubles posés aux quatre angles du quadrilatère.

Porté par le mouvement associatif des caisses populaires Desjardins, un groupement de caisses d'épargne canadiennes françaises, le projet immobilier Place Desjardins devait naviguer entre divers partenaires financiers, culturels et politiques, avant de se stabiliser entre ses deux porteurs majeurs, le Mouvement Desjardins et le gouvernement de la province de Québec. Des arbitrages politiques complexes, vaguement évoqués par Jean-Claude La Haye lors des entretiens⁶¹, auraient été à l'origine de la désignation des architectes Blouin et Blouin comme concepteur des tours de bureaux, tandis que Jean Ouellet, associé de Lahaye, était retenu pour l'hôtel de voyageurs, faisant perdre la main aux initiateurs du programme sur sa formalisation architecturale. L'image du projet s'en trouvait durablement édulcorée, évoluant d'un « paquet de tours » rivalisant seul avec celui de l'Ouest montréalais (ill. 11), vers un sage assemblage de trois immeubles de plans identiques et de hauteurs variées, associés à un hôtel d'écriture distincte (ill. 12). Alors que les esquisses figuraient des façades en mur rideau et une couverture de la galerie centrale en structure parabolico-hyperbolique, les arbitrages économiques de dernière heure suite à l'augmentation du prix de l'acier modifiaient à leur tour l'esprit du projet. Enfin, bouleversé par l'étude foncière et immobilière à l'appui du programme d'expropriation nécessaire à la réalisation de l'opération, Morris Charney renonçait définitivement à la maîtrise d'œuvre pour se consacrer à l'expertise.

Face à la découverte de ces aléas et à la complexité de leurs contextes d'émergence, les trois étudiants de quatrième année d'architecture renonçaient à toute forme de problématisation poussée pour se concentrer sur une transcription fidèle des éléments bibliographiques et archivistiques découverts, dont quatre-vingt documents identifiés et répertoriés issus des fonds de la société La Haye et Ouellet et cent-quatre-vingt articles de presse répertoriés et résumés, accompagnés d'un tapuscrit de cinquante-six pages et de documents graphiques divers retraçant la genèse du projet.

La ceinture de Paris

La recherche sur la ceinture de Paris⁶² menée à l'occasion du CEA en architecture urbaine en 1985-1986 s'inscrit sans ambiguïté dans le sillon de celle sur la genèse, le développement et la réception du complexe immobilier Place Desjardins. A nouveau, la problématisation n'apparaît pas tant explicitement dans les propos liminaires du texte, que dans sa structuration et dans l'appareil explicatif des parties qui en composent le dossier, sur lequel s'appuie l'essai introductif. C'est à partir des logiques d'action que la mise en forme s'opère, afin d'identifier ce qui motive les prises de position des groupes par rapport au déclassement des fortifications de Paris, de manière à analyser les projets qu'ils défendent et qui sont comparés graphiquement dans l'avant-dernier chapitre (ill. 8).

⁶⁰ La notion de « grand ensemble » correspond ici à celle de complexe immobilier multifonctionnel.

⁶¹ Entrevue de Jean-Claude Lahaye, le 15 avril 1981, avec Richard Beauchamp et André Lortie.

⁶² André Lortie, *Paris métropole ?*

Si la réceptivité vis-à-vis du projet Place Desjardins était déduite des relations faites dans la presse écrite, dans le cas de la ceinture elle l'était plutôt à travers le positionnement d'un groupe d'acteurs spécifique, celui des associations, à ceci près qu'elles aussi pouvaient émettre leurs propres projets. Entre ce groupe et celui des techniciens, apparaissait l'importance d'un troisième, celui des personnels politiques, alors que leurs interventions dans le processus de fabrication de Place Desjardins se déroulait plutôt en arrière-plan.

Bien que la structuration du mémoire repose sur l'identification des groupes d'acteurs⁶³, il ne s'agissait en aucun cas de s'interroger au sujet de leur organisation, des logiques professionnelles qui les animaient ou des volontés de pouvoir qui les motivaient. C'est bien sur les modes et les formes d'occupation du territoire que portait la réflexion. Par l'introduction des catégories d'acteurs, il devenait possible de décrypter certaines logiques à l'œuvre dans la conformation des propositions spatiales. Mises au point par des techniciens, elles pouvaient être promues par diverses parties prenantes des débats publics, voire même sur la base d'arguments contraires pour des formes similaires⁶⁴. L'introduction des acteurs politiques n'avait pas tant comme but de repérer les principes d'arbitrage ou d'influence, puisque ces derniers dépendaient tout autant des associations, que de suivre les processus d'élaboration des lois. Ces dernières étaient considérées à la fois comme facteur endogène révélateur des horizons d'attentes collectifs, et facteur exogène dans les processus de production des morphologies urbaines⁶⁵. En dernier chapitre du mémoire, un profil en long sur « L'affaire des fortifications » tentait, dans « Un essai de chronologie », d'associer en ordre continu les coupes – ou profils en travers – pratiquées au sein des trois groupes⁶⁶.

Cet intérêt pour le corps des lois et leur processus d'élaboration est indéniablement tributaire de la lecture de l'ouvrage de Jean-Pierre Gaudin, *L'Avenir en plan*. En conclusion de son introduction, sous l'intertitre « Planification spatiale et urbanisme moderne », il précise : « *Ce faisant, il est important d'évaluer dans quelle mesure la démarche de plan rend compte de l'apparition de nouveaux processus effectifs de gestion urbaine ; mais aussi de préciser en quoi elle est une forme de représentation d'un ensemble de connaissances organisées sur la ville et la société, et comment à travers une certaine technicité elle met en forme un projet politique.* »⁶⁷ Et, dans la mesure où il indique un peu plus loin que « *les débats nationaux ici abordés ont l'avantage de déployer très largement les discussions sur un terrain particulier : celui des rapports entre une technicité planificatrice et l'élaboration d'un projet politique* »⁶⁸, on peut même considérer que ce mémoire de CEA était le prolongement direct de son travail, en s'interrogeant au sujet de la réceptivité, par le projet technique, de l'énoncé politique, et de l'appropriation du projet technique par le politique, l'un des terrains d'expression de cette dialectique étant celui des projets de lois pour lesquels les réformateurs débattaient autant des principes législatifs que de ceux d'organisation spatiale⁶⁹.

⁶³ La partie centrale du mémoire portait sur « La ceinture parisienne en projet » et était subdivisée entre « les spécialistes », « les politiques », « les associations ».

⁶⁴ On se souviendra à ce propos de la ceinture verte promue à la fois par le député socialiste Albert Thomas et par la Ligue pour les espaces libres présidée par Léopold Mourgue, président de la chambre des propriétaires.

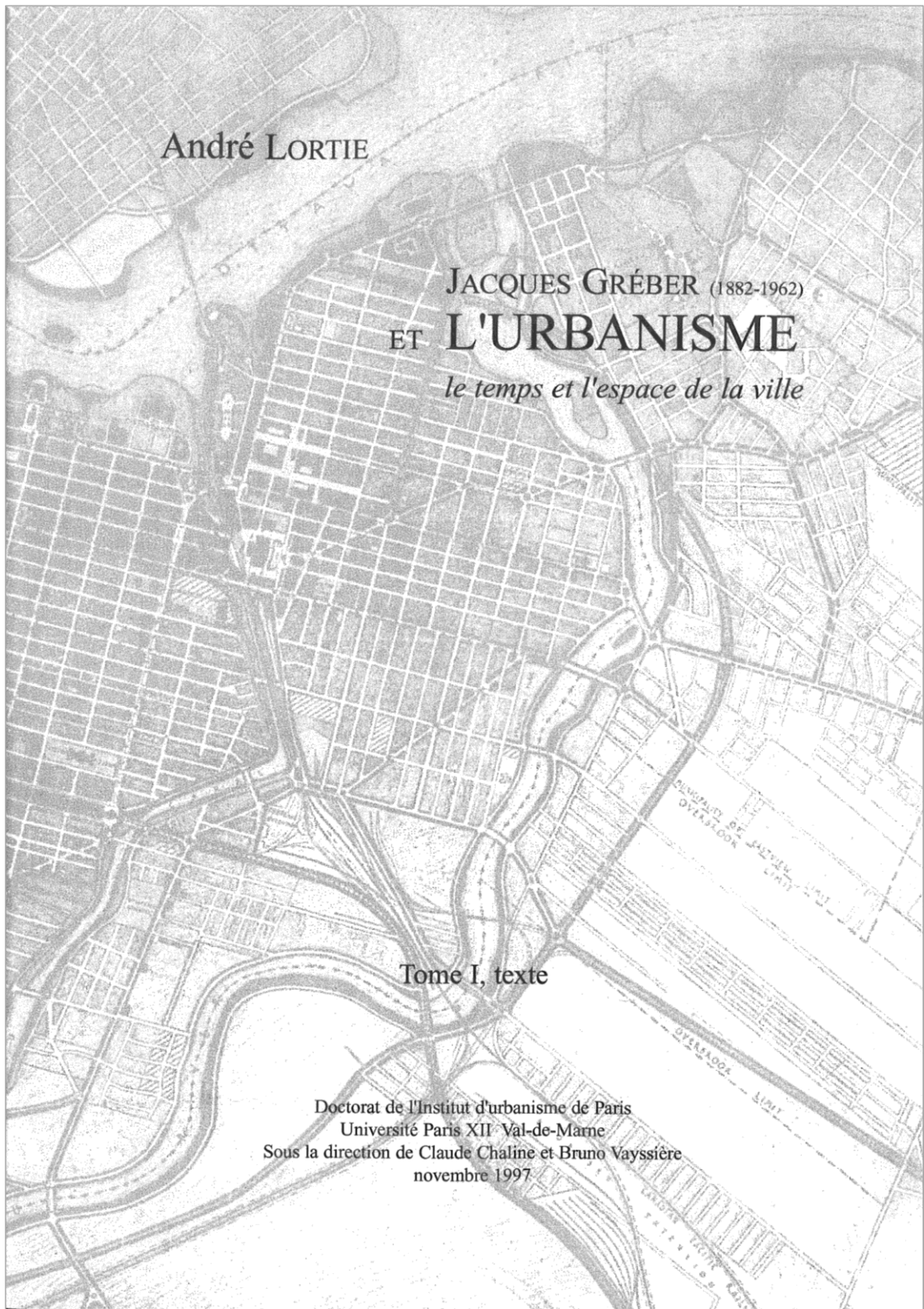
⁶⁵ La partie dédiée à « La loi du 19 avril 1919 », était divisée en « Genèse », « La loi de 1919 » et « Application ».

⁶⁶ Titre et mise en forme étaient empruntés à Michel Foucault, *Les Machines à Guérir*, Liège, Mardaga, 1979

⁶⁷ Jean-Pierre Gaudin, *L'Avenir en plan. Op. cit.*, p. 18.

⁶⁸ *Ibidem*, p. 19

⁶⁹ Un autre mémoire produit dans le cadre de ce CEA s'intéressait spécifiquement à cette dialectique : Anne Cormier, *Extension, limites, espaces libres. Les travaux de la section d'hygiène urbaine et rurale du Musée social*, Paris, école d'architecture Paris-Villemin, 9 octobre 1987.



13. André Lortie, Jacques Gréber (1882-1962) et l'urbanisme ; le temps et l'espace de la ville, thèse de doctorat de régime unique, institut d'urbanisme de Paris, Université Paris XII, Val-de-Marne, 1997

Dans le mémoire sur la ceinture, comme dans celui sur Place Desjardins, un effort d'objectivation et de classement était fait avec la conviction qu'à ce stade du processus de recherche la mise à disposition des matériaux repérés, identifiés, compilés, commentés et classés importait plus que leur transformation en un récit problématisé dans lequel les sources auraient été en quelque sorte dissoutes. Une autre référence devait conforter *a posteriori* le choix d'un mémoire sous forme de répertoire : *L'Appareil juridique de la planification urbaine* mis au point par Paul Rendu⁷⁰. Dans cette exégèse juridique chronologique, chacun des textes majeurs de la période est analysé à la lumière des débats qui lui ont donné naissance, permettant une forme d'immédiateté dans le rapport aux sources.

Ce choix s'avérait opportun, puisque le dossier dans son intégralité – à l'exception de l'essai introductif – était reversé dans le rapport de la phase 1986 du programme pluriannuel de recherche « Les projets urbains parisiens à l'ère de la métropole », dont il constituait le tout, enrichi d'une bibliographie et de quelques illustrations⁷¹. Mais surtout, cette matière constituait un considérable gisement à même de contribuer à un large panorama esquissé dans le rapport 1988⁷², avant d'être rendu sous sa forme définitive et considérablement enrichie l'année suivante⁷³.

Jacques Gréber urbaniste

Cette approche méthodologique de la question urbaine était transposée et adaptée à l'occasion du travail de thèse afin de constituer des dossiers de ville susceptibles d'être comparés. Un bref rappel de la recherche est nécessaire afin d'en apprécier l'intérêt et d'en décrire les retombées.

La thèse sur Jacques Gréber, dont le chantier s'est déroulé de 1989 à 1997, est annoncée dans le chapitre d'introduction comme une « biographie sans qualités »⁷⁴. Ce postulat repose sur le fait que, n'ayant laissé aucune archive constituée, nulle source ne permet d'interpréter les motivations qui auraient guidé l'urbaniste dans ses décisions. En plus de laisser dans l'ombre cette part biographique intime, ou du moins personnelle, cette vacance archivistique oblige le chercheur à trouver les sources biographiques sur les lieux d'intervention de l'urbaniste : dans les archives des villes où il est intervenu ou dans celles des parties prenantes des opérations qu'il a menées. Cette donnée est un des facteurs qui a contribué à la structuration de la narration biographique mise en œuvre dans la thèse. Celle-ci comporte un temps longitudinal de la question urbaine en abscisse, qui croise le temps vertical des ordonnées des villes dans lesquelles Gréber est intervenu, définissant un plan sur

⁷⁰ Paul Rendu, *L'Appareil juridique de la planification urbaine. Lois et décrets d'urbanisme de 1919 à 1943*, Paris, Centre de sociologie urbaine, s.d.

⁷¹ Jean-Louis Cohen, André Lortie, *La question de l'enceinte fortifiée (1841-1924)*, rapport de la phase 1986 du projet de recherche pluriannuel « Les Projets urbains parisiens à l'ère de la métropole », Paris, Ecole d'architecture Paris-Villemin, Bureau de la recherche architecturale, 1986.

⁷² C'est dans cette tranche qu'était abordée pour la première fois la naissance du boulevard Périphérique. André Lortie, « La ceinture et les origines du boulevard Périphérique, 1940-1973 », Rémi Baudouï, Jean-Louis Cohen, André Lortie, *Les Projets urbains parisiens à l'ère de la métropole*, rapport de la tranche 1988 du projet de recherche pluriannuel 1986-1989, Paris, Ecole d'architecture Paris-Villemin, Bureau de la recherche architecturale, 1988.

⁷³ Rémi Baudouï, Jean-Louis Cohen, André Lortie, *Les Projets urbains parisiens à l'ère de la métropole*, programme de recherche pluriannuel, 1986-1989, Paris, laboratoire architecture, culture, société, XIXe-XXe siècles, Bureau de la recherche architecturale, 1989.

⁷⁴ André Lortie, in *Jacques Gréber*, § « Motifs, corpus et méthode. Une biographie "sans qualités" », p. 13-36.

lequel la structure longitudinale de l'individuation peut être repérée, pour reprendre l'expression de Passeron déjà citée.

Cet aspect méthodologique explique à nouveau un mode de restitution dont la forme du mémoire rend compte. La partition des chapitres l'interprétait à quelques variations près, en associant, pour chaque tranche chronologique correspondant aux villes ou groupes de villes où Gréber est intervenu, une « monographie de ville » (ordonnées), un « regard sur l'urbanisme » (abscisses) et la « facette d'une biographie » (position résultante). Afin de mener l'enquête en des lieux non seulement géographiquement éloignés, mais culturellement aussi, de Rouen à Marseille, en passant par Philadelphie et Montréal – pour n'en nommer que quatre parmi les principaux – il importait de pouvoir prendre appui sur une grille de lecture à la fois souple et systématique. Ainsi les archives municipales de chacun des sites étaient-elles visitées, à l'affût des projets antérieurs et subséquents à l'intervention de Gréber, de même que les bibliothèques ou lieux de conservation de la presse locale et nationale, ainsi que les organismes ayant pris part à la production urbaine à l'époque de son passage, à l'instar de la Commission de la capitale nationale du Canada par exemple.

Cette stratégie de la diffraction faisait apparaître les strates cumulées de projets partiellement, imparfaitement, ou jamais mis en œuvre, ceux en attente ou abandonnés mais toujours susceptibles de resurgir, inscrits dans des temps parfois courts de la conjoncture, ou très longs de la mémoire collective, voire participant des phénomènes d'inertie déjà décrits. De l'idée émise par Marcel Roncayolo que « *les constructions territoriales sont avant tout du temps consolidé* »⁷⁵ découlait celle que les projets urbains contribuent autant à une médiation spatiale qu'à une harmonisation des temporalités⁷⁶. Le cas du projet élaboré pour la commune de Marseille est de ce point de vue exemplaire, bien que Pierre Lavedan en ait fait une analyse très critique à l'époque. Avec le recul, on constate qu'entre 1930 et 1936, Gréber harmonise dans une vision globale à la fois les questions portuaires et leur héritage collectif, les grands tracés à l'étude depuis le début du XXe siècle, la tendance lourde d'abandon du centre au profit de la périphérie en pleine croissance et la conjoncture politique naissant de la pression économique et financière pour la reconstruction du quartier de la Bourse. Peut-être était-il trop attentif à synthétiser ces forces parfois contradictoires ? Ce serait une explication au fait, critiqué par Lavedan en 1934⁷⁷, qu'il n'aurait pas été suffisamment attentif à la tendance déjà amorcée de la perte d'influence de la cité phocéenne dans le système métropolitain méditerranéen.

En anticipation de la troisième partie de ce volume, on peut déjà retenir de cette analyse historique que, à l'idée que le territoire est du temps consolidé, peut être associée celle que le processus de sa production peut en délier les strates afin de les harmoniser. Le projet d'urbanisme de terrain (qui n'est pas réductible au projet urbain comme nous le verrons dans le troisième volume du dossier) aurait un double rôle, de médiation spatiale et d'harmonisation temporelle. D'une part, la médiation spatiale s'opérerait sur une base métrique, du dessin en plan et en coupe notamment, afin de permettre au politique et au technique d'arbitrer entre des données parfois contradictoires, voire

⁷⁵ Marcel Roncayolo, *La Ville et ses territoires*, Paris, Gallimard, 1990, p. 20.

⁷⁶ André Lortie, « Court essai sur l'enseignement du projet urbain », in Yannis Tsiomis (dir) *Matières de ville, projet urbain et enseignement*, Actes des séminaires « Projet urbain et enseignement », Cité de l'architecture, nov. 2003, mars 2004, Paris, éditions de La Villette, 2008, p. 132-137.

⁷⁷ Lavedan Pierre, « Le plan d'aménagement et d'extension de Marseille », *L'Architecture*, n° 15, 1934.

même incompatibles, portées par les différentes parties prenantes du processus de production⁷⁸. D'autre part, l'harmonisation temporelle résulterait d'une attention portée tant aux traces du temps consolidé – tracés, découpages fonciers et autres artéfacts anthropo-géographiques – qu'aux représentations collectives d'un horizon d'attente, matériel ou non, de ce que la ville est susceptible d'offrir. Parmi ces temps d'échelles très diverses – ces temporalités – certains peuvent être identifiés afin de préciser cette approche. Le temps de la conjoncture est sans doute le plus court et fait partie des données dont l'urbaniste doit tenir compte. Ainsi une crise économique peut-elle contraindre à la révision d'une démarche d'aménagement en cours. Le temps moyen de la tendance lourde est souvent déterminant : la désindustrialisation, l'exode du centre vers la périphérie ou l'inadéquation d'un patrimoine immobilier à répondre aux désirs d'une population, sont représentatifs de ce temps dont les conséquences doivent être prises en compte par le projet d'urbanisme. Les temps longs du découpage parcellaire et très long des tracés doivent être assimilés par le projet au risque de le disqualifier s'ils sont contredits⁷⁹. De même que le temps du site, perçu comme immobile, dont la non prise en considération peut avoir des conséquences néfastes : régimes de crues en ce qui concerne les données techniques par exemple, ou rapport au paysage proche ou lointain du côté des perceptions partagées par un groupe à l'égard de son environnement quotidien⁸⁰.

Parmi ces strates temporelles, celles des projets en attente jouent un rôle non négligeable. Est-ce une coïncidence si les principes ferroviaires d'Euralille étaient déjà en débat en 1919, au sein de Commission extra-municipale d'étude d'un plan de reconstruction, d'extension, d'embellissement et d'assainissement, alimentée par les études du directeur des travaux, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Armand Lemoine⁸¹ ? Et comment interpréter la conquête de la rive droite bordelaise, si ce n'est par la lente construction d'un imaginaire collectif qui l'aurait rendue désirable⁸² ?

Le projet d'urbanisme de terrain combine les calques de ces temporalités, les harmonise en une transcription métrique à même de rendre possibles les arbitrages incontournables que nécessite leur inscription dans un espace qui n'est pas infini. Sa réalisation dans l'espace concret les y consolide, écrasant en quelque sorte en un palimpseste matériel et tridimensionnel la somme des strates de ces calques temporels. Le cas de Montréal dans la décennie 1960 en donne un autre exemple.

Montréal années 60

Cette harmonisation des temporalités caractérise tout particulièrement l'épisode montréalais de la décennie 1960, étudié entre 1999 et 2004 auprès du Centre canadien d'architecture. Ce programme

⁷⁸ Ces données peuvent être techniques (ex. dimension d'un réseau), technocratiques (ex. une règle ou une norme), politiques (ex. un engagement électoral), culturelles (ex. un monument à préserver), économiques, sociales, etc.

⁷⁹ On pense ici à ces projets qui se sont retrouvés paralysés par le fait que leur géométrie contredisait celle du découpage foncier, comme c'est le cas le long du canal de l'Ourcq à Bobigny, où les îlots quadrangulaires de la ZAC Ecocité contredisent un parcellaire biais, complexifiant excessivement les cycles d'acquisition, dépollution et transformation.

⁸⁰ La préservation d'un marqueur social et paysager comme les tours de refroidissement des hauts fourneaux des usines de sidérurgie disparue, au milieu de la plaine de Caen, illustre cette idée.

⁸¹ Jacques Gréber et *l'urbanisme*, p. 93. Voir à ce sujet André Lortie, « Art urbain et réseaux ferrés : quelques villes en exemple » ; *Revue de l'histoire des chemins de fer en France*, n°5, 1992, pp. 309-317

⁸² Jean Dumas, *Bordeaux, ville paradoxale : temps et espaces dans la construction imaginaire d'une métropole*, Talence, Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine, 2000.



les années 60 **montréal voit grand**

sous la direction d'André Lortie

14. *André Lortie (dir.), Les Années 60, Montréal voit grand, Montréal, Vancouver et Toronto, Centre canadien d'architecture, Douglas & McIntyre, 2004.*

de recherche, qui devait déboucher sur une grande exposition et une publication⁸³, permettait de mettre en évidence divers phénomènes jusque-là négligés de la part des historiens de l'urbanisme et de l'architecture locaux. Le premier d'entre eux est le fait que la modernisation de Montréal, loin d'avoir été un processus sans pilotage, était au contraire le résultat d'une planification très maîtrisée, remettant en question les conclusions d'auteurs comme Jean-Claude Marsan ou Annick Germain et Damaris Rose, qui affirmaient en 2000 que la situation de Montréal « *n'est pas tant attribuable à une planification rigoureuse qu'à la planification par la non planification*⁸⁴ ». Un autre phénomène fascinant était celui d'une « ré-identification » des Montréalais à leur propre ville, à travers des processus complexes que la recherche dévoilait⁸⁵. Afin d'identifier les ressorts de cette mutation, une modification était apportée au protocole de recherche. Ce dernier était encore une fois perceptible dans une option éditoriale, celle d'intercaler entre les trois principaux textes du livre publié à cette occasion une série de vignettes dédiées à quatre grands thèmes récurrents : « Données structurelles », « Lieux et acteurs », « Perceptions » et « Expo 67 »⁸⁶.

Les données structurelles concernaient les tendances lourdes des évolutions sociales et techniques auxquelles la métropole du Canada était soumise, caractéristiques du « temps moyen », tandis que les vignettes de la série « Expo 67 » détaillaient certains aspects de la conjoncture. A nouveau, les logiques d'acteurs étaient prises en compte avec les grandes catégories que sont les personnels politiques, les grands commis des services publics et les grands techniciens, architectes, urbanistes et ingénieurs notamment. Enfin, c'est non seulement la réceptivité à l'égard des projets de transformation de la métropole qu'il s'agissait de cerner à travers les perceptions, mais la disponibilité, voire les horizons d'attente d'une société en profond désir de modernité en même temps que de reconnaissance de sa spécificité culturelle inscrite dans l'histoire⁸⁷. Un bref retour sur ce qui caractérise la période permet d'en mieux distinguer les spécificités.

La décennie 1960 est, pour Montréal, celle d'un drame qui s'inscrit en unités de temps, d'action et de lieu. L'espace-temps spécifique à ce drame peut être résumé en deux citations qui définissent ses bornes, en 1961 et 1969. La première, du poète et chansonnier Félix Leclerc, dépeint une ville figée dans l'opposition séculaire des deux cultures fondatrices décrites en 1945 par l'écrivain Hugh MacLennan dans les *Deux Solitudes*⁸⁸ : « *On est allé la regarder du haut de la montagne et on a trouvé que c'était la plus belle. Et la plus calomniée [...]. Bord de l'eau, vieux Montréal ; bord des champs, le nouveau ; bord de l'est, les Français ; bord de l'ouest, les Anglais ; et le ciel au-dessus.* »⁸⁹ La seconde, à l'opposée, esquisse les contours chahutés d'une image en mouvement, sous la plume

⁸³ « Montréal voit grand », exposition du Centre canadien d'architecture, Montréal, du 20 octobre 2004 au 11 septembre 2005.

⁸⁴ Annick Germain et Damaris Rose, *Montreal, The Quest for a Metropolis*, Chichester et New York, Wiley, 2000, p. 73.

⁸⁵ André Lortie, « Montréal 1960, les ressorts d'une réidentification », *Strates* [En ligne], n° 13, 2007, mis en ligne le 22 octobre 2008. URL : <http://journals.openedition.org/strates/6083>

⁸⁶ André Lortie (dir.), *Les Années 60, Montréal voit grand*, Montréal, Centre canadien d'architecture, Vancouver et Toronto, Douglas & McIntyre, 2004. Ces vignettes de quatre à huit pages, au nombre de dix-sept, étaient distribuées en trois groupes de 4 à 6 unités.

⁸⁷ Sur cette propension paradoxale, on consultera : Melvin Charney, *Montréal, plus ou moins ?*, Montréal, Musée des beaux-arts de Montréal, 1972

⁸⁸ Hugh MacLennan, *Two Solitudes* [1945], Montréal, McGill-Queen's University Press, 2006.

⁸⁹ Félix Leclerc, « Préface », in M. Régner, *Montréal, Paris d'Amérique, Paris of America*, Ottawa, Éditions du Jour, 1961.



15. « Montréal, ville historique et moderne », char allégorique du défilé de la Saint-Jean-Baptiste, Montréal, 1967, Société Saint-Jean-Baptiste, Centre de Montréal des Archives nationales du Québec



16. Le pavillon du Québec, Exposition Universelle de Montréal, 1967, photographie de Deidi von Shaewen

du romancier anglophone Mordecai Richler : « *Regagnant Montréal dix-neuf ans après, à l'été 1967 (l'été de notre glorieuse Expo), au retour par avion de Londres la démodée via New York la délabrée, je fus frappé par la prospérité de la ville. [...] J'y entrai par des autoroutes à voies superposées qui plongeaient ici, surgissaient là, débouchant sur un îlot de prospérité, un centre-ville hérissé d'immeubles de rapport et d'hôtels, ces derniers si neufs d'aspect qu'on les eût cru sortis de leurs caisses la nuit précédente. La Place Ville-Marie. Le métro. L'île Notre-Dame. Habitat [67]. La Place des Arts. Cette corne d'abondance ne pouvait être la ville où j'avais grandi et que j'avais désertée.* »⁹⁰

Entre ces deux bornes, l'action, dont on perçoit le décor dans la scène décrite par Richler, est celle de la mutation d'une société industrielle urbaine laminée par les bouleversements conséquents à la Seconde Guerre mondiale, qui voit ses structures de production changer d'échelle et quitter la ville historique, défaisant les tissus sociaux et imposant la rénovation des tissus urbains, à marche forcée. Alors que les services techniques préparaient depuis les années 1940 les conditions de cette mutation, l'événement déclencheur qui devait permettre l'alignement des curseurs était l'autorisation accordée à la municipalité de tenir une exposition universelle pour commémorer le centenaire de la confédération canadienne, suite au désistement de Moscou à fêter le cinquantième de la révolution d'octobre. La théorie de voies rapides et d'autoroutes urbaines, de ponts, de tunnels, de gratte-ciel, de superblocs, et de galeries souterraines qui advint en dix ans à peine était coordonnée par le service de l'urbanisme de la ville de Montréal qui, par un hasard de l'histoire, devint pendant ces dix années exactement, celui de la Corporation du Montréal métropolitain, qui recouvrait l'agglomération métropolitaine. C'est l'unité de temps qui cadrerait les unités de lieu et d'action, de sa naissance, le 1^{er} janvier 1960, à sa disparition au profit de la Communauté urbaine de Montréal, le 31 décembre 1969⁹¹.

A Montréal, dans les années 1960, la puissance des temporalités, courte de la conjoncture d'accueil d'une exposition universelle et moyenne de la désindustrialisation du centre et de la transition d'une économie de l'industrie vers celles des services, additionnées des données structurelles de l'internationalisation de l'économie et de ses moyens déployés à l'échelle du Canada, à l'intérieur du temps profond, voire immobile d'un site géographique insulaire entre fleuve et montagne⁹², subordonne au projet de développement d'une métropole de cinq à dix millions d'habitants les temps long et très long des découpages parcellaires et des tracés⁹³. Mais il n'est pas anodin que les Montréalais consentent à l'effacement d'une part non négligeable de la ville sédimentée du centre et de ses faubourgs, témoins d'un temps collectif de longue durée, au profit d'une ville moderne en rupture d'échelle avec la précédente.

Les années 1960 ont été celles de ce que les Québécois ont désignées par la Révolution tranquille. Elles correspondent à une montée des classes moyennes vers une conquête du pouvoir économique, culturel, intellectuel et politique, ainsi que vers une reconnaissance du Québec à l'échelle internationale. Afin d'identifier les conséquences qui pouvaient naître de la tension entre un horizon d'attente collectif et les effets tangibles du projet métropolitain montréalais dans l'espace de la ville,

⁹⁰ Mordecai Richler, *The Street*, Toronto, McClelland & Stewart, 1969, p. 5.

⁹¹ La communauté urbaine de Montréal n'aura pas la mission de planification que les services techniques de la ville centre assumaient pour les municipalités de la corporation, du 1^{er} janvier 1960 au 31 décembre 1969.

⁹² Le centre-ville se situant entre le fleuve Saint-Laurent et le mont Royal.

⁹³ En 1961, le nombre d'habitants de l'agglomération montréalaise était de 2,487 millions, pour une estimation à 4,834 millions en 1981 et entre 8 et 10 millions en l'an 2000. Il est aujourd'hui d'un peu plus de 4,1 millions.

une lecture parallèle des études techniques et des productions culturelles semblait nécessaire. Elle a mis au jour certains aspects d'une transition qui advint par l'adhésion à un projet de modernisation qui reposait sur la revendication d'une singularité issue d'un processus historique, au moment même où les traces de cette histoire disparaissaient pour laisser place aux artéfacts de la modernité. C'est de la mise en récit d'une production urbanistique et architecturale tressée aux perceptions des écrivains, cinéastes, photographes et designers qu'émergeait le scénario de cette ré-identification. Elle était explicite dans quelques sources particulièrement percutantes, comme l'« essai crucimorphe » de l'écrivain Hubert Aquin, dans lequel il apparaît sidéré par la capacité de ses compatriotes à adopter la place Ville-Marie comme symbole de modernité, un immeuble qui associe à un plan cruciforme le nom de la vierge Marie et les capitaux américains de la société immobilière d'investissement Web & Knapp : « *Nous sommes ici en présence de signes ambigus (...) Il faut donc chercher ailleurs sa signification, peut-être dans l'attitude du colonisateur qui, soucieux de ne pas avoir d'histoires avec la population locale, lui adresse un nom dont le contenu originaire (à différentielle historico-religieuse) a pour fonction de l'apaiser. [Il] témoigne d'un contrat non-écrit entre le constructeur allogène et la population de Montréal ; il témoigne d'une ambiguïté typique de notre situation coloniale.* »⁹⁴ Ce texte est à rapprocher de cette photographie d'un char allégorique de la fête nationale de la Saint-Jean-Baptiste présentant des gratte-ciel habillés de murs rideaux entrecoupés de maisons traditionnelles, soulignés du titre révélateur « Montréal ville historique et moderne » (ill. 15). Mais c'est peut-être le pavillon du Québec de l'Exposition Universelle de 1967 qui rend le mieux compte de ce phénomène, résumé par les propos du premier ministre Jean Lesage, qui y voit « *pour le Québec une occasion unique d'affirmer sa vitalité économique et culturelle [...] et de présenter [...] une image exaltante mais authentique* »⁹⁵ (ill. 16).

A travers la convergence des traces encore vivaces d'une culture québécoise en pleine effervescence au début des années 1960 avec celles plus discrètes, voire parfois secrètes des projets techniques, urbanistiques et architecturaux, c'est cette mémoire collective que l'exposition « Les Années 1960. Montréal voit grand » tendait modestement à ranimer. L'optimisme ravageur et souvent exagérément destructeur de la période, dont les critiques et historiens des années 1970 ont tant décrié les excès, se trouvait en quelque sorte expliqué, ainsi que ses liens avec l'énergie créatrice de la période. En émanait, le soir de l'inauguration et tout au long de l'année 2004, les réminiscences d'une exaltation oubliée.

La ceinture et la métropole

La plus récente opportunité de mettre en œuvre l'approche déclinée lors des chantiers de recherche précédents s'est présentée à l'occasion du programme portant sur « Les enjeux de la ceinture de Paris au cœur de la Métropole, 1990-2020 »⁹⁶. Cette reprise coulait de source, puisque la commande de la Ville de Paris consistait à actualiser les analyses produites à la fin des années 1980 et au début des années 1990.

⁹⁴ Hubert Aquin, « Essai crucimorphe », *Liberté*, n° 28, vol. v, n° 4, 1963, p. 323-324.

⁹⁵ Pavillon du Québec, concours d'architecture, Exposition Universelle et internationale de Montréal, sInd, p. 1.

⁹⁶ Jean-Louis Cohen, André Lortie, *Les Enjeux de la ceinture de Paris au cœur de la Métropole 1990-2020*. Le texte d'introduction qui décrit la méthodologie mise en œuvre est reproduit dans le volume 2 du dossier d'habilitation à diriger des recherches.

Il allait de soi que pour rouvrir le dossier de la ceinture de Paris fermé en 1991, afin d'analyser les permanences et déplacements advenus en trois décennies, le premier le premier jalon pour en prendre la mesure se trouvait être la ceinture elle-même. Les transformations y ont été nombreuses, tant matérielles qu'urbanistiques et réglementaires, avec la création de plusieurs périmètres opérationnels, théâtres de transformations architecturales et urbaines notables. Un relevé des transformations a donc été réalisé, par comparaison de photographies aérienne d'abord, puis par vérification et recherches croisées sur les divers sites Internet des nombreux opérateurs intervenant sur place.

La deuxième source offrant une couverture d'ensemble qu'il paraissait utile de consulter était une revue de presse grand public et spécialisée. Grâce à celle patiemment constituée par l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur), cela a été possible à trois échelle : celle du boulevard périphérique stricto sensu, celle de la ceinture dans son ensemble et celle de l'agglomération, lorsque cela correspondait à un enjeu spécifique, notamment en ce qui concerne le réseau des voies rapides par exemple.

Enfin, et toujours en nous appuyant, au moins en partie, sur les archives de l'Apur, nous avons pu procéder à une analyse des principales réponses et anticipations techniques face aux demandes politiques et aux attentes sociales, dans Paris évidemment, mais dans la Métropole aussi, au sujet des grands réseaux de voirie notamment. Les événements ont d'ailleurs été nombreux qui rendent compte de la manière dont les milieux de l'architecture et de l'urbanisme se sont saisis de ces enjeux urbains et métropolitains : publications telles que *La Ville du Périphérique*, par le collectif Tomato⁹⁷, expositions, comme celles des 30 ans du Périphérique⁹⁸, ou dans le sillon de l'étude prospective « No Limit », en 2008-2009, ou encore récemment, Les autoroutes du Grand Paris, trois événements du Pavillon de l'Arsenal.

A travers ces trois principales sources, il est aisé de retrouver les grandes catégories d'acteurs que nous avons identifiées en phase initiale de cette recherche et sur lesquelles nous avons fondé nos hypothèses, celles personnels politiques, techniques et la société civile, par le biais des associations qui la représentent. Afin de renouer avec ces différents milieux et esquisser certaines hypothèses quant à l'analyse de ces trois décennies de transformation à la fois matérielle et de perception du domaine de la ceinture de Paris, nous avons organisé, en juin 2019, une table-ronde à laquelle participèrent Laurence Goldgrab, élue du Conseil municipal, Patricia Pelloux, adjointe à la directrice de l'Apur et Yannick Beltrando, architecte et urbaniste⁹⁹. Laurence Golgrab y était conviée en tant que présidente de la Mission d'information et d'évaluation du Conseil de Paris ayant élaboré le rapport *Le Périphérique, quelles perspectives de changements ?*¹⁰⁰ qui rend compte des évolutions profondes de l'appréhension de ce domaine.

⁹⁷ Tomato architectes, *Paris, la ville du périphérique*, Paris, Éditions Le Moniteur, 2003

⁹⁸ *Les 30 ans du Périphérique*, commissariat scientifique Bertrand Lemoine, d'avril à août 2003

⁹⁹ « La limite de Paris ; de la zone et ses archives à la révision du Périphérique », séminaire de recherche du GT Inventer le Grand Paris du Labex Futurs urbains, coordination scientifique André Lortie et Loïc Vadelorge, 20 juin 2019.

¹⁰⁰ Conseil de Paris, mission d'information et d'évaluation, « Le Périphérique, quelles perspectives de changements ? », Paris, 2019

Une des caractéristiques de cette approche méthodologique de la recherche est qu'elle s'efforce de pénétrer les arcanes des processus de production du territoire, tout au moins du point de vue des formes matérielles et concrètes de son occupation. Par le biais de l'histoire de ces processus, elle participe de la production d'un appareil critique de leurs modalités opérationnelles actuelles. Les résultats de cette recherche peuvent ainsi contribuer à l'action, non seulement en concourant à une évaluation des productions, mais en mettant la première en regard des horizons d'attente et de la disponibilité du groupe vis-à-vis des secondes. C'est un aspect de la recherche qui mérite d'être développé de manière spécifique, auquel est consacrée la troisième partie de ce mémoire.

3. Enrichissement de la discipline :

interactions entre recherche et pratique opérationnelle

La contribution du chercheur au débat public peut être considérée comme faisant partie de ses missions. La production de savoirs prend sens dès lors qu'elle est rendue disponible à la communauté des chercheurs et au-delà. Cette profession de foi doit être nuancée par des questions éthiques, notamment celles que soulèvent les financements de la recherche et les éventuels conflits d'intérêt qui peuvent en découler, ou le degré de sensibilité des savoirs produits dont la diffusion pourrait être restreinte. Il ne s'agit toutefois pas de discuter ici ces aspects éthiques, qui nécessiteraient qu'un mémoire leur soit dédié, mais d'explorer quelques-uns des canaux suivant lesquels la recherche transite vers divers « publics », ou tout au moins milieux – dont ceux des domaines opérationnels – et de s'interroger sur ce qui motive ces transitions.

Trois aspects ont été retenus, qui seront successivement abordés dans cinq sous-parties. On considérera d'abord la recherche comme pouvant accompagner la décision, qu'elle soit politique ou technique, par sa capacité à porter un éclairage original et circonstancié sur une question. Or, si la recherche a cette capacité à renouveler le regard, c'est qu'elle peut contribuer à innover, en concourant au renouvellement des paradigmes, voire plus simplement en prenant une distance critique vis-à-vis de la doxa. Mais cela n'est possible que si la recherche se donne comme mission de rendre compte et de rendre accessibles les savoirs ainsi produits, de manière notamment à capter et amplifier les signaux parfois faibles qui peuvent participer de son propre renouvellement.

Chercher pour accompagner le politique

Encore faut-il préciser de quel « politique » il s'agit. On peut désigner par ce terme la personne (ou les personnes) qui s'occupe de la conduite des affaires de la *cit*é. Il n'est pas exceptionnel qu'un chercheur, dont ces affaires sont le domaine de recherche, soit sollicité par ce politique. Sa contribution pourra alors se diriger du côté de la politique, en participant à la construction d'une vision orientée de la question qui lui est soumise, ou du côté du politique, c'est-à-dire de ce qui éclaire les conditions déterminantes d'un fonctionnement cohérent du groupe, celles du « vivre ensemble ». Certes, l'appel du politique n'est jamais neutre, non plus que la contribution du chercheur. Mais ce dernier aura toujours la liberté d'orienter sa réponse au féminin ou au masculin.

L'épisode de la contribution aux travaux de la 14^e Mission d'information et d'évaluation du Conseil de Paris dont le mandat était de répondre à la question : « Le périphérique, quelles perspectives de changements ? », relaté en introduction de la première partie de ce mémoire, s'inscrit dans cette préoccupation d'accompagner la décision politique en apportant un éclairage susceptible de concourir à la construction du questionnement plus que d'apporter une solution au problème.

Cette attitude est particulièrement opportune dans les domaines de l'architecture et de l'urbanisme. Elle est très bien argumentée par Alan Berger dans son ouvrage de 2006, *Drosscape*¹⁰¹, dans lequel il s'intéresse au rôle du concepteur (designer) dans un contexte urbain qu'il considère dominé par les « déchets », les « scories » (dross), termes auxquels on pourrait préférer celui de « chutes », en tant que résidus des procès de production des territoires (les friches, les délaissés, etc.). D'après Berger,

¹⁰¹ Alan Berger, *Drosscape, Wasting Land in Urban America*, New York, Princeton Architectural Press, 2006

« le paysage de la chute (*drosscape*) est le résultat d'un processus socio et spatio-économique de désindustrialisation, du post fordisme et de l'innovation technologique [...] qui nécessite de la part du concepteur (*designer*) de se déplacer du domaine du savoir tacite et explicite (le concepteur comme expert omniscient) vers celui des processus complexes d'interaction et d'ajustement progressif (le concepteur comme collaborateur négociateur) ». D'après lui, le temps est révolu « du concepteur qui pouvait se prévaloir d'une relation client-conseiller cadrée par une entente contractuelle préalable. Dans bien des cas, la maîtrise d'ouvrage (client) peut même ne pas exister et nécessiter de la part du concepteur une recherche spécifique des interlocuteurs susceptibles de répondre aux questionnements qu'il aura lui-même formulés. »¹⁰²

Dans le cas de la contribution aux travaux de la 14^e mission d'information et d'évaluation, il s'agissait d'attirer l'attention de ses membres sur l'intérêt de considérer le Périphérique non pas comme un objet en soit, mais comme une partie d'un système, voire d'un système de systèmes : celui des voies rapides de l'agglomération parisienne, lui-même pouvant être perçu comme un sous-système du réseau magistral national et international, mais aussi comme l'élément voire d'une forme urbaine pensée comme un tout dans les années 1950, en complément d'une autre forme urbaine préalable, celle des boulevards des maréchaux et des immeubles ayant remplacé l'enceinte fortifiée de 1840-45 cette dernière faisant, ou ayant fait système au sein de celui plus complexe de la défense de la capitale et du territoire national. Cette intervention devait être suivie d'une étude réalisée pour le compte de la Mission métropole du Secrétariat général de la Ville de Paris, qui s'interrogeait sur l'état de la question de la ceinture trente ans après la publication du résultat de la recherche qui lui était consacrée à la fin des années 1980 sous la forme de l'ouvrage *Des Fortis au Périph*. D'où ce désir provenait-il ? A quelle attente cette étude devait-elle répondre ?

En 2001, à la suite de l'élection de la coalition gauche-écologie sous la bannière de Bertrand Delanoë, un rapprochement avec les communes de la périphérie parisienne était entrepris, conduit par Pierre Mansat, adjoint délégué aux relations avec les collectivités territoriales d'Île-de-France. Guidé par une intuition sûre quant à la conjoncture historique rendant inévitable une mutation dans l'approche métropolitaine parisienne, ce dernier réunissait dès l'été 2001 un « comité d'experts » qui était invité à débattre des orientations nécessaires à étayer son action, avec « l'idée de réunir différents scientifiques pensant le sujet (géographes, urbanistes, architectes, économistes et sociologues) et de créer un lieu où des éléments d'analyse sur la place de Paris dans le système francilien se constituent »¹⁰³. Parmi ces experts étaient conviés les coauteurs du livre *Des Fortis au Périph*, auxquels Pierre Mansat confiait, lors de la première rencontre du comité, avoir eu celui-ci comme livre de chevet au cours des cinq années précédentes.

Le premier résultat tangible de cette alliance du politique et du scientifique était la rencontre entre « Paris et les collectivités du cœur de l'Île-de-France », un séminaire organisé par la Mairie de Paris et le Conseil régional d'Île-de-France, le 5 décembre 2001 à la maison de la RATP. Il s'agissait de l'étape

¹⁰² *Ibidem*, « *Drosscapes accumulate in the wake of the socio- and spatio-economic processes of deindustrialization, post-Fordism, and technological innovation [...] Drosscape require the designer to shift from tacit and explicit knowledge (designer as sole expert and authority) to complex interactive and responsive processing (designer as collaborator and negotiator) [...] The designer does not rely on the client-consultant relationship or the contractual agreement to begin work. In many cases a client may not even exist but will need to be searched out and custom-fit in order to match the designer's research discoveries.* », p. 2-4.

¹⁰³ Dominique Pagès, « Entretien avec Pierre Mansat », *Quaderni*, n° 73, automne 2010, p. 91.

initiale d'un rapprochement qui devait se poursuivre en février 2002, à l'occasion de l'élaboration du plan local d'urbanisme (PLU) de Paris, pour lequel étaient créés huit groupes de concertation, dont un, le huitième, était dédié à « Paris au cœur de l'agglomération », présidé par Pierre Mansat et dont l'animation m'était confiée, après avoir été membre du comité de pilotage du séminaire de décembre 2001¹⁰⁴.

L'objet de cette concertation n'était ni banal, ni sans risque. En la lançant, la municipalité dépassait littéralement les limites – celles du PLU restreintes à la commune –, en s'aventurant sur le territoire régional, en anticipation de la révision du schéma directeur d'Île-de-France, dont l'échéance était proche, mais dont cette concertation se distinguait explicitement. Dès l'introduction de la séance inaugurale l'annonce était faite : « *Là est une difficulté majeure de cet exercice : introduire des préoccupations métropolitaines dans une démarche d'urbanisme communale et instiller cette vision élargie à l'intérieur d'un cadre institutionnel qui a priori ne le prévoit pas.* »¹⁰⁵

L'objectif n'était pas de limiter les débats aux vingt-et-une ou vingt-neuf¹⁰⁶ municipalités ayant frontière commune avec Paris, mais de questionner les diverses solidarités associant délibérément ou non les territoires du cœur de l'agglomération. Trois « logiques d'association » étaient abordées lors de cette première rencontre : « les mitoyennetés », « les réseaux », « les influences externes » ou, plus précisément, les externalités qui font qu'une décision prise pour un territoire peut avoir des conséquences à l'extérieur de celui-ci, forçant des solidarités souvent non consenties.

C'est en détaillant les composantes proposées à l'intérieur de ces trois familles que l'originalité de la proposition se dévoile et qu'apparaissent les ressorts auxquels faisait appel cette concertation. Les mitoyennetés étaient détaillées en trois catégories : la ceinture, les bois – ces deux premières concernant deux ensembles de communes distincts eu égard aux qualités de mitoyenneté –, et « Paris hors les murs », qui correspond aux enclaves de propriété parisienne situées hors de son périmètre communal, qui font que l'assiette foncière de Paris transcende son territoire administratif. Or, au tournant du 21^e siècle, elles représentaient un véritable enjeu pour les communes concernées, à l'instar de celles traversées ou longées par le canal de l'Ourcq, propriété de Paris sur laquelle il était non seulement interdit de prendre accès, mais même de prendre des vues¹⁰⁷. Les réseaux étaient détaillés en « grandes voiries et réseaux continus », « le réseau des parcs et jardins » et « les centralités comme réseau discontinu », tandis que les influences externes regroupaient « densités », « commerce » et « déplacements », autant de facteurs éminemment métropolitains et dont il est aisé de percevoir la solidarité mécanique qu'ils induisent dès lors qu'il s'agit du PLU de Paris, cœur

¹⁰⁴ Dès la fin 2001, la municipalité parisienne programmat la révision de son plan d'occupation des sols (POS) et sa transition en PLU. A cette fin, huit groupes de concertation étaient institués, de manière à impliquer les acteurs de terrains, citoyens et techniciens, dans ce processus. Le huitième groupe, consacré à « Paris au cœur de l'agglomération », était présidé par Pierre Mansat et animé par André Lortie, relayé par les services de la Ville dans les phases subséquentes. En décembre 2003, le projet de PLU de Paris était soumis aux collectivités limitrophes.

¹⁰⁵ André Lortie, *Texte d'orientation. Groupe thématique « Paris dans l'agglomération »*, rédigé au nom du groupe de réflexion (Philippe Bamas, Guy Burgel, Paul Chemetov, Nicole Eleb, Bernard Landau, Martine Liotard, Jean-Pierre Merlot), février 2002. Le texte, à rapprocher de l'illustration n° 17, est reproduit dans le volume 2.

¹⁰⁶ 21 communes sont mitoyennes de la ceinture de Paris et du Périphérique, tandis qu'elles sont 29 à avoir une frontière commune si on y ajoute les bois de Boulogne et de Vincennes.

¹⁰⁷ Une déambulation le long du chemin de halage suffit à prendre la mesure des effets que cette ouverture a provoqués là où les communes s'en sont prévaluées, comme aux Pavillons-sous-Bois par exemple.

Projet politique et stratégique d'Est Ensemble

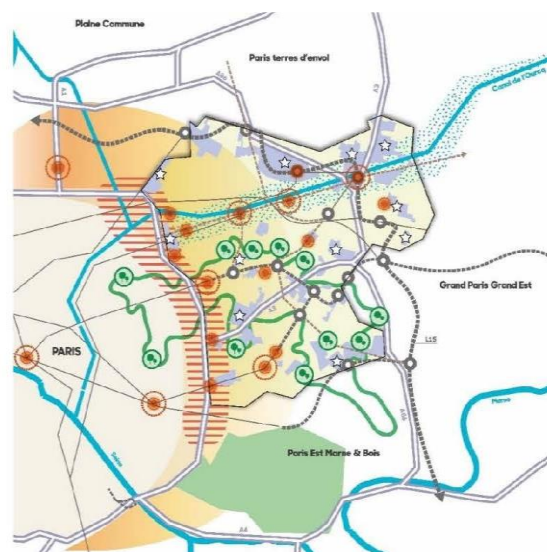


Est Ensemble au sein de la Région Île-de-France - source : Espace Ville



Est Ensemble au sein de la Métropole du Grand Paris - source : Espace Ville

Projet stratégique d'Est Ensemble en lien avec les territoires environnants et la Métropole du Grand Paris :



Espace Ville - septembre 2018

Développement des polarités actuelles et futures du territoire

Affirmation des 3 territoires d'entraînement et de leur projet stratégique respectif :

- Requalification des portes et de leurs abords en lien avec Paris (territoire du Faubourg)
- Reconquête urbaine du canal et articulation avec les projets d'aménagement (territoire de la Plaine de l'Ourcq)
- Connexion des grands espaces verts par une promenade (territoire du Parc des Hauteurs)

Seul un des axes du projet stratégique de chaque territoire d'entraînement est cartographié, ces éléments seront plus détaillés dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation stratégiques.

Développement de l'arc de l'innovation

Rééquilibrage social, économique et environnemental à l'échelle de la Métropole (entre l'Est et l'Ouest) et d'Est Ensemble, notamment au sein des quartiers suivants :

- Quartiers "Politique de la Ville" (QPV)
- Quartiers faisant l'objet de Projets de Renouvellement Urbain (PRU)

Développement du réseau de transports en commun :

- Extension des lignes de métro et création de nouvelles lignes
- Extension des lignes de tramway et création de nouvelles lignes

Réflexion autour des grandes infrastructures :

- Amélioration de l'insertion urbaine et paysagère des grands axes autoroutiers

17. « *Projet politique et stratégique d'Est Ensemble* », extrait de Plan local d'urbanisme intercommunal d'Est-Ensemble, section 3. Plan d'aménagement et de développement durable, approuvé par délibération du Conseil de Territoire en date du 4 février 2020, p. 7

économique et démographique de l'agglomération. Enfin, ces trois logiques d'association devaient être mises au travail dans le cadre de trois thèmes de réflexion : « la ceinture de Paris », les « centralités et densités », « la ville symbolique : grands tracés et systèmes de parcs »¹⁰⁸.

Elus locaux, communaux, départementaux et régionaux étaient invités à débattre entre eux et avec les grands commis d'Etat, représentants des directions techniques et grands services, dont la SNCF et la RATP, ainsi que l'Apur et l'IAURIF, dans une perspective métropolitaine, mais ancrée dans la réalité des lieux : la ceinture, les propriétés parisiennes, les centralités, les parcs, les jardins, etc. Une approche qui, pour l'animateur de la concertation, dérivait directement d'une vision des processus de production des territoires forgée par une démarche de recherche associant les projets spatiaux aux intentions politiques et aux contraintes techniques. Il fallait « [faire] naître une conscience métropolitaine » dira Pierre Mansat quelques années plus tard, « et très rapidement, ensuite, faire émerger des projets "d'intérêt commun", avec tous les niveaux de collectivités de l'agglomération, pour "démener" l'histoire compliquée de Paris et de ce qu'on appelait alors sa périphérie »¹⁰⁹.

En 2002, cette concertation s'appuyait sur un dossier cartographique dépassant largement l'aire communale : « En vingt-cinq fiches, l'Atlas Paris et l'agglomération centrale dans l'espace régional produit par l'Apur et l'IAURIF offre une vision éclectique des dynamiques nombreuses qui sont à l'œuvre dans cet espace. Elles sont sociales, économiques, techniques ; elles appartiennent à une histoire profonde ou sont marquées par la conjoncture ; elles concernent l'emploi, les transports, le logement ; toujours elles font retour dans le territoire, travaillant son espace concret sous la forme de mètres carrés construits, occupés, modelés... »¹¹⁰ C'est principalement à partir de leur expérience et leur perception que les participants étaient invités à s'impliquer dans cette perspective : « Comment appréhender les dynamiques nombreuses qui sont à l'œuvre dans l'agglomération centrale ? Il importe d'en proposer une lecture qui dégage un ou des horizons opératoires possibles, sans se limiter au trivial et au pragmatique, ni s'ensabler dans un débat théorique ».

En conclusion du compte-rendu de cette séance, il était noté que « nombreux ont été les participants de cette journée se disant prêts à échanger avec leurs voisins, à discuter de façon bilatérale autour d'hypothèses d'évolution, à confronter leurs visions »¹¹¹. Il aura fallu près de vingt ans pour que cette approche fasse son chemin et que le Plan d'aménagement et de développement durable intercommunal d'Est-Ensemble présente un « projet politique et stratégique [...] en lien avec les territoires environnants et la Métropole du Grand Paris », qui figure des « polarités actuelles et futures du territoire » inter-reliées par-delà les limites administratives, mettant les centralités métropolitaines de l'Est en lien avec celles du centre de Paris, parallèlement à la « Connexion des grands espaces verts par une promenade » elle aussi affranchie des frontières administratives et politiques¹¹² (ill. 17).

¹⁰⁸ La pertinence de ce thème de réflexion a depuis été démontrée par le travail de thèse d'Alessandro Panzeri portant sur l'agglomération parisienne du 21^e siècle, Monumentum Novum. *Etude de la nouvelle monumentalité métropolitaine*, sous la direction de Virginie Picon-Lefebvre, Ipraus, ENSA PB et Corbellini Giovanni, Université de Trieste, soutenue en 2018.

¹⁰⁹ *Quaderni*, n° 73, p. 89.

¹¹⁰ André Lortie, *Texte d'orientation. Groupe thématique « Paris dans l'agglomération »*, p. 2

¹¹¹ *Ibid.*, p. 3

¹¹² Plan local d'urbanisme intercommunal d'Est-Ensemble, section 3. Plan d'aménagement et de développement durable, approuvé par délibération du Conseil de Territoire en date du 4 février 2020, p. 7

Lors du séminaire de décembre 2001, le sénateur maire d'Aubervilliers, Jack Ralite, faisait remarquer : « *un processus historique s'engage aujourd'hui. Nous devons, selon moi, garder intacte la fragilité de cette démarche. Une trop forte structuration et institutionnalisation la condamneraient à perdre de sa fécondité et de son esprit d'innovation.* »¹¹³

À l'amorce du premier mandat Delanoë, la politique de la main tendue était menée par l'entité régionale la plus puissante, ayant su ajuster ses ambitions propres aux enjeux collectifs¹¹⁴. Après avoir été affaibli une première fois en 2010 à travers le financement d'État des contrats de développement territorial (CDT), le leadership parisien a été durablement altéré en 2016 par la création des établissements publics territoriaux (EPT), qui semblent avoir recentré leur action au cœur de leurs propres territoires, au détriment de leurs périphéries. Dans une logique désormais concurrentielle, la tendance est à la consolidation de leur centre, avec l'aide des CDT et du Grand Paris express, délaissant les solidarités territoriales un temps envisagées, donnant potentiellement raison à Jack Ralite. C'est à ce diagnostic qu'étaient invités, en 2018, les auteurs de *Des Fortifs au périf*, et à poser la question déjà formulée en 1986 au sujet de la ceinture : « Paris métropole ? »¹¹⁵.

Chercher pour accompagner le technique¹¹⁶

En février 2002, les thèmes proposés par l'animateur du groupe de pilotage lors du lancement de la concertation découlaient en partie d'une réflexion déjà proposée à l'Apur à la fin de l'année 1999 et engagée début 2000. Au tournant du siècle, il s'agissait de mettre en place un séminaire de réflexion sur cent ans d'urbanisme à Paris, afin « *d'éclairer la production récente et à venir à la lumière des expériences du siècle* »¹¹⁷.

Le projet, abandonné suite au départ du directeur de l'Apur pour la direction générale de l'agence d'urbanisme de Lille Métropole, soulignait « *l'intérêt [d'une] approche à caractère généalogique* ». Il reposait sur le constat que les études de type historique, si elles nous renseignent sur les lents processus de transformation guidés par de très fortes inerties, amènent parfois à trop vouloir « *rechercher aujourd'hui les concrétisations de logiques anciennes* », au risque de sur-interpréter les hypothétiques conséquences actuelles d'événements passés considérés comme majeurs. « *Or, insistait la présentation, c'est une approche inverse que nous proposons d'adopter pour mettre en perspective le siècle qui s'achève. C'est par une observation de dynamiques contemporaines que nous entendons cette fois identifier les lignes de fuites selon lesquelles retrouver les racines des logiques d'action récentes.* »

¹¹³ Paris et les collectivités du cœur de l'Île-de-France. Quelles formes de coopération ? *Actes du séminaire organisé par le Mairie de Paris et le Conseil régional d'Île-de-France le 5 décembre 2001 à la maison de la RATP*, Paris, Mairie de Paris, 2002, p. 28.

¹¹⁴ Jeanne CHAUVEL, « Le projet du Grand Paris », *La Revue Tocqueville*, Vol. XXXIV, n° 2, 2013

¹¹⁵ Titre du mémoire de CEA, *op. cit.*

¹¹⁶ La production des territoires métropolitains repose sur des savoirs et des savoir-faire techniques à la fois très normés, excessivement segmentés et complémentaires. Ceux-ci sont issus de structures et d'agents en charge des études et des actions nécessaires à cette production et utiles à sa gestion. C'est cet ensemble complexe que désigne ici le substantif au masculin.

¹¹⁷ André Lortie, « Paris, un siècle d'urbanisme », séminaire de recherche mené conjointement avec l'Atelier parisien d'urbanisme et le laboratoire de recherche Architecture, culture, société, XIXe-XXe siècles, note de travail, 11 avril 2000. Les citations des trois paragraphes suivants sont issues de la même note.

En écho et en continuité d'une méthodologie de recherche éprouvée, l'attention était portée à la question spatiale : « *La constellation de thématiques, d'objets, de systèmes, etc. à travers lesquels il est possible d'observer l'urbanisme parisien incite, dans un premier temps, à orienter la réflexion autour de quelques grandes questions englobantes et récurrentes. Celle de l'espace concret s'impose d'emblée et peut être déclinée en ce qui touche la forme, la densité et la fluidité [...] Mais la question spatiale ne saurait être véritablement traitée sans prendre en compte les usages et la perception, qui font de la ville une question culturelle élargie et entière et qui justifie que l'on s'y intéresse sur une base interdisciplinaire : l'habitat et l'habiter, la notion de quartier, celle de limite, voire celle de Paris et du Grand Paris. Car, enfin, différente de la question spatiale, se pose celle territoriale, amenant à ouvrir la discussion au-delà du boulevard périphérique. En effet, depuis le XIX^{ème} siècle, depuis que l'assiette du territoire parisien a dépassé son périmètre administratif, l'aménagement de la capitale ne peut être qu'artificiellement dissocié de celui de la région.* » Dès cette époque, l'Apur était invité à sortir de son périmètre statutaire, ce qui adviendra progressivement et plus intensivement sous l'impulsion d'un autre directeur, Francis Rol-Tanguy, en poste de 2008 à 2017.

Au-delà des questionnements et des thèmes, c'est sur la méthode proposée que l'on peut insister. Celle-ci consistait à faire dialoguer les préoccupations opérationnelles des responsables d'études au sein de l'Apur avec des points de vue critiques et théoriques de chercheurs : « *C'est au sein d'un collectif de réflexion et de discussion que nous proposons de mettre au travail ces quelques questions qui, au cours des débats, devraient être précisées et approfondies, voire contredites par les contributions des uns et des autres [...] Lors des séances, des présentations d'études récentes de l'Apur seront mises en parallèle avec des exposés à caractère historique et/ou théorique, propres à inscrire l'actualité dans la durée du siècle finissant et amorcer un débat critique au sein du collectif.* »

Ce dialogue entre pratique opérationnelle et regards historiques, théoriques et critiques avait déjà cours au sein de l'agence d'urbanisme de Paris. En 1990, Jean Castex, Jean-Pierre Le Dantec, Bernard Marrey ou encore Bernard Rouleau avaient été invités à donner leur point de vue sur le projet encore à l'étude du secteur Paris rive gauche, alors dénommé Seine rive gauche, dans un numéro thématique de la revue *Paris projet* qui lui était entièrement consacré¹¹⁸. Cette option éditoriale rompait totalement avec une culture maison qui consistait à confier la description des études à leurs responsables, dont les textes étaient en général réécrits par un rédacteur maison, avant d'être relus, amendés, corrigés, complétés, voire réécrits une seconde fois par le directeur lui-même, pour être publiés de manière anonyme. Dans ce numéro 29, non seulement des auteurs extérieurs étaient invités à signer leurs textes, mais ceux de l'Atelier l'étaient aussi. La formule devait être reprise dans les numéros suivants, avec deux exceptions : le numéro 39 réalisé dans l'urgence sur la consultation sur le Grand Pari(s)¹¹⁹, et le numéro 40, qui revenait à la formule anonyme¹²⁰, avec une mention spéciale au numéro 34-35, auxquels contribuaient Guy Burgel, Sabine Barles et André Guillerme, François Loyer, Michel Pinçon et Monique Pinçon-Charlot, Edmond Préteceille et Marc Wiel¹²¹.

¹¹⁸ *Paris projet*, n° 29, « L'aménagement du secteur Seine rive gauche », numéro thématique sous la direction d'André Lortie, assisté de Philippe Simon et de François Grether, Paris, Apur, 1990.

¹¹⁹ *Paris projet*, n° 39, « Petite synthèse du Grand Pari(s) », Paris, Apur, 2009.

¹²⁰ *Paris projet*, n° 40, « Paris, métropole sur Seine », Paris, Apur, Textuel, 2010, coordonné par André Lortie

¹²¹ *Paris projet*, n° 34-35, « Paris 2020, éléments pour un plan d'aménagement et de développement durable », numéro thématique conçu et coordonné par André Lortie, assisté de Christiane Blancot, Paris, Apur, 2003. J'ai assuré la coordination éditoriale des numéros 29, 30-31, 32-33, 34-35, 36-37 et 40, entre 1990 et 2010.



Photo : Apur.

La résorption de l'habitat insalubre se fait-elle au prix de la disparition des classes laborieuses ?

ÉQUIPEMENTS ET VIE QUOTIDIENNE
P A R I S 2 0 2 0 141

18. Paris projet, n° 34-35, « Paris 2020, éléments pour un plan d'aménagement et de développement durable », Paris, Apur, 2003, page d'ouverture de l'article d'Edmond Préteceille, « Divisions sociales et inégalités urbaines », p. 141

Cette politique éditoriale, introduite fortuitement à l'occasion d'une exposition d'actualité sur le secteur Seine rive gauche au Pavillon de l'Arsenal¹²², dont le n° 29 de la revue *Paris projet* faisait office de catalogue, avait plusieurs vertus. Elle contribuait à une mise en valeur des travaux de l'Atelier, tant par la qualité graphique des publications que par leur ouverture sur le monde de la recherche et de la critique. Les questionnements élaborés par les chercheurs invités emportaient les dossiers techniques dans le champ des savoirs savants, tout en les soumettant à une forme d'exigence non dépourvue de tensions. Ainsi pouvait-on lire, en légende de la photographie d'ouverture d'un article d'Edmond Préteceille (ill. 18) montrant la mitoyenneté entre un immeuble de logement délabré et un autre neuf : « *La résorption de l'habitat insalubre se fait-elle au prix de la disparition des classes laborieuses ?* »¹²³ On peut comprendre, par le biais de cette seule incidence, ce que ce dialogue, voire même cette confrontation entre recherche fondamentale et études techniques pouvait avoir d'exigeant au sein d'une agence d'urbanisme. A travers cette activité éditoriale, la recherche et ses aspects théoriques et critiques venaient stimuler une pratique opérationnelle réflexive.

Chercher pour innover

Il est impossible de prétendre que cette rencontre entre savoirs savants et savoirs techniques ait participé d'une quelconque transformation des pratiques d'étude ou opérationnelles à l'Apur sans mener enquête. Le constat s'impose toutefois que cette culture éditoriale a perduré, jusqu'au plus récent numéro de la revue *Paris projet*, auquel des contributeurs et chercheurs extérieurs ont été conviés¹²⁴. Cette culture est toutefois fragile. A l'occasion de son cinquantenaire, le site Internet mis en ligne, et sur lequel une impressionnante quantité d'études et de projets est téléchargeable, ne comportait aucun appareil critique, pas même une explication des critères pourtant réels qui ont présidé à la sélection de documents mis à la disposition du public¹²⁵. Les appels à contribution occasionnellement lancés par l'Atelier témoignent cependant d'une ouverture durable à l'égard des milieux de la recherche, comme en témoigne le travail collectif mené dans la perspective des ateliers du PLU que devait lancer la Ville de Paris en 2021¹²⁶.

Une chose est avérée en revanche, c'est que les données de l'urbanisme évoluent à une vitesse vertigineuse eu égard au temps des villes et à leur capacité à adapter leur cadre matériel. Les outils théoriques et l'aptitude critique « embarqués » sont précieux à ce titre, dans la mesure où ils peuvent contribuer à raccourcir les boucles de rétroaction desquelles participent certains programmes de recherche. En contexte opérationnel, ces outils et aptitude sont à même de faire évoluer la compréhension de situations en constante transformation. Dans certains cas, la maîtrise d'ouvrage peut y être sensible et accepter de modifier un point de vue au risque de devoir adapter ses modes d'action, voire ses habitudes de gestion.

¹²² « Seine rive gauche », exposition présentée au Pavillon de l'Arsenal du 5 octobre au 25 novembre 1990, commissariat et scénographie : André Lortie, assisté de Philippe Simon.

¹²³ Edmond Préteceille, « Divisions sociales et inégalités urbaines », *Paris projet*, n° 34-35, p.141.

¹²⁴ *Paris projet*, n° 41-42, « Ville visible ressources cachées », 2013, avec la participation de Sabine Barles, Philippe Clergeau, Laetitia Dablanc, sous la forme d'entretiens.

¹²⁵ <https://50ans.apur.org/>, sous la direction scientifique de Frédéric Bertrand, Christiane Blancot, André Lortie, Martine Pitallier.

¹²⁶ Apur, *Paris, les évolutions récentes du paysage urbain, premières analyses*, Paris, 2020, avec des contributions d'Alessia de Biase, Louise Lepage (doctorante), André Lortie, Mathieu Mercuriali, Piero Zanini.

La maîtrise d'œuvre urbaine n'échappe pas à certains phénomènes caractéristiques de l'économie de production en général. Dans ce domaine aussi de grandes entreprises occupent d'importantes parts de marché : bureaux d'études multitâches, regroupant des centaines d'ingénieurs et de techniciens, confortés par des spécialistes maison en économie, droit, géographie, voire parfois architecture¹²⁷. Ils représentent une force d'inertie considérable dans les approches de la production des territoires. Les appels d'offres d'étude sont ainsi faits que ces structures ont les modes et les codes de réponse qui figent cette production dans des schémas souvent convenus. Des occasions se présentent parfois qui offrent la possibilité à d'autres types de maîtrise d'œuvre d'émerger : consortiums de spécialistes indépendants regroupés pour la capacité de chacun à répondre avec précision à l'un des segments de la question posée, emmenés par un coordonnateur qui prendra le risque d'énoncer le problème d'une manière inédite. L'approche du chercheur peut être un atout dans ces circonstances. A partir de connaissances théoriques et d'un point de vue critique acquis, l'accompagnement de la maîtrise d'ouvrage vers une reformulation du questionnement peut déboucher sur une forme d'innovation.

En 2010, l'appel d'offres pour la « *réalisation d'études de programme du projet d'insertion d'un transport en commun en site propre et de requalification de l'ex-RN3 sur le secteur du pont de Bondy et du diffuseur A3/A86* »¹²⁸ réunissait ces conditions, bien que de manière un peu inattendue. La Direction de la voirie et des déplacements (DVD) du Conseil général de Seine-Saint-Denis (CG 93) s'était laissée convaincre par l'une de ses chargées d'études de lancer un marché public sous une forme inhabituelle de bons de commandes afin de contourner l'impossibilité faite par les nouvelles règles européennes de tenir un marché de définition¹²⁹. Trois groupements étaient retenus : deux sous la forme de tandems jumelant une grande agence d'architecture et d'urbanisme à un bureau d'études polyvalent unique, le troisième associant cinq structures spécialisées de taille modeste à celle d'un architecte urbaniste coordonnateur¹³⁰, la mienne. Au bout d'une année, les deux premiers groupements n'obtenaient plus de bons de commande, le troisième étant devenu l'interlocuteur unique de la DVD. A la fin de la mission, début 2014, après un marché complémentaire nécessaire à la consolidation de divers dossiers, l'adjoint à la directrice générale des services du CG93 invitait le coordonnateur du groupement pour lui avouer : « *Je pense que vous réalisez que l'approche que vous nous proposez est une révolution. Mais nous pensons qu'elle est opportune et nous allons la suivre* ». De quoi s'agissait-il ?

Le secteur du pont de Bondy est connu des auditeurs radiophoniques matinaux pour être l'un des points de condensation de la circulation automobile de l'agglomération parisienne. Ce phénomène s'explique aisément. L'échangeur A3/A86 qui s'y déploie est incomplet. Le passage de l'A3 sud à l'A86 extérieure de même que celui de l'A86 intérieure à l'A3 nord, se font par l'intermédiaire de l'avenue Paul-Vaillant-Couturier, en quittant momentanément le réseau magistral pour celui ordinaire des voies. Le conflit est inévitable.

¹²⁷ On pense à des entreprises comme les bureaux d'études généralistes Egis ou Ingerop.

¹²⁸ Direction de la voirie et des déplacements, Conseil général du département de la Seine-Saint-Denis, *ExRN3, Secteur du Pont de Bondy et du diffuseur A3/A86, Etudes de programme*, Juillet 2010.

¹²⁹ Cette impossibilité devait être résolue quelques temps plus tard par l'introduction des dialogues compétitifs qui permettent de reproduire les conditions d'échange des anciens marchés de définition, mais généralement au prix d'engagements financiers bien plus conséquents de la part des prestataires.

¹³⁰ Devillers et Associés et Egis international pour l'un ; Grumbach et Associés et Ingerop pour l'autre ; et pour le troisième, Architecture et ingénieurs associés (AIA) – BET ouvrages d'art – ERA – BET infrastructures routières – Philippe Hilaire, paysagiste, SATHY architecture, SECAD – BET mobilités individuelles et collectives –, et agence d'architecture André Lortie, architecte et urbaniste mandataire.

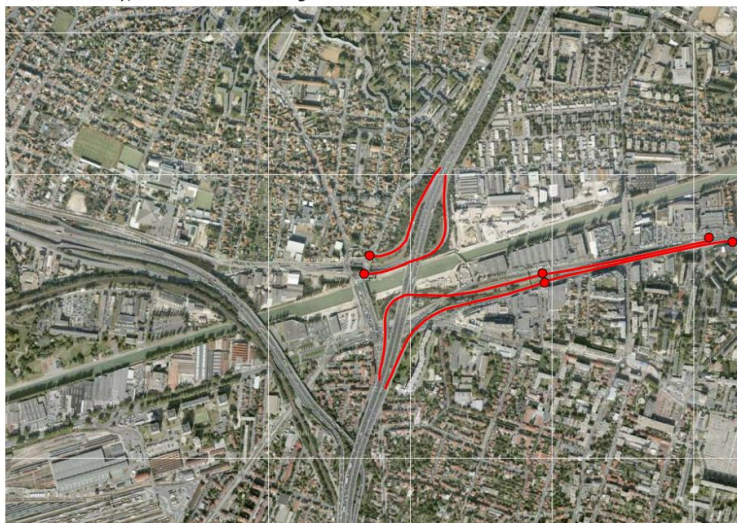
Le site de cet échangeur est aussi celui d'un diffuseur. Il répond au rêve des années 1960 d'assurer une continuité de flux et de vitesse entre le réseau magistral et celui des grandes voies primaires, particulièrement les anciennes routes nationales et certaines départementales, afin de garantir une traversée de l'agglomération sans discontinuité ni ralentissement. Au pont de Bondy, en quittant le tronçon commun A3-A86 extérieure pour l'ex-RN3, un véhicule emprunte une bretelle puis un toboggan dont le linéaire cumulé dépasse le kilomètre, le déportant loin du point visé. Depuis l'abandon des projets de transformation des anciennes nationales de l'agglomération de Paris en voies rapides, certaines ont été remodelées pour accueillir des transports en site propre, bus à haut niveau de service ou tramways. Ces aménagements imposent la destruction de certains ouvrages, tel l'autopont Corvisart à proximité du pont de Bondy.

L'étude lancée par la DVD du CG93 visait l'élaboration de scénarios de voirie alternatifs propres à rectifier ces situations insatisfaisantes et à estimer le potentiel de développement urbain consécutif. L'approche du consortium pluridisciplinaire consistait à compléter l'échangeur sans créer de nouvelle superstructure et simplifier le diffuseur divergeant (dont les bretelles s'écartent du point visé) en un diffuseur convergeant (dont les bretelles visent le point desservi) sans supprimer de fonctionnalités (toutes les destinations initiales étant préservées). Il s'agissait de renoncer à la continuité de flux et de vitesse propre à la doctrine des années 1960, au profit d'une amélioration de la desserte locale des points réseaux. Soit passer d'une logique d'ouvrages assurant la continuité par la divergence, à une logique de desserte par la convergence (ill. 19). L'intérêt de cette proposition était augmenté par l'annonce faite en cours d'étude de la création d'une station du Grand Paris express au pont de Bondy : la simplification du diffuseur et la rationalisation de l'échangeur offraient la possibilité de supprimer des coupures dans les cheminements piétons aux abords de la future gare, de dégager du foncier propice à l'urbanisation du secteur, et de faciliter les échanges entre réseau routier et transports en commun.

L'infrastructure exemplaire de ce point de vue est connue de tous les automobilistes parisiens : le boulevard Périphérique. Il combine des échangeurs autoroutiers complets à des diffuseurs compacts qui visent précisément les avenues des portes annoncées, le long desquelles sont implantés de nombreux points réseau métropolitains. Il est, en l'occurrence, dérogoire aux instructions de conception technique des autoroutes et voies rapides urbaines (ICTAVRU), puisqu'il a été conçu avant leur mise au point. Du point de vue d'un ingénieur des Ponts et chaussées, le retenir comme modèle peut être considéré comme une sorte d'hérésie. Et passer d'une doctrine de la continuité des flux à celle de la desserte locale en abandonnant le principe de la diffusion divergente pour celui de la desserte convergente, constitue ni plus ni moins une rupture de paradigme.

Quel est l'apport du chercheur qui a permis ce renouvellement du questionnement et rendu possible cette évolution dans la manière de l'aborder ? Notons d'abord que cela n'aurait pu advenir sans une préalable disponibilité au changement de la part de la maîtrise d'ouvrage. Les ingénieurs, qui la composent majoritairement, sont confrontés depuis plusieurs années à une évolution des attentes locales envers des infrastructures de mobilité collectives et une atténuation de l'option véhicules individuels. Ces demandes contribuent à consolider les transports en commun, mais tendent à fragiliser la logique intégrée du réseau automobile. On peut concevoir que pour les gestionnaires de ce dernier, il soit difficile de renoncer à une logique systémique sans garantie de remplacement par une autre. L'apport du chercheur a donc consisté à dépasser une approche par accommodements

Pont de Bondy, évitement et divergence



Etat actuel et localisation des accès



Etat projeté et localisation des accès



19. Pont de Bondy, schémas comparatifs des principes divergeant de l'état actuel et convergeant projeté, Etude Pont de Bondy, 2011

successifs qui consiste à préserver les dispositifs hérités sans s'interroger sur les tendances qui en fragilisent les fondements systémiques, pour avancer l'hypothèse d'une actualisation, voire d'une révision de la finalité du réseau magistral et de ses extensions. Plutôt qu'une inéluctable dénaturation et déconstruction du système routier, suite à une remise en question du rôle de l'un de ses sous-ensembles que sont les voies rapides urbaines, prendre appui sur la connaissance historique de sa genèse permet une mise en perspective propice à sa réactualisation dans le cadre d'un nouveau projet, guidé par un nouvel énoncé programmatique, non seulement pour le réseau lui-même mais pour sa complémentarité avec celui des transports en commun *a priori* perçu comme concurrent.

Cette position est fondée sur l'hypothèse – la conviction en vérité – que la route est une ressource. Des milliards ont été investis dans la constitution de ce puissant réseau. Déclarer son obsolescence suite à la création d'une nouvelle infrastructure, si vertueuse soit-elle, est méconnaître la ressource elle-même et les principes historiques de l'évolution technologique qui, dans ce domaine, ne procède jamais par remplacement, mais par addition et superposition¹³¹. Passer de la continuité des flux à la desserte locale, en abandonnant le principe de la diffusion divergente le long des segments de réseau pour une distribution convergente vers des points réseau, est une condition pour rendre possible la complémentarité des deux systèmes¹³². Le 4 décembre 2015, le Secrétaire général du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (MEDDE) et du ministère du Logement, de l'Égalité des territoires et de la Ruralité (MLETR) confirmait l'intérêt de cette analyse et encourageait son interlocuteur à se rapprocher d'un opérateur susceptible d'engager une recherche action afin d'en explorer la faisabilité. En tant que maître d'œuvre du Grand Paris express, la société du Grand Paris (SGP) a tout intérêt à ce que ses stations soient aisément accessibles et à ce que leurs abords puissent être pacifiés et aménagés grâce à du foncier qui peut être gagné sur des infrastructures routières simplifiées. Sur la base d'exemples, un exposé était fait à la directrice des partenariats stratégiques de la SGP, le 16 février 2016¹³³. En réaction aux éléments présentés, cette dernière déclarait sans rire : « *André, vous savez bien que les autoroutes c'est terminé. Oui, bien sûr, pour les ambulances ou les véhicules des pompiers, on en aura toujours besoin, mais l'avenir est aux transports collectifs* ». Certes, cette démarche était excessivement optimiste, il faut en convenir. Elle s'apparentait à ce qu'Alan Berger décrit comme la nouvelle attitude de l'urbaniste contemporain. Il est clair qu'elle est en opposition avec celle des ingénieurs défenseurs de leur propre domaine d'expertise. En l'occurrence, dans ce dossier des voies rapides urbaines, l'ingénieur des routes était plus disponible à une vision intégrative innovante que l'ingénieur des transports en commun.

Le réseau des voies rapides urbaines est le prolongement, dans un milieu spécifique, de la trame autoroutière qui se déploie sur le territoire national. Là comme en pleine campagne agricole, il est sous l'autorité de l'Etat. Y intervenir implique l'alignement de plusieurs paramètres, qui ne sont pas des moindres : celui économique du financement d'interventions extrêmement coûteuses, auquel s'ajoute celui des données techniques qui concernent principalement la sécurité des usagers (ICTAVRU), de même que les facteurs politiques non négligeables dès lors qu'il s'agit de la voiture individuelle et des transports sur route. On comprend qu'un changement de paradigme, aussi

¹³¹Ralf Roth, Colin Divall (dir.), *From Rail to Road and Back Again? A Century of Transport Competition and Interdependency*, Londres, Routledge, 2015

¹³² Celle-ci était revendiquée notamment par l'ensemble des contributeurs à la consultation internationale « Les routes du futur du Grand Paris ». Voir le livre éponyme, Paris, Pavillon de l'Arsenal, 2019.

¹³³ Voir le dossier annexé, volume 2, p. 149 et suivantes.

évident soit-il, n'est pas la garantie d'un quelconque changement de doctrine ou de doxa. Ceux-ci ne peuvent advenir que si une majorité des parties prenantes en perçoit l'intérêt, voir la nécessité. Pour que cette prise de conscience survienne, il importe que les enjeux soient compris, donc explicités.

Chercher pour rendre compte

L'explicitation des enjeux du développement des territoires est primordiale, cela pour une raison majeure. Comme dans de nombreux domaines, celui-ci est le résultat d'une interaction entre deux entités protéiformes, l'Etat¹³⁴ et le marché. Or, force est de constater que non seulement le premier délaisse progressivement son rôle de régulateur face au second, mais qu'il affaiblit celui de certains agents de régulation au profit de celui-ci en intériorisant ses attentes dans les procédures sensées le cadrer. L'exemple de la loi du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique, dite loi ELAN, est significatif du choix d'un gouvernement de se priver du rôle de régulateur de l'architecte afin d'offrir au marché les hypothétiques conditions d'un soit disant « choc de l'offre »¹³⁵. Un second exemple est celui des opérations « Réinventer » (telle ville ou telle métropole) et autres appels à projet innovant, dans lesquels la collectivité délaisse son rôle de programmeur au profit d'opérateurs privés dont les perspectives de rentabilité orienteront les choix de programme dans des directions que n'aurait pas nécessairement privilégiées une collectivité par l'intermédiaire d'un opérateur public ou parapublic.

Ce système de forces peut-il être rééquilibré ? Pour Alberto Magnaghi, il n'y a pas à hésiter : « *les habitants-producteurs peuvent effectivement devenir, en tant que sujet collectif, le troisième acteur du système administratif territorial conjointement aux deux autres grands acteurs que sont l'État et le marché.* »¹³⁶ Comment mobiliser ce troisième acteur qu'est l'habitant-producteur ? Et qui est-il au-delà de la situation à laquelle se réfère Magnaghi ?

Pour ce dernier, l'habitant-producteur est l'occupant d'un territoire qui concourt à son adaptation et sa transformation par une activité productive qui contribue à sa valorisation en adéquation avec ses qualités géographiques et environnementales propres. Cet habitant produit au sens économique du terme, mais il produit aussi dans un sens anthropo-géographique, en façonnant le support matériel de son activité en fonction de paramètres environnementaux et d'attentes du groupe à un moment donné. Cette notion d'habitant-producteur peut être très englobante. Elle doit servir à mobiliser les acteurs d'un territoire qui en possèdent une connaissance spécifique fine, afin que celle-ci puisse être mise au service de la ressource territoriale tant pour sa préservation que pour sa valorisation.

Cette mobilisation est déterminante. Elle procède de la perception que l'habitant-producteur peut avoir des enjeux territoriaux qui le concernent ainsi que de sa capacité à contribuer à leur définition. C'est de l'aptitude des spécialistes de ces questions à en rendre compréhensibles et appropriables les données que dépend en partie cette mobilisation. A cette fin, l'un des principaux handicaps du spécialiste face à l'habitant – et au premier d'entre eux, l' élu – est le fossé qui sépare inévitablement

¹³⁴ L'Etat ou les collectivités locales, compte tenu du désengagement progressif du premier qui transfère de plus en plus de responsabilités aux secondes sans nécessairement transférer les moyens de les assumer.

¹³⁵ Il s'agit de l'atténuation du rôle des architectes des Bâtiments de France, mais aussi de l'aménagement de l'article 5.1 de la loi n° 77-2 du 3 janvier 1977 sur l'architecture, bien qu'il ait été rétabli depuis le 1^e avril 2019.

¹³⁶ Alberto Magnaghi, *Le Projet Local*, Liège, Mardaga, 2000, p. 54.

celui dont l'approche se veut objective, rationnelle et distanciée, de l'autre qui, du fait de sa proximité quotidienne, en a une perception affective et sensible. Le fait de nommer et représenter ce que le spécialiste considère comme un problème ne suffit généralement pas. Il est nécessaire de trouver des médiateurs qui permettent de réduire les effets de blocage que l'on constate souvent. L'un de ceux-ci est la dénégation : il est rarement aisé d'accepter un diagnostic qui pointe les aspects négatifs d'un environnement dans lequel on évolue quotidiennement. Un autre vient d'une forme d'inertie des représentations, qui s'apparenterait en quelque sorte à une « persistance rétinienne » : devant la carte analytique d'un fragment géographique, l'œil y retrouve les repères familiers qui confirment l'expérience vécue et minimise les facteurs qui ne sont pas explicitement corrélés à cette expérience.

La réflexion menée en 2004-2005 en partenariat avec le bureau d'études socio-économiques Orgeco pour l'établissement public d'aménagement (EPA) Plaine de France sur *L'Enjeu des relations entre Plaine de France et Paris ; pour une identification des axes de coopération* permet d'illustrer ce phénomène de deux manières au moins. Afin d'identifier des axes de coopération possible, il importait d'abord de comprendre les dynamiques de transformation à l'œuvre et partager leur analyse. L'une des caractéristiques mises en évidence avait été résumée en « l'inéluctable devenir centre » des communes proches de Paris, notamment celles de Plaine commune, qui possédait une marge de densification considérable il y a quinze ans. Deux caractéristiques non seulement inaudibles, mais dont la simple évocation était jugée inacceptable. Qui étaient ces techniciens pour oser mettre en question la singularité d'un paysage que tout distingue de celui de Paris ? De quel droit abordaient-ils la question de la densité ?

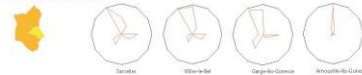
C'est par le recours à des indicateurs chiffrés et des graphes abstraits, en s'écartant le plus possible des représentations cartographiques conventionnelles, que la médiation s'est opérée auprès des représentants des communes, élus et techniciens. La première de ces opérations consistait à traduire les indicateurs des MOS de 1999 (modes d'occupation des sols produits par l'IAURIF) sous formes de graphiques « radars », ou « cibles » (ill. 20). Chaque commune était représentée par un pictogramme et l'ensemble était classé par familles, nommées d'après une fonction économique et/ou une tendance morphologique la caractérisant majoritairement : ville industrielle en mutation, ville pavillonnaire, ville habitée mixte, ville logistique et productive, logistique métropolitaine, péri-urbain pavillonnaire mitigé, ville post-industrielle dense (Paris). La seconde étape consistait à répertorier les permis de construire à horizon de cinq ans et de moduler le MOS en conséquence afin d'obtenir l'image cible de la tendance 2010 (ou 2012, compte tenu des décalages opérationnels). Cette dernière était consolidée en un graphe unique pour les communes mitoyennes de Paris, Saint-Ouen, Saint-Denis et Aubervilliers, comparé à celui des arrondissements proches géographiquement et sociologiquement, 18^e, 19^e et 20^e. Le résultat était sans appel : le sud de Plaine commune devenait comme Paris.

La densité est souvent considérée comme un sujet explosif de la part des élus. L'une des raisons est le décalage entre la perception de cette densité et les indicateurs chiffrés qui la traduisent. Dans une commune comme celle de Saint-Denis en 1999, la densité d'habitants rapportée à la surface globale faisait apparaître un taux relativement faible qui s'expliquait aisément par les emprises logistiques, de transport et industrielles. Ce taux rapporté à l'image mentale de faubourg vécue par les habitants et les élus rendait tout discours sur la densification inaudible alors même qu'une marge de

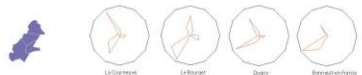
En fonction de leurs caractéristiques socio-économiques et organisationnelles (MOS), les communes de la plaine de France peuvent être regroupées en sous-ensembles



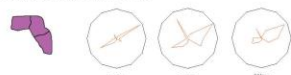
ville habitée mixte



ville logistique et productive



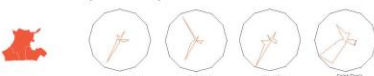
ville post-industrielle dense



ville pavillonnaire



ville industrielle (en mutation)



logistique métropolitaine



ville pavillonnaire



péri-urbain pavillonnaire mitigé

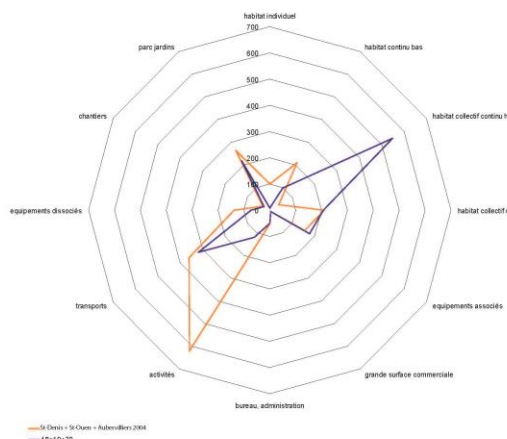


8. Typologie des "cibles" communales d'occupation des sols

source : MOS-IAURIF (1999)

EPA Plaine de France - Relations Paris-Plaine de France, Agence Lortie & Schall architectes / ORGECO, avril 2005 21

St-Ouen, St-Denis, Aubervilliers (orange) vs 18ème, 19ème, 20ème - 2000 (violet)



(orange) St-Ouen, St-Denis, Aubervilliers vs 18ème, 19ème, 20ème - 2012 (violet)

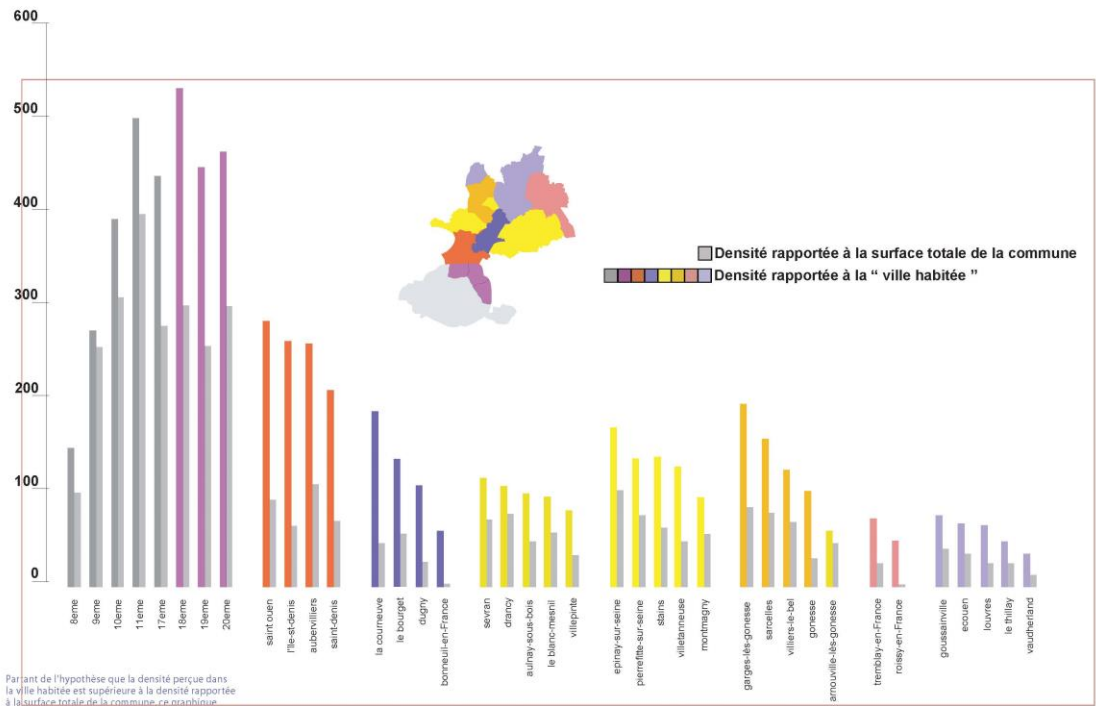


28. hypothèse d'évolution par renouvellement urbain

source : MOS-IAURIF

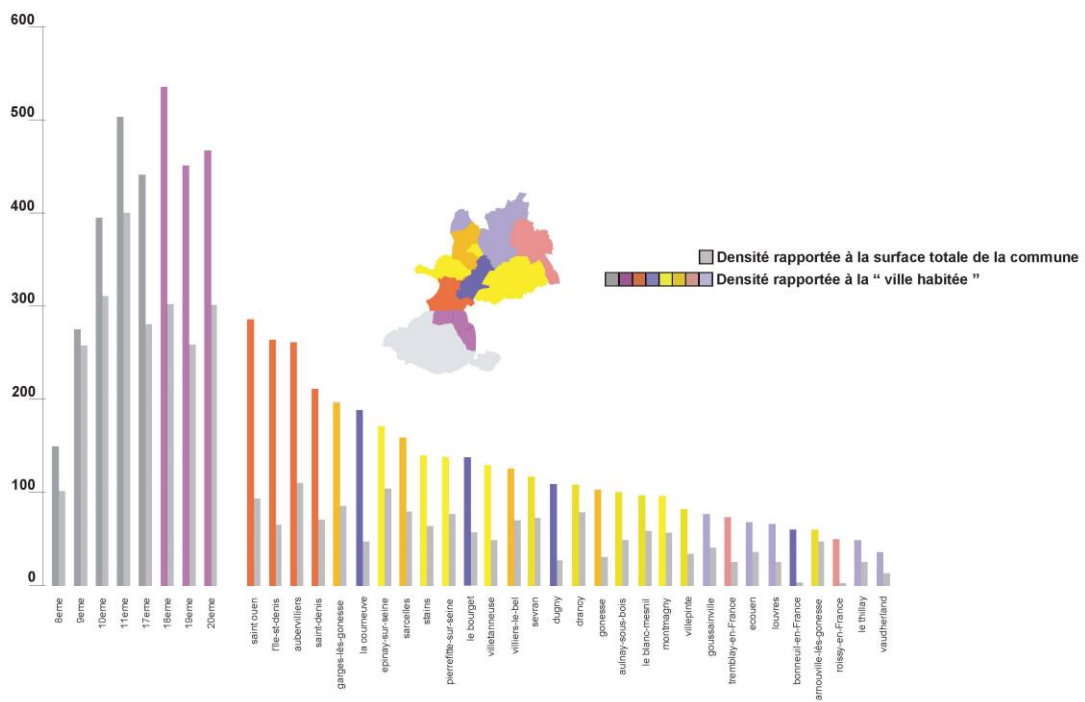
EPA Plaine de France - Relations Paris-Plaine de France, Agence Lortie & Schall architectes / ORGECO, avril 2005 59

20. Lortie & Schall (André Lortie, Nicolas Fonty, Tae-hoon Youn) et Orgeco (Simon Ronay, Sonia Piètre), *L'Enjeu des relations entre Plaine de France et Paris ; pour une identification des axes de coopération, étude pour l'EPA Plaine de France, 2005, extraits p. 21 et p. 59.*



14. densités globales et "densité perçues" par familles communales

32 EPA Plaine de France - Relations Paris- Plaine de France, Agence Lortie & Schall architectes / ORGECO, avril 2005



15. densités globales et densités perçues, par ordre décroissant de "densité perçues"

EPA Plaine de France - Relations Paris- Plaine de France, Agence Lortie & Schall architectes / ORGECO, avril 2005 33

21. Lortie & Schall (André Lortie, Nicolas Fonty, Tae-hoon Youn) et Orgeco (Simon Ronay, Sonia Piètre), *L'Enjeu des relations entre Plaine de France et Paris ; pour une identification des axes de coopération, étude pour l'EPA Plaine de France, 2005, extraits p. 32 et p. 33.*

densification considérable existait dès lors que des emprises logistiques ou industrielles étaient en cours de mutation. Afin de dénouer cette crispation, une série de graphes comparatifs de la « densité rapportée à la surface totale de la commune » et de la « densité rapportée à la “ ville habitée ” » (ou densité perçue) était établie, mettant en évidence une marge d'accueil de nouveaux habitants (ill. 21). Une opportunité dont devaient se saisir rapidement les élus de Plaine commune en se portant volontaires pour assurer une part non négligeable de l'effort de construction de l'agglomération parisienne.

L'étude réalisée pour l'EPA Plaine de France s'adressait aux élus et techniciens des territoires qui la composent. Un enjeu autrement plus délicat est d'intéresser l'habitant ordinaire à son propre environnement et aux dynamiques qui le modèlent. Le succès des sentiers métropolitains, qui ont fait l'objet d'une exposition au Pavillon de l'Arsenal à l'été 2020¹³⁷, témoigne de l'intérêt des habitants pour cette question. Une des motivations des promoteurs de ces projets est de partager leur connaissance de terrain, afin d'y sensibiliser les randonneurs. C'est, potentiellement, un vecteur de la montée en compétence de l'habitant-producteur d'Alberto Magnaghi.

En 2017, la table ronde « Arpenter le temps et les paysages » organisée à l'occasion de la Labex Week des Futurs urbains, s'interrogeait sur les outils informatiques embarqués comme intensificateurs des randonnées métropolitaines susceptibles de permettre cette montée en compétence des habitants-randonneurs :

« Le dénominateur commun des échanges sera la carte et les facilités de portabilité des données géographiques numérisées. Une des hypothèses à débattre est que la donnée historique permet un accès à une "cartographie augmentée". La discussion devrait porter moins sur le rapport carte et territoire (ou espace géographique), que sur carte et histoire (ou espace-temps), la carte historique numérisée permettant de trouver sur place, en un lieu donné, les indices d'un voyage dans le temps. Une des interrogations portera sur l'intérêt d'avoir accès, en plus des données sur le patrimoine (état des lieux), à des données sur les processus d'engendrement des territoires (état des dynamiques), afin de tenter de répondre à l'éternelle énigme : "comment en est-on arrivé là ?" »¹³⁸

Cet accès à la connaissance est l'une des conditions qui peut contribuer à l'émergence d'un urbanisme de la médiation comme l'imagine Alan Berger. Il est en rupture avec une culture française qui isole l' élu dans son rôle de décideur et le technicien dans celui de détenteur de savoir. La possibilité d'une contribution de l'habitant-producteur au processus de production des territoires, comme régulateur d'une polarité devenue asymétrique par l'affaiblissement de l'Etat face au marché, doit être conquise. A cette fin, faire comprendre les processus à l'œuvre est un enjeu politique. Le chercheur peut s'en saisir.

¹³⁷ « L'art des sentiers métropolitains », exposition temporaire présentée à Paris, au Pavillon de l'Arsenal, du 11 juillet au 11 octobre 2020.

¹³⁸ André Lortie, Emmanuel Bellanger, « Arpenter le temps et les paysages », paragraphe de présentation de la table-ronde de la journée d'études « Humanités numériques et histoire du Grand Paris. Le digital au service de l'histoire des métropoles ? », organisée dans le cadre de la Labex Week 2017 par le Groupe transversal « Usages de l'histoire et devenirs urbains » du Labex Futurs urbains, le 14 septembre 2017, avec la participation de Catherine Blain, de l'association Les Promenades urbaines, Jens Denissen, co-fondateur du Sentier métropolitain du Grand Paris, Bruno Malinverno, vice-président Mobilités d'Orléans métropole, Nicolas Tixier, du collectif BazarUrbain.

Chercher et enseigner

La Labex Week de 2017 était l'occasion de créer un autre événement, qui répondait cette fois à la vocation de formation du Labex Futurs urbains. Il s'agissait de l'invention d'un jeu de rôles sur les processus métropolitains de production des territoires¹³⁹, qui se démarquait des habituelles tables-rondes, conférences ou séminaires, sous la forme d'un atelier collectif de production urbaine, auquel étaient invités chercheurs, doctorants et étudiants post-master du diplôme de spécialisation et d'approfondissement en architecture et projet urbain de l'ENSA Paris Belleville.

Autour d'un plateau représentant une portion de territoire à la jonction de trois communes (au Pont de Bondy en l'occurrence), il s'agissait de mener les négociations préalables au démarrage d'une opération d'aménagement. Les joueurs, invités à incarner les acteurs de la production urbaine (ill. 22), s'engageaient sur la base d'une étude programmatique préalable dont les éléments étaient figurés par une représentation volumétrique (ill. 23 haut). Chacun appartenait à l'une des quatre catégories : collectivités, opérateurs, aménageur, utilisateurs initiaux (propriétaires, locataires). Au fur et à mesure de la négociation, un tableur (ill. 23 bas) permettait de suivre le bilan économique de l'opération, qui était confronté à divers chocs (crise immobilière de bureau, découverte de pollution, désengagement de l'Etat, etc.). La simulation du processus permettait l'observation des écarts entre négociation séquentielle ou simultanée. Dans la première, les acteurs interviennent les uns après les autres, assurant chacun l'une des phases de la production, la garantissant par des marges et des coefficients de sécurité, tandis que dans la seconde, l'intervention simultanée des acteurs permet diverses formes d'optimisation. En l'occurrence, c'est la participation de l'ensemble des acteurs aux négociations post-crise qui permettait de dégager des solutions innovantes qu'une production séquentielle n'aurait pas permises, puisqu'elle isole l'acteur dans son rôle lorsque la crise survient. Dans un second temps, un retour critique sur la partie avec l'ensemble des participants permettait de monter en généralité et de confronter les enseignements de cette expérience à la réalité des processus et procédures classiques¹⁴⁰.

L'expérience pédagogique de ce jeu de rôles se trouve à la rencontre entre pratique opérationnelle et recherche. De la première provenait l'exemple utilisé pour le jeu, certes, mais aussi le vécu des procédures d'aménagement et de leurs limites, motivant l'expérimentation démonstrative de processus alternatifs. De la seconde découlaient les dispositifs de généralisation et les artifices de simulation (types d'acteurs, etc.), dont la vraisemblance découlait toutefois d'une expérience de terrain utile pour simuler des prix de foncier et de charges foncières par exemple, ou pour arbitrer les différents entre acteurs (lors d'un litige par exemple en faisant appel à une fictive estimation des domaines, représentés par les animateurs du jeu).

On retrouve, dans ce croisement académique et opérationnel fertile, une caractéristique forte de la culture architecturale, qui se traduit, du point de vue de la recherche, par une double approche, alternativement ou simultanément inductive et déductive. Car c'est souvent du terrain et de son observation que naissent les interrogations, qui toutefois ne peuvent être approfondies, étayées et construites qu'en se référant aux travaux antérieurs qui les ont approchées de près ou de loin.


¹³⁹ André Lortie (dir.), David Albrecht, Yvan Okotnikoff, Arthur Poirer, « Production urbaine linéaire / production urbaine simultanée », Labex Week 2017, groupe transversal Production urbaine et marchés, Labex Futurs urbains, Université Paris Est, ENSA Paris Belleville, 12 et 13 septembre 2017.


¹⁴⁰ Le succès de ce jeu de rôles est confirmé par son adoption par Yvan Okotnikoff à l'occasion de ses enseignements de licence, dans le but de sensibiliser les étudiants à ces processus.


 Collectivité Bobigny-Noisy	<p><i>foncier disponible sur (terrain des services techniques), station de métro à venir, présence du tramway, contrôle des PC et influence sur le PLU intercommunal, capacités de subventionner études et travaux, influence sur l'EPIC, 2 ME en subvention</i></p>
Moyens	Moyens
Objectifs	Contraintes
<p><i>améliorer la qualité environnementale aux abords du secteur (diminution des nuisances automobiles et routières, mise en valeur du canal, etc.) et la qualité d'usage (marche à pied, accessibilité aux TC, pistes cyclables, sécurité, etc.) et développer une offre de logement moyenne et haute gamme, assurer une mixité commerciale et des espaces d'usage publics mixtes, consolider la nouvelle ZAC, éviter la surdensité</i></p>	<p><i>présence d'un diffuseur autoroutier et d'un échangeur incomplet dont un segment emprunte le réseau des voies locales, effet de coupure du canal et échanges A86 Int / A3 N et A3 S / A86 Est par le réseau local (avenue Paul-Vaillan Contrier), capacité d'investissement limité</i></p>

 Habitant	<p><i>concrétisation, recours</i></p>
Moyens	Moyens
Objectifs	Contraintes
<p><i>à définir, inclut l'équilibre du bilan de l'opération d'aménagement et une participation financière limitée (enveloppe globale limitée et nécessité de verser) aussi les autres Municipalités qui ont des ZAC</i></p>	<p><i>nécessité d'un consensus avec les 2 Municipalités, capacités d'investissement limitées</i></p>

 Promoteur innovant	<p><i>capacités d'investissement dans le projet et dans l'achat de charge foncière, séduction des décideurs politiques, capacité d'intervenir dans des contextes jugés trop risqués par les promoteurs classiques</i></p>
Moyens	Moyens
Objectifs	Contraintes
<p><i>générer un profit au travers de la production d'un immobilier atypique temporaire ou pérenne (dont il maîtrise relativement les coûts et les risques), moins cher en coût de sortie et/ou plus risqué, en accordant au foncier à des conditions économiques compatibles avec l'équilibre des opérations, au travers d'une différenciation au niveau des collectivités locales (discours politique idéologique/électorabilité sociale) et/ou de la fiabilité économique, et ainsi d'accélérer</i></p>	<p><i>accès à un foncier relativement bon marché</i></p>

 Propriétaire foncier	<p><i>propriété foncière / coût de cession, activité économique apportant emplois, revenus fiscaux et services à la population, coût de l'exécution, capacités d'investissement en capital</i></p>
Moyens	Moyens
Objectifs	Contraintes
<p><i>maintenir et développer leur activité commerciale en améliorant leur offre et son contexte (accessibilité et zone de chalandise, services, adaptation aux évolutions technologiques et sociales), objectif secondaire d'optimisation de leur vente foncière, minimum de valeur vénale (prix de location x taux de capitalisation), objectif + charge foncière pour réimplantation (environ 700.000 euros pour Decathlon et 1,1 MEuro pour Conforama)</i></p>	<p><i>continuité de l'activité dans les meilleures conditions durant les travaux</i></p>

 Responsable développement économique	<p><i>mandat donné par la collectivité et légitimité associée, outils d'urbanisme (modif PLU, expropriation, préemption...), capacités d'investissement / emprunt, capacités techniques (en interne et prestataires)</i></p>
Moyens	Moyens
Objectifs	Contraintes
<p><i>production de richesses sur le site, création de commerces, création d'emplois et type d'emplois, chiffre d'affaire</i></p>	<p><i>nécessité d'arriver à un consensus entre les acteurs de la chaîne de production</i></p>

 Chargé de projet urbain	<p><i>mandat donné par la collectivité et légitimité associée, outils d'urbanisme (modif PLU, expropriation, préemption...), capacités d'investissement / emprunt, capacités techniques (en interne et prestataires)</i></p>
Moyens	Moyens
Objectifs	Contraintes
<p><i>recherche de qualité urbaine</i></p>	<p><i>COS, qualité des espaces bâtis et non-bâti, qualité des espaces publics, mixité fonctionnelle et sociale, équipements publics</i></p>

22. André Lortie (dir.), David Albrecht, Yvan Okotnikoff, Arthur Poret, « Production urbaine linéaire / production urbaine simultanée », Labex Week 2017, groupe transversal Production urbaine et marchés, Labex Futurs urbains, Université Paris Est, ENSA Paris Belleville, 12 et 13 septembre 2017. Exemples de fiches acteur distribués aux joueurs en début de partie.

Cette interaction, ou plutôt cette itération inducto-déductive et déducto-inductive est primordiale à la recherche architecturale. Elle met en lien l'observation de terrain, de laquelle découlent des interrogations (ex. « comment en est-on arrivé là ? ») et la littérature savante, qui donne des bribes d'explication, permettant un retour critique sur le terrain, et ainsi de suite jusqu'à construire un questionnement. Cette notion d'itération est importante, car elle porte en soi l'idée que, par essais successifs, l'on se rapprocherait de la formulation adéquate de l'équation, en l'occurrence celle de la formulation pertinente d'un questionnement, en resserrant progressivement son domaine, un autre aspect essentiel de toute démarche de recherche étant la délimitation de son « terrain ».

La maîtrise des démarches de recherche offre des ressources pédagogiques considérables. Par injection de ces segments méthodologiques dans des ensembles pédagogiques plus larges comme peuvent l'être un atelier de projet urbain par exemple, l'étudiant apprend à construire une démarche raisonnable, si ce n'est rationnelle. Mais surtout, c'est par ce type d'apprentissage qu'il ou elle peut progressivement prendre confiance en ses propres questionnements. Cette prise de confiance n'est pas l'effacement du doute, mais bien au contraire sa formulation qui peut permettre de vaincre l'angoisse que l'on perçoit parfois. Elle contribue à rendre audibles, si ce n'est compréhensibles les signaux souvent faibles que nous adressent les étudiants, qui sont déterminants du renouvellement de nos propres questionnements.

4. Conclusion

Au terme de ce parcours, aucune piste concluante n'apparaît évidente qu'il suffirait de suivre pour parvenir à résoudre l'énigme de la tendance normalisatrice des dimensions d'îlots de zone d'aménagement concerté en secteur tendu. En revanche, la fertilité des interactions entre domaines d'exercice professionnel apparaît peut-être avec plus de précision. Enseigner nécessite un effort de clarification qui parfois, voire même fréquemment, conduit à s'interroger au sujet des phénomènes que l'on cherche à rendre compréhensibles. C'est souvent le début du questionnement. Il sera précisé et solidifié à la fois à la lumière des apports théoriques de la recherche fondamentale, dans un processus incrémental qui en est indissociable, et à l'épreuve de l'expérience matérielle et métrique de la pratique de la maîtrise d'œuvre, architecturale et urbaine.

Dans le cas de l'îlot, il y a de fortes chances que l'un des facteurs déterminants de l'équilibre dimensionnel opérationnel soit d'ordre financier. Il y aurait des seuils d'engagement propices pour des types d'opérateurs dédiés à des environnements donnés, tel que les secteurs tendus par exemple. Un exemple complémentaire à ceux de l'introduction permet de renforcer cette hypothèse : dans le Paris sédimenté, là où les banques et les compagnies d'assurance ont fortement contribué à la production d'ensembles urbains très constitués aux XIXe et XXe siècles, l'unité d'un opérateur isolé est la même, à peu de chose près, que dans la sous partie d'un îlot de grandeur conforme¹⁴¹, pour une emprise au sol tout à fait comparable : un tiers à un quart d'une entité de 90 par 180 mètres, comme on peut le voir sur l'illustration de la page suivante.

Mais si le fond de la question concerne la finance, est-ce à dire que le chercheur en architecture devrait renoncer au questionnement par manque de moyens ? La réponse est interdisciplinaire. Un socio-économiste devrait-il s'encombrer d'un architecte pour comprendre les ressorts qui concourent à produire la ville pour les marchés financiers ? L'intérêt de convier le second réside peut-être dans le seul fait que le premier n'aurait éventuellement pas formulé ce questionnement, puisqu'il est fort probable qu'il ne s'intéresse pas à la métrique des objets concrets, contrairement à l'architecte dont c'est non seulement la culture mais, pourrait-on dire, le cœur de métier.

Qui plus est, les données techniques sont peut-être aussi déterminantes que les données financières. Les dimensions normalisées (ex. celles des parkings), les techniques courantes (ex. les systèmes de ventilation mécanique qui permettent d'épaissir les immeubles), les seuils d'opérabilité des entreprises de construction, etc., amèneront à chercher du côté des normes sociotechniques, des usages et des pratiques, ou des métiers de la construction. Autant de pistes qui partent de l'observation de l'objet concret à laquelle l'architecte est formé, et qui s'ouvrent vers des disciplines dont les protocoles de recherche permettront de vérifier des hypothèses. Initié à partir de la complémentarité entre le socio-économiste spécialiste des flux financiers immobiliers et chercheur en architecture sensibilisé aux processus de production matériels, la recherche pourra s'enrichir des apports d'autres disciplines afin de mieux comprendre les mécanismes de production de notre environnement bâti : une démarche fertile afin de porter ces mécanismes à la connaissance de divers publics, mais aussi pouvoir orienter leur évolution, voire esquisser des voies alternatives.

¹⁴¹ Les macros-lots de 90 par 180 mètres regroupent en général 3 ou 4 opérateurs conduits par un mandataire qui, à sa réception, leur cède une part de l'opération sous forme de vente en état final d'achèvement (VEFA).



ZAC des Berges du lac, Bordeaux, années 2010



Ilot Châteaudun-Victoire, Paris 9^e, 2020. 2 opérations de reconstruction comparées aux dimensions d'un îlot optimum.

Qui, en vérité, s'intéresse à l'équilibre dimensionnel opérationnel des îlots urbains en secteur tendu ? Lorsqu'il s'agit des processus urbains de production observés à travers la réglementation du PLU par exemple, les enjeux sont plus tangibles, notamment en période de concertation pour sa révision, tel qu'en ce moment à Paris. C'est ce sujet que nous avons abordé, avec Martine Drozd, chercheuse au Laboratoire techniques, territoires et sociétés, de l'école des Ponts ParisTech¹⁴². Dans ce projet de recherche, les questions esthétiques rejoignent celles environnementales, croisées avec celles économiques. L'approche interdisciplinaire a permis de dégager des hypothèses méthodologiques tout à fait nouvelles à partir desquelles il devient possible de comparer les expériences parisiennes à celles de Londres, alors que les modes et les cultures de production ne sont pas du tout les mêmes.

C'est certainement dans cette direction que se trouve un prolongement à venir de mon engagement dans la recherche. Une structure comme le Labex Futurs urbains le rend possible grâce notamment à la manière originale dont les chercheurs des équipes qui y participent s'en sont saisis. De cette expérience, je retiendrais qu'il est souvent risqué de s'éloigner seul de ses domaines de compétence et que c'est collectivement qu'une réponse peut être apportée à la question qui semble urgente aujourd'hui : *de quoi l'urbanisme est-il le projet ?* Certes, le mémoire original qui complète ce volume en est une exploration solitaire, sans doute excessivement risquée. Mais, d'une part, c'est ainsi que je perçois la nature même de cet exercice, tandis que, d'autre part, cette prise de risque semblait utile afin de proposer des pistes de réflexion à mes collègues chercheurs.

Les notions, les outils et les méthodes avec lesquels la discipline architecturale aborde la production de l'espace concret à l'échelle des territoires sont particuliers. Comme pour toute culture de discipline constituée, le risque est réel qu'elle ne s'y enferme en même temps que dans ses certitudes. Pourtant, et plus encore en ce qui concerne la ville et l'urbain, c'est par la rencontre des disciplines et la convergence des compétences que les questionnements de plus en plus complexes que nous rencontrons pourront être opportunément abordés. C'est à une rencontre entre le milieu de l'architecture et celui de l'urbanisme et de l'aménagement que je souhaite pouvoir contribuer.

¹⁴² Martine Drozd, André Lortie, « *(Smart) Urban Rules ? Savoirs, pouvoirs et techniques dans la définition des règles d'urbanisme parisien (1902 - 2020)* », Latts, ENPC, Ipraus, ENSA PB, Appel à projets Université Paris-Est, 2020.

5. Curriculum Vitæ

Professeur à l'école nationale supérieure d'architecture DE Paris Belleville,
Directeur de l'IPRAUS/AUSser, ENSA de Paris Belleville, UMR CNRS n° 3329
60, boulevard de La Villette, 75019 Paris
tél. 06.81 32 81 23 ; andre.lortie@paris-belleville.archi.fr
Né le 7 Janvier 1958 ; nationalités américaine, canadienne, française
Marié, 3 enfants

FORMATION

2009 CREPA Normandie, diplôme « Ingénierie, architecture et développement durable »
1997 INSTITUT D'URBANISME DE PARIS, Université Paris XII :
Docteur en urbanisme. Mention très honorable, félicitations du jury
1987-1988 INSTITUT D'URBANISME DE PARIS, Université Paris XII :
Diplôme d'études approfondies en Urbanisme et aménagement
1985-1986 ÉCOLE D'ARCHITECTURE PARIS-VILLEMEN :
Certificat d'études approfondies en Architecture urbaine
1976-1981 UNIVERSITÉ de MONTRÉAL (Canada) : Diplôme d'architecture
Langue : anglais (courant)

RECHERCHE

Directeur de l'Institut parisien de recherche : architecture, urbanistique, société (**IPRAUS**), de l'ENSA Paris-Belleville, UMR Architecture, urbanisme, société : savoirs, enseignement, recherche (**AUSser**) C.N.R.S./MCC n°3329
Membre fondateur de l'équipe **ACS XIXe-XXIe siècles**, **UMR AUSser** C.N.R.S./MCC n°3329

ENSEIGNEMENT

Professeur des écoles d'architecture, dans le groupe de disciplines « théorie et pratique de la conception architecturale et urbaine », depuis 2004 (Maître assistant en ville et territoire de 1993-2004)
Co-responsable scientifique et pédagogique du post-diplôme de spécialisation et d'approfondissement en architecture et projet urbain, mention « architecture des territoires ; la mobilité en projet », 2014-2020
Membre élu du Conseil d'administration de l'ENSA Paris Belleville, 2019-2024
Président de comités de sélection à l'ENSA Paris-Belleville et l'ENSA de Marseille, 2019
Membre du groupe d'experts (ex CSSEA) auprès de la Direction générale des patrimoines, ministère de la Culture et de la Communication, 2013-2018

PRATIQUE PROFESSIONNELLE

Travailleur indépendant depuis mai 1987 ; fondateur de l'agence **André Lortie, architecture**, 2007 ;
Co-fondateur et cogérant de l'agence **Les Trois Ateliers**, architecture et urbanisme, 2009-2016 ;
Co-fondateur de l'agence d'architecture **Lortie & Schall**, 1990-2007

EDITION (papier et numérique)

Membre du comité de pilotage du site inventer le Grand Paris <http://www.inventerlegrandparis.fr/>, 2017-
Codirection scientifique et éditoriale du site <https://50ans.apur.org/> mis en ligne par l'Atelier parisien d'urbanisme, pour les 50 ans de sa création, 2017
Rédacteur en chef invité de la revue *Paris Projet*, éditée par l'Atelier parisien d'urbanisme, pour les n° 29, 30-31, 32-33, 34-35, 36-37, 40 et *Paris 21^e siècle*, 1990-2010

DISTINCTIONS

Prix grand public de l'architecture, région Île-de-France, finaliste dans la catégorie « la maison », session 2003
Appel aux jeunes architectes de la Ville de Paris, Pavillon de l'Arsenal, lauréat avec Pierre Schall, session inaugurale 1990

ACTIVITES D'ENSEIGNEMENT

2013- Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris Belleville, professeur dans le domaine Théorie et pratique de la conception architecturale et urbaine (TPCAU)

Co-responsable, puis responsable scientifique et pédagogique du post-diplôme de spécialisation et d'approfondissement en architecture et projet urbain, mention « architecture des territoires ; la mobilité en projet », 2015-2020

Coordination pédagogique du projet et du mémoire de fin d'études (S3-APU UE702) de spécialisation et approfondissement en architecture et projet urbain, 2013-

Atelier de projet urbain « Métropole parisienne » (S1-APU UE103) de 1^e semestre du post-diplôme de spécialisation et d'approfondissement en architecture et projet urbain, 2013-2020

Atelier intensif de projet urbain dans une grande métropole d'Asie Pacifique (S2-APU UE402), 2^e semestre du post-diplôme de spécialisation et d'approfondissement en architecture et projet urbain, 2013-2020

Projets, sites, situations (S2-APU UE06), cours magistral d'approfondissement théorique et méthodologique de maîtrise d'œuvre urbaine, de 2^e semestre du post-diplôme de spécialisation et d'approfondissement en architecture et projet urbain, 2013-

Démarches de recherche (S2-APU UE502), coordination du cours collectif d'initiation aux démarches de recherche, de 2^e semestre du post-diplôme de spécialisation et d'approfondissement en architecture et projet urbain, 2015-

Les fondements du projet urbain Cours magistral obligatoire au choix de master 1 et 2, 2015-2016

Rapport d'études de fin de Licence (S6-UE1), encadrement du travail dirigé obligatoire de licence 3, 2015-2018

Formes urbaines : d'où vient la ville aujourd'hui ? (S3-UE2), Cours magistral obligatoire de licence 2, 2013-

Espaces publics (S4-UE2), coordination de l'enseignement intensif collectif obligatoire de licence 2, 2013-2019

2004-2013 Ecole nationale supérieure d'architecture de Normandie, professeur dans le domaine Théorie et pratique de la conception architecturale et urbaine (TPCAU)

2010 à 2013

M1 et 2, Séminaire d'initiation à la recherche, S1 et S2 « Architecture et environnement »

M2, Conception, théorie et pratique, encadrement d'atelier S1 « Approfondissement du projet urbain »

M2, Conception, théorie et pratique, cours magistral obligatoire S1 « Histoire, théories et critique des approches de l'urbain »

M2, Conception, théorie et pratique, encadrement d'atelier S2 « Projet de fin d'études »

Post-diplôme d'Habilitation de la maîtrise d'œuvre en nom propre, suivi pédagogique des candidats

2006 à 2010

M2, Conception, théorie et pratique, encadrement d'atelier S1 « Approfondissement du projet urbain »

M2, Conception, théorie et pratique, cours magistral obligatoire S1 « Histoire, théories et critique des approches de l'urbain »

M2, Conception, théorie et pratique, encadrement d'atelier S2 « Projet de fin d'études »

L1, coordination de l'ensemble du 1^e semestre d'initiation à la conception architecturale

L1, Conception, théorie et pratique, coordination de l'atelier d'initiation à la conception architecturale, S1

L1, Conception, théorie et pratique, cours magistral obligatoire d'initiation à la conception architecturale, S1

2005-2006

L3, Conception, théorie et pratique, encadrement d'atelier S2 « initiation au projet urbain »

M2, Conception, théorie et pratique, encadrement d'atelier S1 « Approfondissement du projet urbain »

M2, Conception, théorie et pratique, cours magistral obligatoire S1 « Histoire, théories et critique des approches de l'urbain »

M2, Conception, théorie et pratique, encadrement d'atelier S2 « Projet de fin d'études »

M1, Enseignement interdisciplinaire thématique 5^{ème} année, représentation et transformation des territoires

2004-2005

L3, Conception, théorie et pratique, encadrement d'atelier S2 « initiation au projet urbain »
M2, Conception, théorie et pratique, encadrement d'atelier S1 « Approfondissement du projet urbain »
M2, Conception, théorie et pratique, cours magistral obligatoire S1 « Histoire, théories et critique des approches de l'urbain »

1994-2004 **Ecole nationale supérieure d'architecture et de paysage de Bordeaux**, maître-assistant dans le domaine Ville et territoire (non détaillé)

RESPONSABILITES ACADEMIQUES et INSTITUTIONNELLES (5 dernières années)

2019-2024 **Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris Belleville**, membre élu du collège enseignant du conseil d'administration

2019-2021 **Membre ou président de comités de sélection**, des ENSA de Marseille, Paris Belleville, Paris-Est Marne-la- Vallée, Paris Malaquais

2013-2019 **Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris Belleville**, membre de la commission de la pédagogie et de la recherche et de la sous-commission de la recherche

2015-2016 **Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris Belleville**, co-responsable du diagnostic pédagogique du cycle master

2013-2018 **Ministère de la Culture, Direction générale des patrimoines**, membre du « groupe d'experts » (ex. CSSEA), préfigurant le Conseil national des enseignants-chercheurs des écoles d'architecture (CNESEA)

RESPONSABILITES SCIENTIFIQUES de RECHERCHE (10 dernières années)

2018- **Directeur** de l'Institut parisien de recherche : architecture, urbanistique, société (**IPRAUS**), de l'ENSA Paris-Belleville, UMR Architecture, urbanisme, société : savoirs, enseignement, recherche (**AUSser**) C.N.R.S./MCC n°3329
Membre du conseil de l'Ecole doctorale Villes, transports, territoires (COMUE Paris-Est)

2016- **Membre du comité de pilotage du groupe transversal Production urbaine et marché**, Labex Futurs urbains, (COMUE Paris-Est, Université Gustave Eiffel)

2012- **Membre fondateur du groupe transversal Inventer le Grand Paris**, Labex Futurs urbains, (COMUE Paris-Est, Université Gustave Eiffel)

ORGANISATION de la RECHERCHE (10 dernières années)

2019 **Séminaire**. « La limite de Paris. De la zone et ses archives à la révision du Périphérique », groupe transversal Inventer le Grand Paris, Labex Futurs urbains, Ecole d'architecture de Paris Belleville, 20 juin 2019. Organisation scientifique avec Loïc Vadelorge

2017 **Journées d'étude**. « Production urbaine linéaire / production urbaine simultanée », groupe transversale Production urbaine et marchés, Labex Futurs urbains, Labex Week 2017, Université Paris Est, ENSA Paris Belleville, 12 et 13 septembre 2017. Organisation scientifique avec David Albrecht, Yvan Okotnikoff, Arthur Poiret

2017 **Journées d'étude**. « Humanités numériques et histoire du Grand Paris. Le digital au service de l'histoire des métropoles ? », Groupe transversal « Usages de l'histoire et devenirs urbains », Labex Futurs urbains, Labex Week 2017, Université Paris Est, le 14 septembre 2017. Membre du comité d'organisation

2016 **Colloque international**. « Inventer le Grand Paris. Regards croisés sur les métropoles des années 1970 à l'an 2000 », groupe transversal Inventer le Grand Paris, Labex Futurs urbains, Ecole d'architecture de Paris Belleville, 1^e et 2 décembre 2016. Membre du comité d'organisation.

2015 **Colloque international**. « Inventer le Grand Paris. Regards croisés sur les métropoles des années 1940 aux années 1960. Le schéma directeur de 1965 en perspective », groupe transversal Inventer le Grand Paris, Labex Futurs urbains, Auditorium du Musée du Petit Palais, 3 et 4 décembre 2015. Membre du comité d'organisation.

- 2014 Colloque international.** « Inventer le Grand Paris. Regards croisés sur Paris et les métropoles : 1919-1944 », groupe transversal Inventer le Grand Paris, Labex Futurs urbains, Auditorium du Musée du Petit Palais, 4 et 5 décembre 2014. Membre du comité d'organisation.
- 2013 Colloque international.** « Inventer le Grand Paris. Relectures des travaux de la Commission d'extension de Paris : rapport et concours 1911-1919 », groupe transversal Inventer le Grand Paris, Labex Futurs urbains, Auditorium de la Cité de l'architecture, 5 et 6 décembre 2013. Membre du comité d'organisation.

ACTIVITES de RECHERCHE et EXPERTISES (depuis 2000)

- 2021 Expertise.** « Urbanisme et questions urbaines dans le cursus de la Faculté d'architecture et d'urbanisme (FAU) de l'Université royale des Beaux-Arts (URBA) de Phnom Penh, IPRAUS/AUSser Ecole d'archite de Paris Belleville, Association internationale des maire francophones, 2021. Coordination scientifique et académique.
- 2018-20 Recherche.** *Les enjeux de la ceinture de Paris au cœur de la Métropole, 1990-2020*, Paris, Ipraus/AUSser, Ville de Paris/mission Métropole du Grand Paris, 2020. Direction scientifique, avec Jean-Louis Cohen
- 2019-20 Expertise.** Contribution méthodologique au groupe de travail pour la mise en place des ateliers de révision du PLU de Paris, Apur, 2019-2020
- 2015-16 Expertise.** « 40 ans d'aménagement aux abords des gares et stations de métro », membre du comité de pilotage de l'étude menée par l'IAU Île-de-France, 2015-2016
- 2014 Expertise.** Expert auprès du Bureau de la recherche et de l'innovation de la ville de Paris, dans le cadre de l'appel à projets 2011 de la Ville de Paris, « Paris en 2030 », 2014
- 2013 Expertise.** « Les Fondamentales », forum du CNRS/Ville de Paris, 14-16 novembre 2013. Expert auprès du comité scientifique du Bureau de la recherche et de l'innovation de la Ville de Paris, 2013
- 2010-12 Recherche.** « BIMBY, stratégie de densification, de diversification et de régénération des tissus pavillonnaires », ANR, programme « villes durables » (2009), Rouen, ANR/DDE Normandie, 2010-2012. Direction scientifique pour l'ENSA de Normandie
- 2011 Expertise.** Expert auprès de la Fédération Française de Tennis, sur l'histoire de l'occupation du site de Roland Garros dans le cadre du projet d'extension du domaine, 2011
- 2008 Expertise.** Expert auprès du Bureau de la recherche et de l'innovation de la ville de Paris, dans le cadre de l'appel à projets 2008 de la Ville de Paris, « Paris en 2030 », 2008
- 2006-07 Expertise.** « Les Quartiers de Paris », expert auprès de l'Atelier parisien d'urbanisme dans le cadre de l'étude sur les transformations sociales et spatiales récentes de Paris (actualisation de l'étude Paris et ses quartiers, 2001), novembre 2006 à juin 2007.
- 2004-06 Recherche.** « Paris : l'architecture de la ville après la Seconde Guerre mondiale », Paris, ACS XIXe-XXe siècles/UMR AUS, Ville de Paris/Délégation aux nouvelles technologies et à la recherche, 2004-2006. Direction scientifique, avec Lionel Engrand et Gaëlle Ducasting
- 2004-06 Recherche.** « Montréal 1960, architecture et transformations urbaines », Montréal, Centre canadien d'architecture, 2000-2004. Direction scientifique
- 2002-03 Recherche.** *La Loi SRU et la « transition réglementaire » parisienne ; la question des ZAC (et des secteurs de plan masse) ; Paris*, Atelier parisien d'urbanisme/Direction de l'urbanisme de la Ville de Paris, 2003. Direction scientifique

PUBLICATION et DIRECTION d'OUVRAGES

- Des Fortifs au Périf**, Paris, Pavillon de l'Arsenal, [réédition revue, mise à jour et augmentée de l'édition 1991], 2020 (avec Jean-Louis Cohen)
- Paris Projet**, n° 40, « Paris, métropole sur Seine », Paris, Atelier parisien d'urbanisme, 2010, 160 pages (codirection de l'ouvrage)
- Paris 21^e siècle**, Paris, Atelier parisien d'urbanisme, Le Passage, 2008, 64 pages et DVD (codirection de l'ouvrage et du DVD)
- Paris Projet**, n° 36-37, « Renouvellement urbain et Jeux Olympiques », Paris, Atelier parisien d'urbanisme, 2005, 168 pages (codirection de l'ouvrage)
- Les années 60, Montréal voit grand**, Vancouver, Toronto, Montréal, Douglas & McIntyre, Centre canadien d'architecture, 2004, 216 pages
- The 60's: Montreal Thinks Big**, Montreal, Vancouver, Toronto, Canadian Centre for Architecture, Douglas & McIntyre, 2004, 216 pages
- Paris Projet**, n°34-35, « Paris 2020. Eléments pour un plan d'aménagement et de développement durable », Paris, Atelier parisien d'urbanisme, 2003, 204 pages (codirection de l'ouvrage)
- Paris Projet**, n° 32-33, « Quartiers anciens, approches nouvelles », Paris, Atelier parisien d'urbanisme, 1998, 186 pages (codirection de l'ouvrage)
- Paris s'exporte**, Paris, Pavillon de l'Arsenal, Picard éditeur, 1995, 240 pages (direction de l'ouvrage édité parallèlement à l'exposition éponyme)

Paris Projet, n° 30-31, « Espaces publics », Paris, Atelier parisien d'urbanisme, 1993, 272 pages (codirection de l'ouvrage)
Des Fortifs au Périph ; **Paris les seuils de la ville** ; Paris, Pavillon de l'Arsenal, Picard éditeur, 1991, 320 pages (avec Jean-Louis Cohen)
Paris Projet, n° 29, « L'Aménagement du secteur Seine rive gauche », Paris, Atelier parisien d'urbanisme, 1990, 200 pages (codirection de l'ouvrage)
Parcs et promenades de Paris, Paris, Pavillon de l'Arsenal, Demi-cercle, 1989, 72 pages (direction de l'ouvrage édité parallèlement à l'exposition éponyme, avec Pierre Schall)

SITES INTERNET

<http://50ans.apur.org/>, co-conception et codirection du site internet dédié au cinquantenaire de l'Atelier parisien d'urbanisme (1967-2017), 2017
<http://www.inventerlegrandparis.fr/>, membre du comité de pilotage du site internet issu du programme scientifique Inventer le Grand Paris, groupe transversal Inventer le Grand Paris, Labex Futurs urbains, 2017

PUBLICATION d'ARTICLES et CHAPITRES d'OUVRAGE

« **Le ciel de la règle ; réglementation et cohérence morphologique** », in *Les Evolutions récentes du paysage urbain, premières analyses*, Paris, Apur, 2020, pp. 16-27, <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/paris-evolutions-recentes-paysage-urbain-premieres-analyses>
 « **Contrechamp** », in *Les Refuges périurbains*, Paris, Bordeaux Métropole, éditions WildProject, 2019, pp. 194-195
 « **Louis Bonnier and Eugène Hénard in Paris. New Variety for New Urban Frames** », in Markus Jäger, Wolfgang Sonne (dir.), *Großstadt Gestalten. Stadtbaumeister in Europa*, Dortmund, Deutsches Institut für Stadtbaukunst, DOM verlag, 2017, pp. 58-73
 « **Le destin contrasté des infrastructures modernes** », in Inès Lamunière (dir.), *Objets risqués, le pari des infrastructures intégratives*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romanes, 2015, pp. 70-75
 « **Paris : Modernisation Between Breaks and Continuity** », in Emanuel Christ et Christoph Bantzenbein (dir.), *Typology 2 : Paris, Delhi, Sao Paulo, Athens*, Zurich, Park Books, ETH Zurich, 2015, pp. 27-28
 « **Jacques Gréber, Architect, Town Planner and Garden Designer** », in Teresa Andresen (dir.), *Jacques Gréber, Urbanista e Architecto des Jardins – urbanist and garden designer*, Porto, Fundação Serralves, 2011, pp. 84-104
 « **Les Années ZAC** », in Lionel Engrand et Soline Nivet (dir.), *Architectures 80, une chronique métropolitaine*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, Picard éditeur, 2011, pp. 240-249
 « **La voiture électrique risque de favoriser l'aménagement d'un territoire dispersé** », *Le Moniteur.fr*, 11 octobre 2010, <https://www.lemoniteur.fr/article/la-voiture-electrique-risque-de-favoriser-l-amenagement-d-un-territoire-disperse.1195664>
 « **La Seine entre usages et paysages** », *Paris Projet* n° 40, « Paris, métropole sur Seine », Atelier parisien d'urbanisme, éditions Textuel, 2010, pp. 60-74
 « **Expositions universelles et métamorphoses parisiennes** », in Isabelle Chalet-Bailhache (dir.), *Paris et ses Expositions universelles, architecture, 1855-1937*, Paris, Centre des monuments nationaux, éditions du Patrimoine, 2008, pp. 80-84
 « **Court essai sur l'enseignement du projet urbain** », in Yannis Tsiomis (dir.), *Matières de la ville, enseigner le projet urbain*, Paris, éd. de La Villette, 2008. Actes des séminaires « projet urbain et enseignement », Cité de l'architecture, nov. 2003, mars 2004
 « **Paris : l'architecture de la ville après la Seconde Guerre mondiale** », in *Paris sous l'œil des chercheurs*, Paris, Délégation aux nouvelles technologies et à la recherche, Belin, 2007, pp. 85-103 (avec Lionel Engrand et Gaëlle Ducasting)
 « **Montréal 1960, les ressorts d'une ré-identification** », *Strates*, n° 13 « Paysage urbain : genèse, représentations, enjeux contemporains », 2007, pp. 219-234
 « **City and Road Infrastructures: the time of the reconciliation** », in *Urban Planning Overseas*, n°3, Beigin, China Academy of Urban Planning and Design, 2005, pp. 38-40
 « **De l'enceinte de Thiers au périphérique** », *Panoramiques*, n° 4 « Des Murs et des hommes », 2^e semestre 2004, pp. 102-110 (avec J.L. Cohen)
 « **City and Road Infrastructures: time for reconciliation** », in *Urban Motilities, the Research Issues in China and Abroad*, Beigin, Tsinghua University, 2004, p. 21. Abstracts of the International Symposium, October 9 to 11, 2004
 « **Jacques Gréber** », in Michgel Racine (dir.), *Créateurs de jardins et de paysages en France. Tome 2, du XIXe siècle au XXIe siècle*, Versailles, Arles, École nationale supérieure de paysage, Actes Sud, 2002, pp. 184-185

«**Grandes voiries : permanence des tracés et fluctuation des écritures**» ; in Claude Prélouzo (dir.) *Infrastructures, villes et territoire*, Paris, L'Harmattan, 2000, pp. 155-160. Actes du colloque international *Infrastructures, territoires, villes et architecture*, GRAI, Pir-Villes, CNRS, BRA, Paris, 4-5 novembre 1996

«**Le grand territoire dans la ville : les ponts du Périphérique à Paris**» ; in Guy Lambert (dir.), *Les Ponts de Paris*, Paris, Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris, 1999, pp. 231-232

«**La discipline architecturale, entre compétence professionnelle et recherche fondamentale**» ; *Bulletin de l'EAPV*, n° 30, Paris, École d'architecture Paris-Villemin, janvier 1999

«**Le XIXe arrondissement, une centralité périphérique**» ; in Jean-Marie Jenn (dir.), *Le XIXe arrondissement*, Paris, Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris, 1996, pp. 185-197

«**Ricostruzione in Francia : città e territorio**» ; *Storia Urbana*, XIXe année, n° 73, « Ricostruzione in Europa », oct.-déc. 1995, pp. 55-72

«**Paris en formes**» ; *l'Architecture d'aujourd'hui*, n° 294, septembre 1994, pp. 45-46

«**Rouen (1940-1947) : la ville comme paysage**» ; *Villes reconstruites, du dessin au destin*, Paris, L'Harmattan, 1994, pp. 331-334, actes du 2ème colloque international des villes reconstruites, Ville de Lorient, institut de géoarchitecture, vol. 1

«**La Modernisation de Paris**» ; in Bruno Belhoste et al. (dir.), *Le Paris des polytechniciens : des ingénieurs dans la ville*, Paris, Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris, 1994, pp. 222-229

«**Jacques Gréber, les plans pour Philadelphie, 1917 et Marseille, 1933**» ; in Jean Dethier et Alain Guiheux (dir.), *La Ville, art et architecture en Europe*, Paris, éditions du Centre Pompidou, 1994, p. 161

«**Jacques Gréber, urbaniste**» ; in Marie-Josée Salmon (dir.), *Gréber ; les Gréber une dynastie d'artistes. Künstlergenerationen Gréber in Frankreich*, Beauvais, Bregenz, Musée départemental de l'Oise, Vorarlberger Landesmuseum, 1994, pp. 351-396

«**Le quartier Montorgueil**», *Paris Projet*, n° 30-31 « Espaces publics », 1993, pp. 227-230

«**Le pont Bir-Hakeim**», *Paris Projet*, n° 30-31 « Espaces publics », 1993, pp. 224-226

«**La passerelle Solférino**», *Paris Projet*, n° 30-31 « Espaces publics », 1993, pp. 210-215

«**La place des Fêtes**», *Paris Projet*, n° 30-31 « Espaces publics », 1993, pp. 192-195

«**Paris-CDG, l'aéroport et la città**», *Casabella*, n° 604, août 1993, pp. 22-31

«**Détour par les Etats-Unis**», *Les Cahiers de la recherche architecturale*, n° 31-32, Paris, 1993, pp. 13-24

«**Aux origines du boulevard périphérique**», *Le Périph*, Paris, BTP Image, 1993, pp. 11-13

«**Paris-phérie**», *Casabella*, n° 595, décembre 1992, pp. 32-43

«**Dessins de villes et destins de plans**», in Vivianne Claude (dir.), *Dossiers des séminaires TTS*, n° 20-21, « Quels dess(e)ins pour les villes ? », octobre 1992, Paris, Ministère de l'Équipement, du logement et des transports, DRAST, pp. 285-293

«**Art urbain et réseaux ferrés : quelques villes en exemple**» ; *Revue de l'histoire des chemins de fer en France*, n°5, 1992, pp. 309-317

«**Paris équipée : de l'enceinte militaire à l'enceinte automobile**», *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 50, « La région Ile-de-France », avril 1991, pp. 73-82

«**La Ville et son double**», *Paris Projet*, n° 29, « L'Aménagement du secteur Seine rive gauche », 1990, pp. 70-75

«**Parigi : dalla cinta muraria al Périphérique**», *Casabella*, n° 553-554, janvier-février 1989, pp. 90-103 (avec Jean-Louis Cohen)

«**Le Renouveau des promenades de Paris**» ; in *Parcs et promenades de Paris*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, Demi-cercle, Paris, 1989, pp. 38-41

CONFÉRENCES, COLLOQUES, SEMINAIRES

« **Repenser la limite de Paris : quel rôle pour la connaissance historique ?** », animation de la table-ronde du séminaire « La limite de Paris. De la Zone et ses archives à la révision du périphérique », du groupe transversal *Inventer le Grand Paris*, du Labex Futurs urbains, ENSA Paris Belleville, le 20 juin 2019

« **Trois manières d'étudier les dynamiques transnationales** », conférence au séminaire « Perspective transnationale et histoire des métropoles », du Groupe transversal « *Inventer le Grand Paris* » du Labex Futurs Urbains, ENSA Paris Belleville, le 15 février 2018

« **Arpenter le temps et les paysages** », animation de la table-ronde de la journée d'études « Humanités numériques et histoire du Grand Paris. Le digital au service de l'histoire des métropoles ? », du Groupe transversal « Usages de l'histoire et devenirs urbains » du Labex Futurs urbains, dans le cadre de la Labex Week 2017, le 14 septembre 2017

«**French Urban Design Trends and Heritage Enhancement**», conférence au College of Architecture and Urban Planning, Université de Tongji, Shanghai, 8 mars 2017

Allocution de clôture du colloque international « *Inventer le Grand Paris. Regards croisés sur les métropoles des années 1970 à l'an 2000* », groupe transversal *Inventer le Grand Paris*, Labex Futurs urbains, Ecole d'architecture de Paris Belleville, le 2 décembre 2016

« **Louis Bonnier and Eugène Hénard in Paris. New Variety for New Urban Frames** », conférence au Dortmund Vorträge zur Stadtbaukunst n°7, Großstadt Gestalten. Stadtbaumeister in Europa, Dortmund, 17 juin 2016

“Mobility and Sustainable Development: The Greater Paris Case”, conférence au College of Architecture and Urban Planning, Université de Tongji, Shanghai, 9 mars 2016
« Planification résiliente en France : les outils d'urbanisme conventionnels et leurs alternatives », conférence à l'Institut de planification de Pudong, Shanghai, 4 mars 2016
Allocution de clôture du colloque international. « Inventer le Grand Paris. Regards croisés sur les métropoles des années 1940 aux années 1960. Le schéma directeur de 1965 en perspective », groupe transversal Inventer le Grand Paris, Labex Futurs urbains, Auditorium du Musée du Petit Palais, le 2 décembre 2015
« Ce que fait l'énergie à l'architecture des territoires. Mobilité et cadre de vie : l'emprunte énergétique de l'urbanisme », conférence introductive à la demi-journée « territoires et déplacements » du colloque « Que fait l'énergie à l'architecture ? », en clôture du programme interdisciplinaire de recherche **Ignis mutat res**, le 28 novembre 2015
« Villes diffuses en Asie. Nouvelles perspectives sur le desakota », ouverture du séminaire organisé dans le cadre du DSA « Architecture et Projet Urbain », ENSA de Paris-Belleville, 9 avril 2015
Allocution de clôture du colloque international. « Inventer le Grand Paris. Regards croisés sur Paris et les métropoles : 1919-1944 », groupe transversal Inventer le Grand Paris, Labex Futurs urbains, Auditorium du Musée du Petit Palais, le 5 décembre 2014
« Les outils de suivi et d'évaluation d'un urbanisme durable », conférence au club écoquartier de l'agence d'urbanisme de l'agglomération d'Orléans, le 22 mai 2014
« Les mots et les outils du projet complexe : Montréal 1960 », conférence au séminaire interdisciplinaire « Penser la grande échelle 2.0 », Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, le 23 octobre 2013
Allocution de clôture du colloque international. « Inventer le Grand Paris. Relectures des travaux de la Commission d'extension de Paris : rapport et concours 1911-1919 », groupe transversal Inventer le Grand Paris, Labex Futurs urbains, Auditorium de la Cité de l'architecture, le 6 décembre 2013
« Le sens du paysage dans l'œuvre de Jacques Gréber », conférence dans le cadre du cycle de « Le goût du paysage », Ecole nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille, le 11 avril 2013
« European Cities and Their Infrastructures – Horizon 2030 », conférence au congrès de Berlin du Committee for European Construction Equipment, « Making it in Europe », le 24 octobre 2012
« Construction Trends for the Future », participation à la table ronde au congrès de Berlin du Committee for European Construction Equipment, « Making it in Europe », le 24 octobre 2012
« Montréal métropole », conférence au séminaire du DSA Architecture-urbanisme, Ecole d'architecture de la ville et des territoires, Marne-la-Valée, le 7 mai 2012
« Jacques Gréber, architecte, urbaniste et créateur de jardins », conférence inaugurale du colloque « Jacques Gréber (1882-1962) – urbanist and garden designer », « Conferencia internacional Jacques Gréber – Urbanista e Arquitecto de jardins » Fondation Serralves, Porto, le 4 novembre 2011
« Montréal métropole », conférence au séminaire du DSA Architecture-urbanisme, Ecole d'architecture de la ville et des territoires, Marne-la-Valée, 18 mars 2011
« Montréal métropole », conférence au séminaire du DSA Architecture-urbanisme, Ecole d'architecture de la ville et des territoires, Marne-la-Valée, 9 juin 2009
« Paysage et ré-identification », conférence au séminaire « paysage urbain : genèse, représentations, enjeux contemporains » du Laboratoire Dynamiques Sociales et Recomposition des Espaces, UMR CNRS 7533, Paris, le 8 avril 2005
« Montréal 1960, allégorie de la modernité », conférence au LATTIS, Ecole des Ponts et Chaussées, Marne-la-Vallée, le 6 avril 2005
« Montréal, entre utopie et pragmatisme », conférence au colloque « Montreal at Street Level : revisiting the material, visual and spatial cultures of the 60s », Centre canadien d'architecture, Université Concordia, Montréal, du 31 mars au 2 avril 2005
« Villes et infrastructures routières : le temps de la réconciliation », conférence au symposium international « Mobilités urbaines, les enjeux de la recherche en chine et à l'étranger », Institut pour la Ville en mouvement, Université de Tsinghua, Pékin, 10 octobre 2004
« La ceinture de Paris, XIXe-XXe siècles », conférence du cycle « Pour une histoire croisée de Paris et des banlieues à l'époque contemporaine », du Centre d'histoire sociale du XXe siècle de l'université Panthéon-Sorbonne (UMR8058), hôtel de ville de Paris, le 4 décembre 2003
« Les métiers de la recherche et l'architecture », conférence dans le cadre de l'école doctorale « Ville et environnement », Marne-la-Vallée, le 21 octobre 2003
«Le technocrate, le maire et l'architecte», conférence du cycle « Architecture, culture et société : points de vue de chercheurs », École d'architecture Paris-Malaquais, le 27 janvier 2003
«La ville comme paysage», conférence du cycle « Rouen, le grand projet de ville », École d'architecture de Normandie, Darnétal, le 26 novembre 2002
«Le patrimoine de la décennie Pompidou», conférence au centre George Pompidou, dans le cadre des Journées du patrimoine, Paris, le 20 septembre 2002
«Paris dans l'agglomération», animation du 8e groupe thématique de réflexion et concertation du Plan local d'urbanisme de Paris, pour la Direction de la décentralisation, des associations, des territoires et des citoyens, janvier à mai 2002
«Infrastructures et espace public», conférence du cycle « Villes en mouvement-Cities in Motion », Centre Canadien d'Architecture, Montréal, le 2 novembre 2000

«**La ceinture des HBM**», conférence des journées du patrimoine, CAUE 77, Paris, le 17 septembre 2000

«**Paris, 100 ans d'urbanisme**» ; animation du séminaire de réflexion sur un siècle d'urbanisme à Paris, Atelier parisien d'urbanisme, Laboratoire architecture, culture, société, XIXe-XXe siècles, 1999-2001

«**À quoi sert Paris ? Singularité et généralités d'un objet d'études architecturales et urbaines**», conférence au séminaire «Paris», UMR 7436, CNRS, Paris, le 28 avril 2000

Histoire contemporaine de Bordeaux, participation au groupe de réflexion pour la mise en place d'une problématique et d'une méthodologie pour aborder une histoire originale de la ville de Bordeaux dans la seconde moitié du XIXe siècle, Maison des sciences de l'Homme d'Aquitaine, Jean Dumas, organisateur, 1997-99

«**Jacques Gréber, l'oncle d'Amérique**», conférence au séminaire «Histoire de l'aménagement des villes, 19e-20e siècles», PIR-Villes, Lyon, 7 février 1998

«**Jacques Gréber**», conférence au séminaire d'histoire et culture urbanistique de l'Institut d'urbanisme de Paris, Créteil, 6 février 1998

«**Grandes voiries : permanence des tracés et fluctuation des écritures**» conférence au colloque international *Infrastructures, territoires, villes et architecture*, GRAI, Pir-Villes, CNRS, BRA, Paris, 4-5 novembre 1996

«**Le parkway : échelles multiples d'un dispositif métropolitain complexe**» ; conférence à l'École nationale supérieure de paysage, 29 mars 1996

«**La recherche architecturale et urbaine et l'accès aux sources premières**», conférence dans le cadre de la journée d'étude sur le patrimoine archivistique de la Ville de Paris, Archives de Paris, le 23 novembre 1995

«**Jacques Gréber, ou la ville comme paysage**» ; conférence à la Société française des urbanistes, Paris, 18 janvier 1995

«**Rouen : Jacques Gréber reconstruteur**» ; conférence au 2ème colloque international des villes reconstruites, *du dessin au destin*, Lorient, 1993

«**Highways and parkways, figures de l'organisation métropolitaine**» conférence aux journées d'études « L'architecture et la ville », Bureau de la recherche architecturale/Plan construction et architecture, 1992

«**Interprétation des origines du Périphérique**» conférence aux journées d'études sur la voirie parisienne, proposées par le Plan urbain et le groupe de recherche AAIVP, 1992

«**L'utopie aux portes de Paris : la ceinture en projet (1840-1990)**» ; conférence à la Société française des architectes, avec Jean-Louis Cohen, 17 mars 1992

«**Le boulevard périphérique : 35 kilomètres d'ouvrages d'art**» ; conférence-débat au Pavillon de l'Arsenal, avec Jean-Louis Cohen et Marc Mimram, 13 février 1992

«**Dessins de villes et destins de plans**», conférence aux journées d'études *Quels dess(e)ins pour les villes ?*, proposées par la Délégation à la recherche et à l'innovation, le Bureau de la recherche architecturale et le Plan urbain, 1991

«**Art urbain et réseaux ferrés : quelques villes en exemple**» ; conférence au colloque *Les chemins de fer et les villes*, organisé par l'Association pour l'histoire des chemins de fer en France, au Musée d'Orsay, 1991

«**Un espace réglementaire problématique : la ceinture de Paris**» ; conférence à la journée d'étude «La ville régulière», École d'architecture Paris-Belleville, avec Jean-Louis Cohen, 8 juin 1990

«**Parcs et promenades de Paris**», conférence-débat au Pavillon de l'Arsenal, Paris, avec Pierre Schall, 1990.

VALORISATION de la RECHERCHE : EMISSIONS de RADIO de TELEVISION

« **F comme forme : les formes urbaines** », entretien de la série *Paroles urbaines - un abécédaire aléatoire de la ville*, le 09 avril 2021, <https://podcast.ausha.co/le-genre-urbain/f-comme-forme-les-formes-urbaines-avec-andre-lortie-des-fortifs-au-perif>

« **Conversation sur le périph'** », émission de radio filmée, en direct sur pavillon-arsenal.com en partenariat avec Cadre de ville et Radio-immo, avec Jean-Louis Cohen, Emmanuel Grégoire et André Lortie, animée par Lucie Romano, mercredi 7 avril à 11h30

« **Comment la règle maîtrise-t-elle le paysage ?** », intervention à la session « Paris, les évolutions récentes du paysage urbain, premières analyses », de l'*Apur'café* (conférences et débats en ligne) du 11 février 2021

« **Paris : les défis de l'architecture** », interview pour la chaîne Internet Politiques Énergétiques, le 25 janvier 2016

« **Une ceinture de 40 ans : le périphérique à Paris** », interview dans le magazine Interception, sur France Inter, le 21 avril 2013

«**Souvenirs d'expos, 13' Dimanche**, magazine de la rédaction France 3, témoignage d'expert sur l'héritage urbain des Expositions Universelles parisiennes, 6 juin 2010

«**Les 30 ans du Périphérique**», témoignage d'expert au journal de 13h., France 3 Île-de-France, 6 février 2003
«**Lieux de mémoire : la zone**», participation à l'émission de France Culture, sur la zone de Paris, mai 1998
«**L'Aventure du Périph**», conseiller scientifique et co-auteur de l'émission de télévision produite par Image 5 pour France 3, avril 1998

VALORISATION de la RECHERCHE : EXPOSITIONS (CONCEPTION et SCENOGRAPHIE)

Les Années 60, Montréal voit grand ; The 60', Montreal Thinks Big ; exposition du Centre canadien d'architecture, Montréal, 2004-2005
Lille 2004, Urban Renaissance/Renaissance Urbaine ; élaboration du programme de l'exposition sur la démarche métropolitaine lilloise de régénération urbaine, mise en perspective au sein des démarches européennes comparables (Bilbao, Gènes, Manchester, Rotterdam, etc.), Agence d'urbanisme Lille Métropole, 2003
100 ans d'urbanisme à Nancy : de la ville à la région ; sélectionné sur concours pour la scénographie et l'assistance à la programmation, avec Pierre Schall, novembre 1999
Paris s'exporte ; exposition temporaire du Pavillon de l'Arsenal, sur l'exportation des modèles architecturaux et urbains parisiens dans le monde, commissariat et scénographie, juin 1995
La Ville, art et architecture en Europe ; consultant pour l'exposition de Jean Dethier et Alain Guiheux, Centre Pompidou, 1994
Les Gréber une dynastie d'artistes, Künstlergenerationen Gréber in Frankreich ; consultant pour l'exposition commune au Musée départemental de l'Oise et au Vorarlberger Landesmuseum de Bregenz, 1994
Espaces publics ; exposition d'actualité du Pavillon de l'Arsenal, sur deux promenades parisiennes et leur aménagement, commissariat et scénographie, 1992
Les seuils de la ville ; Paris des Fortifs au Périf ; exposition temporaire du Pavillon de l'Arsenal, commissariat et scénographie, avec Jean-Louis Cohen, 1992
Paris, la ville et ses projets ; actualisation de l'exposition permanente du Pavillon de l'Arsenal, Centre d'architecture et d'urbanisme de Paris ; coordination avec Jean-Louis Cohen et Bruno Fortier, 1990
Paris-Seine rive gauche, exposition d'actualité du Pavillon de l'Arsenal sur le projet de développement d'un nouveau quartier parisien à l'emplacement des voies ferrées de la gare d'Austerlitz ; commissariat et scénographie, 1990
Les murs peints à Paris; exposition d'actualité du Pavillon de l'Arsenal ; scénographie, avec Pierre Schall, 1990
Parcs et promenades de Paris ; exposition temporaire du Pavillon de l'Arsenal sur l'histoire et la production récente des parcs et promenades de la ville de Paris ; commissariat et scénographie, avec Pierre Schall, 1989
Paris, la ville et ses projets ; exposition permanente du Pavillon de l'Arsenal, Centre d'architecture et d'urbanisme de Paris ; coordination et participation à la conception avec Jean-Louis Cohen et Bruno Fortier, 1988

ETUDES URBAINES

Contribution méthodologique à la mise en place des ateliers de révision du PLU de Paris, Apur, 2019-2020
ZAC du Hameau, Saint-Jean-de-Braye, Loiret, éco-quartier labellisé par ministère de l'écologie et du développement durable ; maîtrise d'œuvre urbaine de la Zone d'aménagement concerté, Ville de Saint-Jean-de-Braye, SEMDO aménageur, 2010-2025
Etude pour la restructuration du site de l'École des Mines Paris-Tech, à Paris 6^e arrondissement, avec Isabelle Crosnier programmiste. Chargé du diagnostic morphologique, foncier et urbain du site et de l'élaboration de scénarios d'extension-restructuration, 2016-2017
Etude pour la requalification urbaine du CD675 dans la perspective du développement des abords de la zone humide des Etangs, à Pont-Audemer, Saint-Germain-Village et Toutainville, Communauté de communes de Pont-Audemer, 2016
Insertion urbaine du demi-diffuseur A13 / CD675 de Toutainville, Communauté de communes de Pont-Audemer, 2016

AMO auprès de la DVD-CG93, pour la faisabilité à long terme de nouveaux franchissements du canal de l'Ourcq au secteur du Pont de Bondy ; dans le cadre du projet de requalification de l'exRN3, de Paris à Pavillons-sous-Bois, 2014

Vallée de la Vilaine Aval, Rennes métropole ; membre du groupement Horizon pour le dialogue compétitif pour la maîtrise d'œuvre urbaine du développement du territoire, 2013

55.000 ha de nature, communauté urbaine de Bordeaux ; membre du groupement Horizon pour le dialogue compétitif sur une « stratégie nature métropolitaine », 2012-2013

Etude urbaine pour la requalification du centre-ville de Saint-Jean-de-Braye, Loiret ; mandataire du groupement Lortie, Arcus (sociologie urbaine), Cohéo (développement commercial), 2011-2013

Ex-RN3, secteur du Pont de Bondy et du diffuseur A3 / A86, étude de programme, DVD-CG93 ; étude pour la restructuration autoroutière et urbaine des échanges et diffusions dans le secteur du pont de Bondy, mandataire du groupement AIA-CERT ouvrages d'arts, ERA BET routier, FHY architectes et urbanistes, Philippe Hilaire paysagiste, SECAD BET mobilités, 2011-2013

Etude urbaine pour la refondation du projet d'extension est du centre-ville de Saint-Jean-De-Braye (agglomération d'Orléans) ; mise au point d'une stratégie urbaine et paysagère globale afin de précéder en cohérence à la création d'une ZAC, de secteurs de plan masse et à la modification du PLU avec Philippe Hilaire, paysagiste, et Daniel Mandouze, sociologue urbaniste, 2008-2010

La Corniche Basque, étude des perspectives de développement, CG64 ; étude prospective urbaine, paysagère et programmatique d'aménagement et de développement territorial pour le domaine intercommunal de la Corniche Basque, pour le Conseil général des Pyrénées Atlantiques, avec l'agence Traverses, mandataire, 2006-2007

Ilots Saussure – Tapisserie, Paris 17^e ; diagnostic de fonctionnement social et propositions pour un projet social de territoire, ESH La Sablière, OPAC de Paris, avec ARCUS Daniel Mandouze sociologue, 2005

L'enjeu des relations entre Plaine de France et Paris ; pour une identification des axes de coopération ; étude prospective urbaine réalisée pour l'EPA Plaine de France, avec le cabinet ORGECO, 2004-2005

Avenue de la Porte de Vincennes, Paris 12^e et 20^e ; concours de maîtrise d'œuvre pour l'aménagement de l'avenue, SEMAEST DVD Ville de Paris, avec Pierre Schall, Philippe Hilaire, paysagiste, CEBAT, bet, Transitec, bet déplacements, 2004

L'aménagement de la Porte de Vincennes, Paris 12^e et 20^e ; marché de définition dans le cadre du Grand Projet de renouvellement urbain de la ceinture de Paris, pour la SEMAEST, avec Pierre Schall, Philippe Hilaire, paysagiste, CEBAT, bet, Transitec, bet déplacements, 2002-2004

Diagnostic de fonctionnement social, Porte d'Asnières, Paris 17^e, pour la Sablière et l'OPAC de Paris, avec Arcus, Daniel Mandouze, urbaniste et sociologue, 2004

Urbanisation de l'hôpital Paul-Guiraud, Villejuif ; étude pour la valorisation des terrains périphériques de l'enceinte hospitalière, dans le cadre de sa restructuration, pour la SADEV 94, en concertation avec l'hôpital et la Mairie de Villejuif, 2002-2003

Bordeaux rive droite, urbaniste conseil auprès de l'agence d'urbanisme de Bordeaux Métropole Aquitaine pour la définition de l'aménagement de la rive droite de la Garonne, dans le cadre du PLU : définition des outils de diagnostic, proposition d'une stratégie d'urbanisation et d'un mode d'occupation du territoire, 2002

Plan local d'urbanisme de Paris, cadrage problématique et animation du 8e groupe thématique de réflexion et concertation du PLU parisien, «Paris dans l'agglomération», pour la Direction de la décentralisation, des associations, des territoires et des citoyens, 2002

Porte de Vanves, Paris 14^e ; étude préalable à l'opération de renouvellement urbain, Direction de l'aménagement urbain et de la construction, 2001

Lille-Sud, porte des Postes ; consultation sur les liaisons urbaines entre Lille et son faubourg sud, dans le cadre du grand projet de ville, proposition non retenue, 2001

Urbanisation des magasins généraux, quai d'Austerlitz, Paris 13^e ; étude pour l'aménagement du quai bas d'Austerlitz, par reconversion et/ou démolition des entrepôts en béton armé, face à l'extrémité ouest du secteur Paris Rive Gauche, Atelier parisien d'urbanisme, avec Pierre Schall, 2000

Les liaisons urbaines Ivry-Paris, au niveau de la porte de la Gare ; étude de prospective urbaine à la limite de Paris, dans un secteur contraint par des infrastructures, des limites administratives, domaniales et techniques complexes, Mission Seine Amont, 1999

Marseille, «insertion urbaine et sociale du tracé routier de la voie SO8» ; concours d'urbanisme et de paysage, pour l'aménagement d'un barreau d'interconnexion autoroutier, avec Charles Dard, paysagiste, mandataire, projet non retenu, 1997

Le paysage de la rue du Chevaleret, Paris XIII^e ; projet primé au concours restreint pour la définition de règles d'urbanisation de la rue du Chevaleret, en limite de la zone d'aménagement Seine rive gauche à Paris, avec Francis Nordemann, architecte et Philippe Hilaire, paysagiste, 1995

Urbanisation du quartier du Chemin-Vert à Saumur ; concours d'urbanisme sur sélection et proposition méthodologique, pour l'aménagement d'un grand ensemble (3 500 logements), avec Francis Nordemann, 1994

Urbanisation du quartier du Cheval-Blanc à Sauteville-les-Rouen ; concours d'urbanisme sur sélection, pour l'aménagement d'un grand ensemble (3 500 logements), avec Francis Nordemann, 1994

Urbanisation de la commune de Vandœuvre-lès-Nancy ; concours d'urbanisme restreint sur proposition méthodologique, pour l'aménagement de l'ancienne ZUP de Vandœuvre (8 000 logements), à Vandœuvre-lès-Nancy, avec Francis Nordemann, 1994

Les émergences des parkings dans la ville de Paris ; étude et propositions pour l'amélioration et la systématisation des accès piétons et voitures aux parcs de stationnement de la Ville de Paris, pour la Direction de la voirie de la Ville de Paris, avec Pierre Schall, 1992

Les voies autoroutières en milieu urbain ; étude sur le traitement des abords des voies rapides en tissu urbain constitué, pour le CETUR, avec Pierre Schall, 1992

Centre ancien de Nanterre (70 ha) ; étude et propositions urbaines pour les espaces publics du centre-ville de Nanterre et la programmation de projets urbains, avec Bruno Fortier et Antoine Grumbach, 1990

Le quartier des Vernes à Givors ; projet d'aménagement pour cette cité de 1.650 logements HLM, avec Francis Nordemann, 1990

Ré-urbanisation des quartiers de Montreux et de La Rocade ; projet d'aménagement des espaces publics et proposition de projets urbains pour deux cités (1.500 logements), à Sablé-sur-Sarthe, avec Francis Nordemann, 1990

Les mairies d'arrondissement de Paris ; étude urbaine et propositions architecturales ; avec Bruno Fortier et Antoine Grumbach, 1983-1984

«Le Vieux Saint-Léonard» ; étude et propositions d'architecture urbaine pour la mise en valeur de ce secteur à caractère historique de l'agglomération montréalaise, pour Gilles Lavigueur, architecte, Montréal, 1981-1983

De quoi l'urbanisme est-il le projet ?

Dossier d'habilitation à diriger des recherches

Sélection de travaux

présentés pour l'habilitation à diriger des recherches

Sélection de travaux, volume **2/3**

Table des matières

Introduction.....	3
1. Objets spécifiques	5
De la couronne à la métropole (1990-2020)	7
Le destin contrasté des infrastructures modernes	39
La voiture électrique risque de favoriser l'aménagement d'un territoire dispersé	44
Grandes voiries : permanence des tracés et fluctuation des écritures.....	46
2. Approches méthodologiques	55
Questionnements et approche méthodologique.....	57
Trois manières d'étudier les dynamiques transnationales	63
Montréal 1960, les ressorts d'une réidentification.....	69
Paris : l'architecture de la ville après la Seconde Guerre mondiale.....	87
3. Enrichissement de la discipline	101
Le ciel de la règle ; réglementation et cohérence morphologique	103
Contrechamp.....	117
Louis Bonnier and Eugène Hénard in Paris. New Variety for New Urban Frames	121
Texte d'orientation du Groupe thématique de concertation « Paris dans l'agglomération » pour l'élaboration du PLU.....	137
4. Exploration cartographique initiale (2015)	145

Introduction

Les textes retenus à l'appui de cette habilitation à diriger des recherches l'ont été en cohérence avec la tripartition du volume 1. Une majorité a été rédigée entre 2015 et 2020 et, pour chaque thème, un ou deux documents témoignent de son ancrage dans la durée.

Sous chaque thème, les textes sont présentés du plus récent au plus ancien. Le choix a été fait de retenir une diversité de types de documents, soit des chapitres d'ouvrages grand public (« De la couronne à la métropole », « Contrechamp ») ou scientifiques (« Le destin contrasté des infrastructures modernes », « Grandes voiries : permanence des tracés et fluctuation des écritures », « Paris : l'architecture de la ville après la Seconde Guerre mondiale », « Louis Bonnier and Eugène Hénard in Paris, New Variety for New Urban Frames ») ; un article de revue à comité de lecture (« Montréal 1960, les ressorts d'une réidentification ») ; un extrait d'un rapport de recherche (« Questionnements et approche méthodologique ») ; une allocution dans un séminaire scientifique (« Trois manières d'étudier les dynamiques transnationales ») ; des contributions techniques à des dossiers urbanistiques de politique urbaine (« Le ciel de la règle ; réglementation et cohérence morphologique », « Texte d'orientation du groupe thématique "Paris dans l'agglomération" pour l'élaboration du PLU », ce dernier étant inédit) ; et une intervention dans un débat public d'actualité (« La voiture électrique risque de favoriser l'aménagement d'un territoire dispersé »).

La quatrième et dernière partie de cette sélection de travaux est d'une autre nature. Il s'agit d'une exploration cartographique menée en 2015 afin de donner corps aux interrogations qui sont à l'origine de certaines questions abordées dans le mémoire inédit de cette habilitation à diriger des recherches. Certains documents ont servi de support à une conférence de 2015 lors du séminaire de clôture du programme de recherche du ministère de la Culture « Ignis mutat res »¹⁴³. La majorité est apparue trop inachevée pour être incluse au mémoire original, mais suffisamment pertinente pour figurer en annexe de cette compilation.

¹⁴³ « Que fait l'énergie à l'architecture (hypotheses.org) », introduction à la session 4 « Territoires et déplacements », séminaire scientifique « Ignis mutat res II », ENSA Paris Belleville, 28/11/2015.

1. Objets spécifiques

Trois des textes présentés dans cette première partie sont des chapitres d'ouvrages. Ils témoignent d'un intérêt à la fois ancien et régulièrement renouvelé pour les grandes voiries des systèmes routiers magistraux et pour les formations territoriales qu'elles influencent ou parfois déterminent. Le premier, sur la couronne de Paris, rappelle que le boulevard Périphérique est une partie d'un système complexe et que, du point de vue de l'urbanisme, une voie rapide peut difficilement être dissociée de la forme urbaine à laquelle elle appartient. Il actualise, en quelque sorte, les réflexions théoriques, développées il y a vingt ans dans le quatrième texte, au sujet de la stabilité de leurs tracés et du rapport de ces derniers aux morphologies qui les jouxtent, tandis que le deuxième document met en perspective la nature particulière de ces infrastructures. L'article sur la voiture électrique fait un pas de côté par rapport au thème des voies rapides, pour s'intéresser aux formes d'occupation du territoire en lien avec les mobilités. Il s'agit d'une prise de position dans le débat public, sur une question d'actualité, mais dont l'argument se fonde sur les acquis de la recherche fondamentale.



EXP architecture, vue aérienne de synthèse publiée dans le plan-guide de la cité internationale universitaire de Paris, Paris 14e, figurant en bleu

les volumes constructibles le long du boulevard Périphérique. CIUP – Fondation nationale, maître d'ouvrage, 2012 (EXP architecture).

De la couronne à la métropole (1990-2020)

André Lortie et Jean-Louis Cohen

Chapitre 9 de : *Des Fortifs au péric, Paris, Pavillon de l’Arsenal, 2020, pp. 308-339*

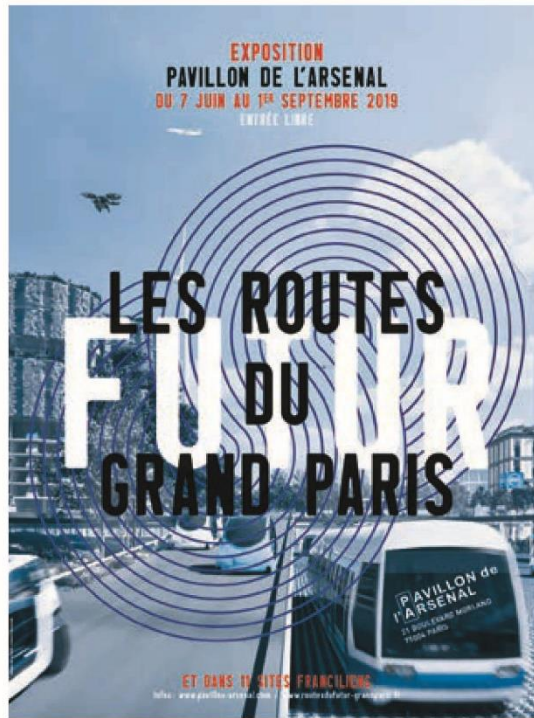
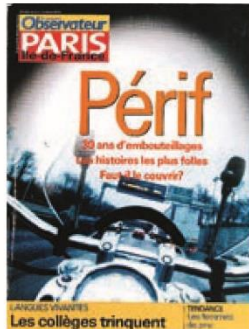
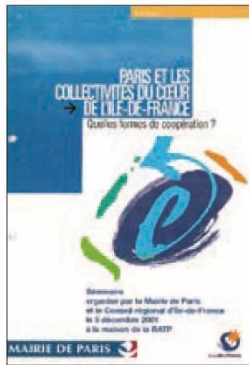
Il y a la ceinture. La limite qu'elle inscrit très fortement dans le paysage devient psychologiquement et socialement moins supportable, en grande partie parce que son territoire était un lieu de propriété publique. Son aménagement devait moins la valoriser en tant que coupure que comme lien avec les communes limitrophes – c'était le vieux rêve de la ceinture verte –, or il se trouve qu'avec le Périphérique comme dernier usage c'est la notion de coupure qui l'a emporté. Pourtant, économiquement, socialement et mentalement, cette coupure s'estompe, et le paysage se trouve en retard sur les pensées et les pratiques. Je crois qu'il faudrait peut-être concevoir un paysage à l'échelle et en même temps à l'usage de cette nouvelle pensée.

Marcel Roncayolo, « Pour des espaces de pratiques multiples », 1993¹

Au tournant du XXI^e siècle, la ceinture n'a pas été dépossédée du rôle qui avait été le sien à plusieurs moments du XX^e, celui d'un horizon vers lequel se projetaient les attentes de Paris *intra-muros*. Autrefois terrain de médiation entre la capitale, les communes et le département de la Seine, ce sont aujourd'hui de multiples instances qui se saisissent des problèmes dont la ceinture est, selon les cas, la cause ou la solution². Inexorablement son territoire se modifie, que ce soit par des interventions isolées ou par l'aménagement de grandes emprises ayant les boulevards des Maréchaux comme appui. L'index de la présente édition rend compte de ces adjonctions au catalogue immobilier constitué depuis 1919. Comme dans les moments historiques antérieurs, les projets et les chantiers ont résulté d'une matrice spécifique formée par l'interaction des forces politiques actives dans l'espace parisien, des institutions et des appareils d'État, des experts professionnels et des associations, sous le regard de la presse. Et comme dans les épisodes antérieurs, les questions soulevées par les enjeux de la limite de Paris n'ont cessé d'être débattues dans l'espace public, sollicitant de manière continue les milieux de l'architecture et de l'urbanisme. Elles l'ont été à l'occasion de visites organisées par le CAUE de Paris dans les années 1990 ; sous la forme d'expositions, dont trois importantes au Pavillon de l'Arsenal en 2003, 2008 et 2019³ ; de publications, parmi lesquelles se distingue l'ouvrage réalisé en 2003 par le collectif Tomato⁴ ; ou de projets manifestes, de concours de concepteurs et de consultations d'opérateurs, à l'instar de ceux proposés sur les sites retenus pour les appels à projets urbains innovants.

Tout en étant déterminé par l'inertie de certaines politiques antérieures, ce cycle nouveau coïncide en partie avec le changement des équipes municipales. La dernière mandature de Jacques Chirac (1989-1995) le vit engager prudemment la conversation avec ses voisins. Avant de quitter la Mairie pour la Présidence de la République, il prit le temps de visiter plusieurs maires des communes limitrophes afin de « resserrer les liens entre Paris et sa banlieue et établir une meilleure concertation sur les problèmes municipaux⁵ », commençant en 1990 par une rencontre avec André Santini à Issy-les-Moulineaux. Dès le début de son premier mandat, Bertrand Delanoë engagea la négociation de protocoles d'accord concrets, dont le premier fut signé avec Montreuil en 2002. Cet élan s'est poursuivi sous son second mandat

1. Marcel Roncayolo, « Pour des espaces de pratiques multiples », entretien avec André Lortie, *Paris Projet*, n° 30-31, 1993, p. 40.
2. La presse en rend compte régulièrement, en suivant la chronique des déclarations et des projets, soulignant notamment les nuisances générées par le Périphérique. Voir la précieuse revue de presse confectionnée par l'Apur. Nous y avons abondamment puisé pour rédiger notre rapport de recherche « Les enjeux de la ceinture de Paris au cœur de la Métropole 1990-2020 », École d'architecture de Paris-Belleville, Ipraus/AUSSer, CNRS UMR 3329, 2020, financé par la mission Métropole du Grand Paris du Secrétariat général de la Ville de Paris.
3. *Les 30 ans du Périphérique*, commissariat scientifique Bertrand Lemoine, d'avril à août 2003 ; *No limit, étude prospective de l'insertion urbaine du périphérique de Paris*, commissariat scientifique Agence l'VK, du 18 décembre 2008 au 25 janvier 2009 ; *Les Routes du futur du Grand Paris*, du 7 juin au 15 septembre 2019.
4. Tomato architectes, *Paris, la ville du périphérique*, Paris, Éditions Le Moniteur, 2003.
5. Agence France-Presse, dépêche du 19 juin 1990.



Paris et les collectivités du cœur de l'Île de France. Quelles formes de coopération ? Actes du séminaire organisé par la Mairie de Paris et le conseil régional d'Île de France le 5 décembre 2001 à la maison de la RATP, Mairie de Paris, 2002.

Le Nouvel Observateur Paris Île-de-France, n° 1996, 6 février 2003. (Nouvel observateur / Stéphane Remael)

Les Routes du futur du Grand Paris, Pavillon de l'Arsenal, juin-septembre 2019, affiche de l'exposition. (Pavillon de l'Arsenal / Sylvain Enguehard)

et sous le premier d'Anne Hidalgo. Après des décennies d'ignorance mutuelle et de ressentiment unilatéral, les accords et les conventions ont cessé d'être de l'ordre de l'exception.

Aux abords de la ceinture, négociations et conventions n'ont pas pour autant débouché sur des transformations très significatives. À quelques exceptions près, comme à la porte des Lilas, l'évolution du paysage de la ceinture est le résultat d'actions séparées menées par les collectivités sur leur propre territoire. Plusieurs registres distincts caractérisent la transformation de la ceinture côté Paris, qui pour certains s'annonçaient déjà à la fin des années 1980. La collection des marqueurs métropolitains, dont nous avons noté l'apparition en 1991, n'a cessé de s'enrichir, provoquant une croissance en hauteur ponctuelle. Cette poussée s'est conjuguée avec l'épaississement des passages radiaux, que de nouvelles constructions parallèles à ces voies ont rendus plus consistants architecturalement. Un autre épaississement, ou croissance horizontale, s'est enfin manifesté avec les secteurs d'aménagement venus densifier certains segments concentriques. La géographie d'ensemble de la ceinture s'en est trouvée rééquilibrée, à tout le moins en partie, dès lors que les programmes réalisés sur le front nord ont pu répondre à ceux présents depuis longtemps au sud, mettant un terme à une asymétrie durable.

Ainsi le paysage axé sur le Périphérique et s'étendant dans sa plus grande profondeur des boulevards des Maréchaux à l'amorce du territoire des communes limitrophes a-t-il été profondément modifié depuis 1990. Des jalons verticaux d'une hauteur inédite sur la ceinture se conjuguent avec les premières manifestations d'une pulsion à la communication entre Paris et les villes riveraines, subvertissant la barrière de la voie rapide. Le caractère de celle-ci n'a toutefois pas été profondément modifié, non que les projets pour l'effacer aient manqué, mais parce que les collectivités ont préféré les bâtiments aux infrastructures. Une sorte de troisième couche s'est ainsi superposée sur la ceinture aux deux précédentes, celle des habitations et des édifices publics de l'entre-deux-guerres, et celle des tours, des barres et des stades des Trente Glorieuses prolongées jusqu'aux années 1980.

Un nouveau paysage autour de Paris

Un rapide tour de Paris permet de préciser cet aperçu. Les jalons verticaux s'égrènent, leur implantation étant déterminée par les aléas des disponibilités foncières, croisées avec des considérations visuelles : il s'agit d'éviter que leur présence lointaine ne provoque des réactions semblables à celles déclenchées en leur temps par les tours Montparnasse et Jussieu. Sur la rive gauche, sur la portion de ceinture investie par les militaires depuis la création du champ de manœuvre d'Issy-les-Moulineaux, la tour de section elliptique de la cité de l'Air, repère pérenne du *traveling automobile*, a été – comme sa voisine, la tour F – reconstruite dans une nouvelle enveloppe (2012). Elles restent dans l'attente d'une concurrente plus encombrante, la tour Triangle de Jacques Herzog et Pierre de Meuron, de 180 mètres de hauteur – celle qu'autorise le Plan local d'urbanisme (PLU) depuis que le déplafonnement a été adopté en 2010. Cet accent ajouté au complexe Paris Expo de la porte de Versailles n'a cessé d'être un objet de polémique depuis l'annonce du projet en 2008 ; l'opération impliquait notamment une modification du PLU de 2006, ce qui explique en partie l'extrême lenteur de son lancement et de sa réalisation.

Cette présence trouvera des concurrentes lointaines à l'extrémité est de la ceinture, à la porte de la Gare et quai d'Ivry, avec l'appel à projets urbains innovants *Inventer Bruneseau*, remporté par l'équipe Nouvel R regroupant David Adjaye, Buzzo Spinelli, Hardel Le Bihan et Youssef Tohmé, dont le faisceau de tours tiendra compagnie à celles des Ateliers Jean Nouvel, les tours Duo, de 180 et 122 mètres de hauteur. Elles résultent d'une reconfiguration du diffuseur du Périphérique, suggérée par les Ateliers Lion lors d'une consultation de 2002, après qu'elle eut été proposée par Lortie & Schall dans une étude de 1999 pour la mission Seine-Amont ; celle-ci suggérait alors le déploiement d'un quartier mixte de part et d'autre d'une allée assurant le lien entre Paris et Ivry⁶.

Sur l'autre rive de la Seine, aucune reconfiguration de l'échangeur le plus compact de la ceinture n'est envisagée à l'intérieur du périmètre Bercy-Charenton, découpé en deux entités séparées par les deux boulevards annulaires, théoriquement raccordés par des voies nouvelles. Après que le Conseil de Paris eut délégué en 2008 au sujet de la ZAC Bercy-Charenton, divers projets se sont succédé, bénéficiant de la sollicitude des politiques⁷. Les aménageurs ont été désignés, tout comme ceux de la ZAC Charenton-Bercy, côté banlieue, fin 2019⁸. Une tour atteignant le chiffre décidément magique de 180 mètres de hauteur était censée en devenir le marqueur vertical. En parcourant le Périphérique extérieur, après les tours Mercuriales de Bagnole, le prochain surgissement est la Philharmonie de Paris de Jean Nouvel, avec ses 52 mètres de hauteur. Bien qu'elle ne soit pas strictement implantée sur la ceinture, elle imprime un effet d'étrangeté à ce segment de l'anneau routier. Depuis les terrasses d'accès à la grande salle, qui tutoient le tablier de la voie rapide, de longues rampes mettent en scène les flux routiers incessants des deux boulevards – Périphérique et des Maréchaux – qui se superposent et s'entrelacent à la porte de Pantin.

À l'opposé, sur le front ouest, avant l'hôtel Hyatt Regency de la porte Maillot, construit en 1974 à l'enseigne Concorde-Lafayette, et qui fut longtemps l'édifice le plus haut de toute la ceinture, se dresse la porte de Clichy le tribunal de Grande Instance de Paris ; conçu par Renzo Piano, il accomplit le transfert d'une institution déterminante dans l'histoire de Paris de son centre historique – la Cité – vers la ceinture. Avec ses inévitables 180 mètres, les blocs de ses étages de bureaux sont inscrits dans de multiples registres de visibilité. Sa silhouette d'une hauteur inhabituelle se dessine par exemple à travers l'arc de Triomphe jusqu'à l'avenue Kléber en comprimant l'espace parisien comme aucune autre perspective ne le fait, tout particulièrement de nuit. Il manifeste ainsi à distance la présence de la ceinture jusqu'au centre de la capitale.

Une autre présence monumentale n'a cessé enfin de s'affirmer le long du boulevard Périphérique, celle de la Cité internationale universitaire. Dominé depuis 1969 par le monolithe de la Maison de l'Iran dressé en rive de parc au débouché d'une courbe de la voie rapide, le domaine de la Cité s'est progressivement peuplé

6. Lortie & Schall, mission Seine-Amont, « Liaisons urbaines Ivry-Paris au niveau de la porte de la Gare ; diagnostic et esquisses de scénarios », 1999. Les travaux d'infrastructure se sont étirés en longueur : « La sortie quai d'Ivry ferme pendant six ans », *Le Parisien Val-de-Marne*, 23 mai 2014.
7. Jean-Jacques Larrochelle, « Le devenir de Bercy-Charenton, selon NKM », *Le Monde*, 15 janvier 2014. Sur les étapes antérieures, voir Christine Rigollet, « Une ville dans la ville », *Le Point*, 10 juin 2010.
8. Aubin Laratte, « Bercy-Charenton, un quartier à l'aube d'un grand chambardement entre Paris et la banlieue », *Le Parisien*, 18 novembre 2019.



Secteur Bruneseau, ZAC Paris-Rive gauche, Paris 13^e, Semapa, aménageur: au premier plan, l'opération de Nouvel R (Hardel Le Bihan, Youssef Tohme & Associates, Adjaye Associates, Buzzo Spinelli Architecture), Les Nouveaux Constructeurs, AG Real Estate France,

Icade. Nexity. Frey, maîtres d'ouvrage; à l'arrière-plan, les tours Duo des Ateliers Jean Nouvel, Ivanhoé Cambridge Europe, maître d'ouvrage. Perspective d'ensemble, Virgin Lemon, 2019.

Herzog & de Meuron, architectes, tour Triangle, Parc des expositions de la porte de Versailles, Paris 15^e. Viparis / SCI Tour Triangle, maître d'ouvrage, 2020-2024. Perspective dans le site. (L'Autre Image)

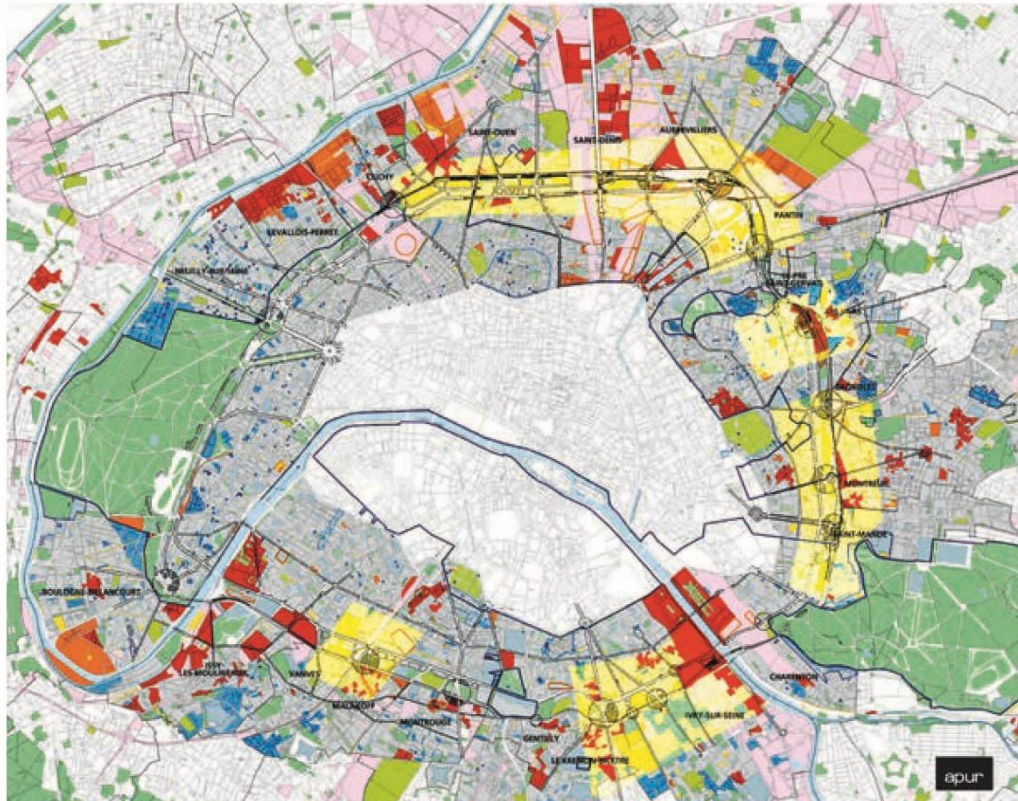




ANMA, AIA et Franck Hammoutène, architectes associés, ensemble immobilier des Armées, Paris 15^e. Ministère de la Défense / Armée de l'Air, maître d'ouvrage, 2015-2018. Photographie aérienne, 2018. (Richard Nicolas-Nelson/Armée de l'Air/Défense)

RPBW – Renzo Piano Building Workshop architecte, tribunal de Grande Instance de Paris, ZAC Clichy-Batignolles, Paris 17^e. Établissement public du Palais de justice de Paris, Aréla, maître d'ouvrage; Paris & Métropole Aménagement, aménageur, 2019. © Sergio Grazia.





Grand projet pour la capitale et le centre de l'agglomération parisienne, illustration de couverture du document de présentation, Atelier parisien d'urbanisme, 2001.

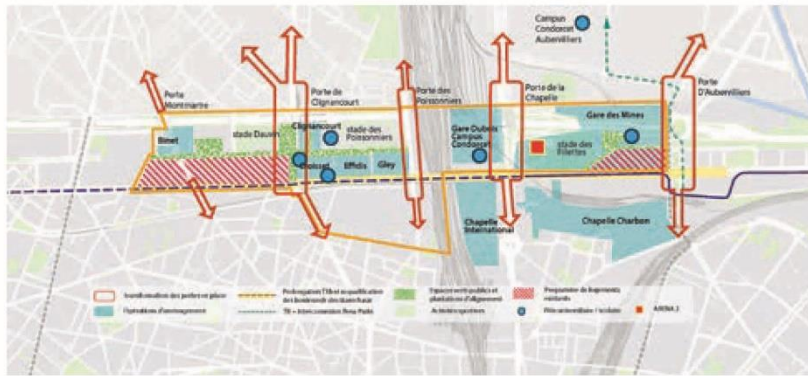
d'une nouvelle collection d'immeubles alignés le long du flux routier, qui vient les frôler. Le plan d'ensemble, d'abord étudié par Bernard Reichen, a été mis au point par Bruno Fortier et Bérengère Villain, accompagnés de Bruno Tanant et de l'agence de paysage TNPlus. Il permet d'accueillir une dizaine de résidences, essentiellement des Maisons de pays (Chine, Tunisie, Corée, Égypte, etc.), offrant ainsi plus de 2 000 nouveaux logements étudiants, parallèlement à la réhabilitation de son vaste jardin.

Des transversalités tant attendues

Un phénomène qualitativement nouveau est apparu depuis 1990, avec la création de dispositifs transversaux à la ceinture. Leur matrice a été initialement déterminée par le Périphérique, qui se trouvait inclus dans le Contrat de ville entre la Mairie, la Région et l'État élaboré en 1999-2000. Portant sur la période 2000-2006, ce contrat prévoyait la couverture du boulevard aux portes des Lilas, de Vanves, des Ternes et de Champéret⁹. L'approche était d'abord celle d'opérations parisiennes, associant de manière opportuniste les communes riveraines, en fonction de logiques de tracé ou domaniales¹⁰. À la suite du changement de majorité municipale en 2001, cette conception pointilliste a été remplacée par un projet fondé sur des aires stratégiques cohérentes, faisant l'objet d'un dossier de Grand Projet de renouvellement urbain – ou GPRU –, sur la couronne de Paris, présenté par la Mairie en septembre 2001, lors du Comité interministériel des villes présidé par le Premier ministre Lionel Jospin. Paris a ainsi émergé tardivement aux programmes de la politique de la ville, dont les opérations de renouvellement urbain des communes limitrophes étaient déjà très présentes au nord¹¹.

Des couvertures programmées en 2000, seule celle de la porte des Lilas a réellement tenu ses promesses. Avenue de la Porte des Lilas et rue de Noisy-le-Sec, avec deux transversales passant au sein du même grand programme d'aménagement du secteur Paul Meurice, successeur de la ZAC initiale, la transition gomme le Périphérique, puisqu'il disparaît sous deux couvertures proches. Accompagnées

9. Délibération du Conseil de Paris, 26 septembre 2000.
10. Jean-Michel Millieux, « Les seuils de la capitale ; étude de l'interface Paris-petite couronne, programme 2001 », Paris, Apur, 2001.
11. Apur, « Engager le renouvellement urbain de la couronne de Paris. Un grand projet pour la capitale et le centre de l'agglomération parisienne », dossier de présentation d'un Grand Projet de renouvellement urbain sur la couronne de Paris, Mairie de Paris, septembre 2001.



Plan des orientations d'urbanisme dans le secteur des portes du 18^e arrondissement, direction de l'Urbanisme de la Ville de Paris, n. d. [2015]. Ce projet transcrit l'idée d'un épaississement des liens entre Paris et les communes voisines, qui prend en compte les rives de la voie afin de créer des continuités urbaines.



Plan des secteurs opérationnels et des continuités urbaines dans le périmètre des portes du 18^e arrondissement, direction de l'Urbanisme de la Ville de Paris, n. d. [2015]. Ce document figure des données difficilement compatibles : les « continuités urbaines » le long des avenues des portes (flèches tiretées rouges) croisent une « ceinture verte » continue (sinusoïde verte), doublée du tireté vert du « talus du périphérique : respect couloir de biodiversité ».

ouvrage (voir ill. p. 305). Ici, l'effet de franchissement se distingue tout à fait de celui du Périphérique aérien, car rien ne laisse présager son passage avant d'avoir atteint la rive du canyon de béton et d'asphalte. Plus aucun signe de la ceinture verte à cet endroit : la stratégie « portes en places », dont le slogan s'est progressivement imposé ces dernières années¹³, concourt à en faire disparaître la présence, masquée par l'ourlet déjà évoqué.

Dès 2004, le guide méthodologique pour les projets d'aménagement sur les portes de Paris réalisé par l'Apur examinait les mobilités – bus, vélo, marche –, afin de « rétablir des continuités urbaines tout en améliorant la qualité de l'interface et des échanges, notamment à l'échelle locale ». Il évoquait les comités d'axe, « ces structures de projet et de concertation, à la fois transversales et intercommunales, [ayant] pour mission de réaménager l'espace public en améliorant le partage de la voirie en faveur des transports collectifs, des vélos et des piétons¹⁴ ». Afin d'assurer un ancrage en profondeur des territoires adjacents, les particularités de chaque porte y étaient abordées : « les équipements qui s'y trouvent, la densité et le type d'habitat, la structure de la population active, la densité d'emplois et le taux de chômage, l'état du commerce, ainsi que les particularités historiques ou paysagères¹⁵ ».

Les louables intentions de ce guide n'ont pas eu d'effet quant à la consolidation de la rive extérieure et parfois intérieure de la ceinture par des immeubles-écrans, dont la « muraille » était critiquée par la presse quotidienne¹⁶. Certaines de ces opérations immobilières profitent d'une situation inédite, héritage de la loi de 1919 et des procédures d'expropriation et d'annexion des terrains de la zone *non aedificandi*, dont le bornage n'était pas systématique vis-à-vis des voies et constructions existantes. Elles sont en effet construites sur le territoire des communes limitrophes et leurs occupants y payent la cotisation foncière des entreprises, mais elles ont une adresse sur la rue parisienne en rive de laquelle est tracée la limite communale. L'opérateur immobilier peut alors commercialiser au prix du foncier extérieur à Paris une domiciliation parisienne. Les façades anonymes et continues

13. Voir à ce sujet : Secrétariat général de la Ville de Paris, mission Métropole du Grand Paris, « Contribution de Paris au projet métropolitain », Paris, Ville de Paris, 2 juillet 2018, p. 5. À noter qu'il y est fait mention d'un « plan-programme (portes en places) », alors qu'il ne s'agit pas d'une action concertée, mais plutôt d'une dénomination générique.

14. Florence Hanappe, Patricia Pelloux, « Contribution à l'élaboration d'un guide méthodologique pour les projets d'aménagement sur les portes de Paris », Paris, Apur, 2004, p. 30.

15. *Ibid.*, Partie II, « Les fiches détaillées des 56 portes », n. p.

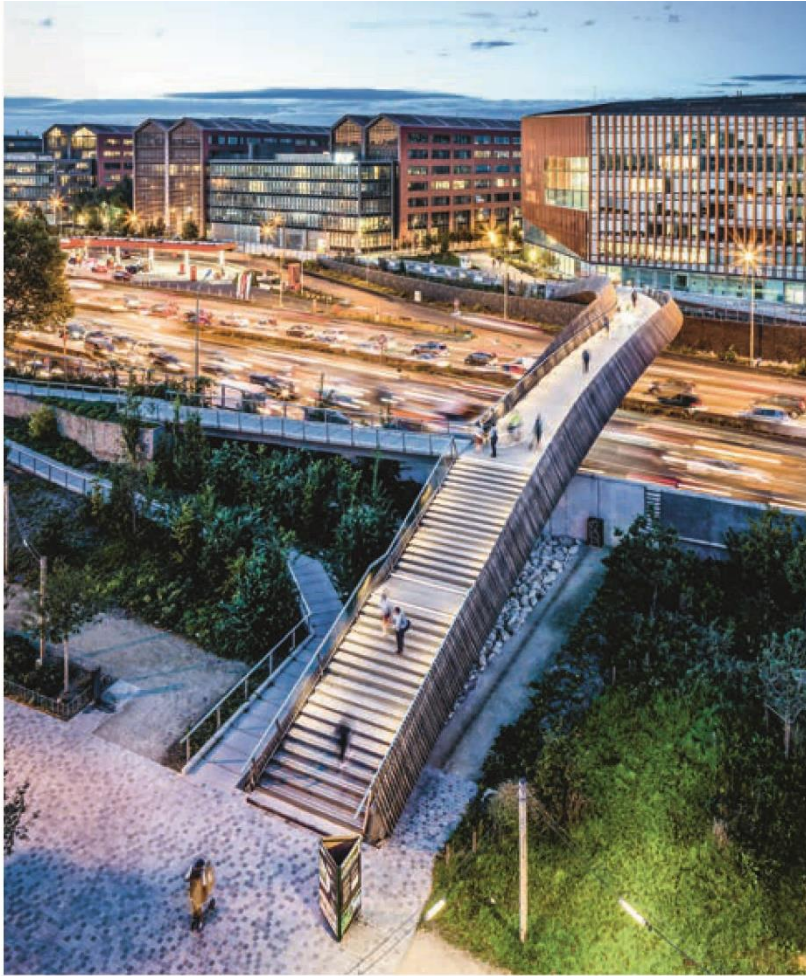
16. François Lamarre, « La ligne noire de Périusud sur le Périphérique », *Les Échos*, 22 juin 2004.



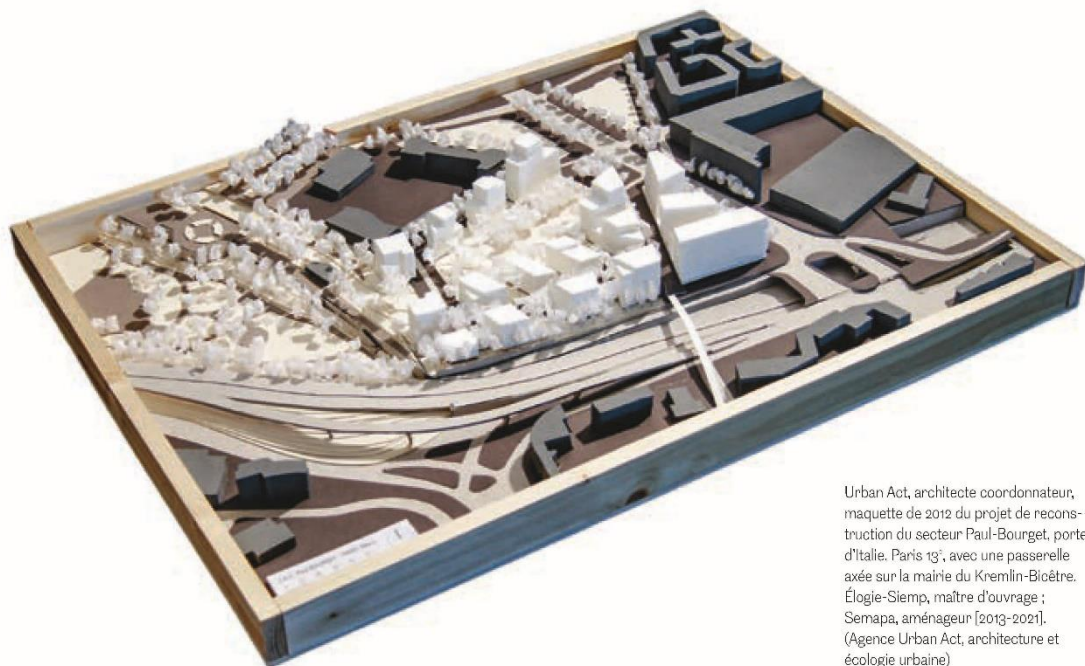
Encore Heureux, architecte, Passage miroir, installation permanente sous le boulevard Périphérique, porte de Montmartre, Paris 18^e. Ville de Paris, maître d'ouvrage, 2017. © Cyrus Cornut.

La rue Henri-Brisson et la piste enherbée du tramway, aux abords de la porte de Montmartre, Paris 18^e. Ville de Paris, maître d'ouvrage, Semapa, aménageur, 2020. © André Lortie.





DVVD Architectes Ingénieurs, passerelle Claude-Bernard donnant accès aux Docks de Paris à Aubervilliers, Paris 19^e, Semavip, maître d'ouvrage, 2015, DVVD Architectes – DVVD ingénieurs. © Luc Boegly, photographe.



Urban Act, architecte coordonnateur, maquette de 2012 du projet de reconstruction du secteur Paul-Bourget, porte d'Italie, Paris 13^e, avec une passerelle axée sur la mairie du Kremlin-Bicêtre, Élogie-Siemp, maître d'ouvrage ; Semapa, aménageur [2013-2021]. (Agence Urban Act, architecture et écologie urbaine)

d'immeubles d'activités ou d'hôtels de voyageurs occupent le front des îlots sur un ou deux rangs. Derrière le rideau de cette architecture monolithique, la ville ordinaire s'égrène. En quelques années, la forme urbaine initiale du grand ensemble des années 1950 en a secrété une autre, tressée à la première, la voie rapide se conjuguant à ces immeubles-îlots en rupture avec la ville sédimentée qui la joute. Ce phénomène se manifeste progressivement dans Paris aussi, comme avec les résidences pour étudiants du campus Condorcet, à la porte d'Aubervilliers, ou l'immeuble de bureaux faisant écran aux habitations de la ZAC, à la porte d'Asnières. Ces immeubles auxquels les communes riveraines s'adosent risquent de faire obstacle à l'établissement de continuités à travers la ceinture, dans l'hypothèse d'une transformation du Périphérique en « boulevard urbain ».

L'effort de transversalité a toutefois donné naissance ou conféré une nouvelle vie à divers franchissements. Le secteur Paul Bourget, à la porte d'Italie, devrait être connecté au Kremlin-Bicêtre par une passerelle axée sur sa mairie, tandis que, plus à l'ouest, la passerelle du Cambodge rénovée désenclave un fragment de la Cité universitaire situé hors Périphérique. Une disjonction du même ordre est atténuée par la passerelle Claude Bernard, dont les 60 mètres franchissent en courbe la distance séparant les immeubles du boulevard Macdonald de ceux du bassin d'Aubervilliers.

Le destin des boulevards

L'anneau des Maréchaux a été affecté par la réalisation du tramway T3, dans lequel il est permis de voir le principal legs de la mandature de Jean Tiberi (1995-2001). Le lancement de cette opération fut laborieux, puisque l'hypothèse initiale de la Mairie, formulée en 1995, était la réaffectation du chemin de fer de la Petite Ceinture au transport de voyageurs. Dans le même temps et contradictoirement, le Syndicat des transports parisiens entreprenait la mise en site propre et la modernisation du PC, créé en 1934 lors de la fermeture du chemin de fer. Il faudra trois ans pour que le maire annonce son arbitrage : un tramway sera réalisé sur les boulevards des Maréchaux, et une promenade sur la Petite Ceinture. C'est aussi en 1998 que la Région, sous présidence socialiste, donna son accord de principe, subordonnant sa participation à l'engagement de l'État, que garantira le Contrat de plan conclu l'année suivante.

Parti du pont du Garigliano, le tramway atteignit la porte d'Ivry en 2006, puis la porte de la Chapelle en 2012, le deuxième tronçon ayant été décidé dans la perspective de la candidature olympique de la même année, avant d'arriver à la porte d'Asnières en 2018¹⁷. Les effets du nouveau réseau ne furent pas homogènes. Lors de son lancement à la fin de la mandature Tiberi, la création de la ligne de tramway T3a, au sud de Paris, n'avait été ni réellement accompagnée, ni ses effets anticipés. Les travaux pour la mise en service d'un transport confortable, silencieux et non polluant se limitèrent à la restructuration de la seule plateforme, soit les 40 mètres de largeur des boulevards des Maréchaux. Dans un second temps, les immeubles des années 1920 et 1930 firent l'objet d'une réelle campagne de rénovation et certains espaces publics furent réaménagés, à l'instar de la porte d'Orléans. Une tout autre approche présida à la réalisation de la ligne T3b. Dans une stratégie globale de renouvellement urbain, bien au-delà de la plateforme du tramway, les chaussées de nombreuses rues adjacentes furent rénovées, leurs trottoirs élargis ou améliorés, plusieurs îlots mis en sécurité et des immeubles ravalés, isolés et parfois restructurés, sans oublier l'accompagnement social des habitants¹⁸.

Alors que la réalisation du tramway a conduit à la suppression de plusieurs passages souterrains réalisés avant et après la guerre au long des boulevards des Maréchaux, un mouvement inverse peut être constaté pour le Périphérique et ses couvertures. Une étape déterminante à ce propos fut l'inscription au Contrat de plan État-Région 2000-2006 des trois opérations déjà mentionnées. Celle programmée entre les portes de Champerret et des Ternes n'a jamais été engagée, tandis que celle de la porte de Vanves n'a guère accueilli que des pelouses et des bosquets d'arbres à faible développement, compte tenu des limites du financement municipal qui seul la soutenait. Aux Lilas, où Paris occupe les deux rives de la porte,

17. Son prolongement jusqu'à la porte Dauphine est inscrit au Schéma directeur de la région Île de France de 2013.

18. Apur, « Synthèse des travaux, évaluation à mi-parcours du Contrat de ville de Paris 2015-2020 », Paris, 2019.



Couverture du boulevard Périphérique à la porte des Lilas, Paris 19^e et 20^e.
Mairie de Paris, maître d'ouvrage;
Semavip, aménageur, 2012-2018.
Photographie aérienne Jacques Leroy, 2015.

l'opération fut menée à son terme grâce à l'engagement de l'État et de la Région, et à la création d'un comité d'aménagement intercommunal¹⁹.

Il était permis de penser que les couvertures se poursuivraient, mais l'écart entre le niveau des services urbains rendus et l'investissement nécessaire, proportionnel à une complexité technique délicate à maîtriser, a graduellement imposé un principe de réalité à l'équipe municipale. « Dans tous les cas, le verdict fait l'effet d'un couperet : recouvrir le Périphérique coûte cher », affirmera en 2016 Éric Azière, chef du groupe UDI-MoDem au Conseil de Paris²⁰. L'attention s'était entretemps déplacée vers d'autres enjeux, révélés en 2013 lors du quarantième anniversaire du Boulevard ; l'évènement a réactualisé la dialectique entre nuisances et ressources régulièrement rapportée par la presse, bien que l'achèvement du bouclage de l'A86 et l'amélioration de la continuité des flux sur la Francilienne aient permis de capter une part importante du trafic de transit qui a longtemps emprunté la rocade, utilisée désormais de façon dominante par des usagers parisiens et/ou banlieusards²¹. En adoptant le vœu de réduire la vitesse à 70 kilomètres/heure sur le Périphérique, le 12 juillet 2011, le Conseil de Paris délaissa les approches techniques consistant à se protéger des seuls effets, pour se concentrer sur leur cause. Deux ans plus tard, le Conseil décida de poser un enrobé acoustique sur un segment de 3,3 kilomètres de la voie, que d'autres prolongeront par la suite²².

À ces mesures d'ordre technique s'est ajoutée une réflexion plus systémique avec la Consultation internationale sur le devenir des autoroutes, du boulevard Périphérique et des voies rapides du Grand Paris, lancée en 2018 par le Forum métropolitain présidé par le maire de L'Haÿ-les-Roses, Vincent Jeanbrun, avec l'appui technique de l'Apur et de l'Institut Paris Région. Quatre équipes furent invitées à « une réflexion prospective et stratégique à horizon 2030 et 2050, sur le devenir des autoroutes, du boulevard Périphérique et des voies rapides ou structurantes : améliorer le fonctionnement du réseau pour améliorer les mobilités quotidiennes des Franciliens ; réduire les nuisances (bruit, pollution...) liées au fonctionnement du réseau ; améliorer l'insertion du réseau dans son environnement ; trouver des solutions qui soient soutenables économiquement²³ ». Lors de son rendu l'année suivante, *Les Échos* notèrent qu'il n'y avait « pas d'idée révolutionnaire, pas de concept technologique renversant, ce n'était pas l'idée », et que les équipes, qui n'avaient pas pratiqué une « course à la technologie », visaient avant tout à réduire la circulation en privilégiant l'autopartage, le covoiturage et les voies de bus dédiées²⁴. Nulle place donc pour des propositions comme celle des urbanistes de l'agence FGP et des paysagistes de l'agence TER, qui imaginaient en juin 2014 ni plus ni moins que la disparition de la voie et son remplacement par 35 000 à 50 000 logements et 45 hectares de biodiversité²⁵. Et aucun écho à la déclaration sensationnelle de Gaspard Gantzer, ancien conseiller en communication de François Hollande, qui lança en septembre 2018 son éphémère campagne des élections municipales sous le signe de la destruction du Périphérique²⁶.

Raisonnables d'un point de vue technique, les projets étaient unanimement verts dans leur écriture et prévoyaient tous une augmentation des capacités de la voie grâce aux véhicules autonomes. Dans cette surenchère collective, la palme verte revint à l'équipe New Deal, emmenée par David Mangin : celle-ci végétalisa la ceinture dans l'esprit des représentations proposées par l'Apur dans son étude prospective de 2013, évoquée plus loin. Dès lors qu'elle portait exclusivement sur le réseau magistral, la consultation informait peu des remodelages urbains que permettrait un changement de nature du Périphérique, si ce n'est sur son emprise même, en général plantée²⁷.

La municipalité parisienne affirmait en 2018, dans sa contribution au Schéma de cohérence territoriale métropolitain, qu'il paraissait « aujourd'hui nécessaire de compléter [la] requalification urbaine [de la ceinture] par une réflexion d'ensemble et de long terme sur le devenir du Périphérique », et saluait la consultation du Forum²⁸. Le changement de statut d'une voie de moins en moins nationale et de plus en plus métropolitaine, voire locale, fut mis en évidence en 2019, lorsque la mission d'information et d'évaluation sur le Périphérique du Conseil de Paris rédigea son rapport, qui énonçait de manière très claire les défis propres à cette infrastructure²⁹.

19. Le coût de 99 M€ TTC fut supporté à 38 % par la Ville, 35 % par la Région et 27 % par l'État : *Les Échos*, 13 mars 2017.
20. Éric Azière, « Réinventons le Périphérique ! », *Le Journal du dimanche*, 6 février 2016.
21. D'après Caroline Grandjean, directrice de la Voirie et des Déplacements, les transits par le Périphérique représentent « à peu près 50 % de Paris-banlieue ou banlieue-Paris, 45 % banlieue-banlieue, et 5 % Paris-Paris. C'est une illustration du fait que cette infrastructure est bien une infrastructure métropolitaine et pas seulement parisienne. » ; Conseil de Paris, mission d'information et d'évaluation, « Le Périphérique, quelles perspectives de changements ? », Paris, 2019, p. 35.
22. *Le Journal du dimanche*, 21 avril 2013 ; *Le Parisien*, 19 janvier 2013 (au sujet des nuisances) et 8 juillet 2013 (à propos de la solution). Sur l'extension de l'enrobé, voir *Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment*, 22 juin 2015.
23. Nathalie Moutarde, « Lancement d'une consultation internationale sur le devenir des autoroutes, du périphérique et des voies rapides du Grand Paris », *Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment*, 25 mai 2018.
24. *Les Échos*, 20 février 2019.
25. FGP(u) urbanistes et agence TER paysagistes, *Nouveaux paysages construits du Grand Paris*, Paris, Archibooks, 2014, p. 334 et suiv.
26. Gaspard Gantzer, « Détruisons le périphérique ! », *Le Monde*, 12 octobre 2018.
27. Mathieu Mercuriali et al., *Les Routes du futur du Grand Paris*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, 2019.
28. Secrétariat général de la Ville de Paris, mission Métropole du Grand Paris, « Contribution de Paris au projet métropolitain ».



Dans une lettre ouverte, sa présidente Laurence Goldgrab et son rapporteur Éric Azière exprimaient leur certitude : « Cette autoroute urbaine, véritable fracture de notre territoire métropolitain, n'est pas une fatalité. Un autre avenir est possible, un avenir qui nous réunit au-delà des clivages. Un avenir fait de transformations. » Ils retenaient un double objectif, « combattre la congestion et la pollution, et inventer une continuité urbaine entre Paris et sa première couronne pour recoudre cette déchirure ». D'un point de vue méthodologique, ils faisaient un premier constat : « La concertation est un impératif. Elle devra être un préalable à la nouvelle gouvernance que nous préconisons. Le boulevard Périphérique est à la métropole ce que les parties communes sont à la copropriété, il est donc temps de changer d'échelon de gouvernance.³⁰ » Ce souhait fut concrétisé sans tarder par la mise en place des Ateliers du boulevard Périphérique animés par l'Apur, en présence de la maire de Paris et d'élus des communes métropolitaines³¹.

À défaut d'effacer ou de déclasser le Périphérique, il est toujours possible de planer au-dessus, ce à quoi se sont attaché divers projets dans lesquels l'écho de la « ville spatiale » de Yona Friedman est perceptible. Plusieurs des réponses apportées par les équipes pluridisciplinaires à des marchés de définition accompagnés par la direction de l'Urbanisme et rendus publics en 2005, à la veille de l'adoption du PLU, proposent de contrer les nuisances du Périphérique et son effet de coupure en investissant le domaine aérien situé au-dessus des sections en tranchée. Plus que de simplement couvrir la voie, elles tendent à la création du sol artificiel des opérations immobilières, en même temps que des locaux l'occupant. Voiles-poutres retroussés, dalles alvéolaires, structures de répartition bidirectionnelles et autres prouesses techniques sont censés permettre de consolider infra- et superstructure en un seul système afin d'éviter de reproduire des situations comme celle de la porte de Vanves, où le sol de la couverture avait été conçu sans anticiper son occupation³².

Alertée par ces suggestions, la direction de l'Urbanisme lança en 2008 un appel à la concurrence, notant que « dans le cadre des opérations de couverture du boulevard Périphérique au niveau de portes parisiennes, la réflexion menée

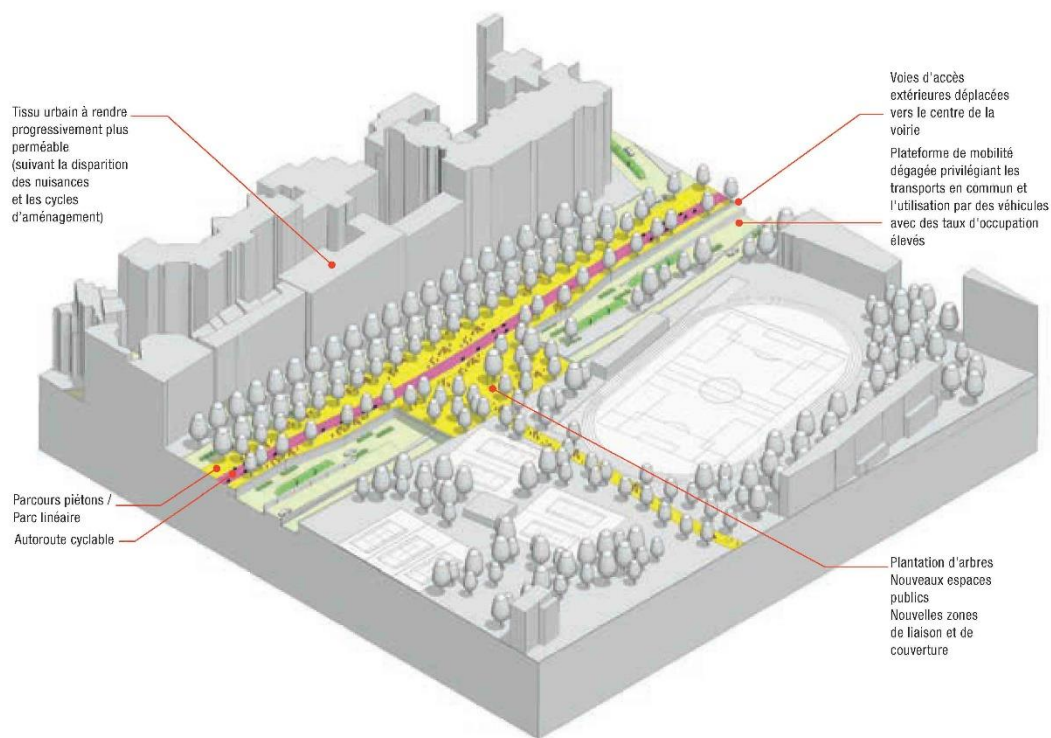
New Deal – SEURA architectes, urbanistes (mandataire), Jorret Llop Pastor, architectes, urbanistes, paysagistes, Marina Cervera et Anna Zahonaro, paysagistes, Carlo Ratti Associati, design, innovation, prospective, Leonard, plateforme de prospective et d'innovation, Vinci Ingerop, mobilité et trafic, Cgt, assembleur de mobilités; projet de transformation du boulevard Périphérique en ruban vert: Consultation internationale « Les Routes du futur du Grand Paris » lancée par le Forum métropolitain du Grand Paris, 2019. (New Deal / Seura architectes)

29. Conseil de Paris, mission d'information et d'évaluation, « Le Périphérique, quelles perspectives de changements? », Paris, 2019.

30. Éric Azière et Laurence Goldgrab, « L'avenir du boulevard Périphérique à Paris: parlons-en! », *Le Journal du dimanche*, 25 mai 2019.

31. Apur, « Atelier n° 1 du boulevard Périphérique, restitution de l'atelier du 12 juillet 2019 », Paris, Ville de Paris, septembre 2019; Apur, « Atelier n° 2 du boulevard Périphérique, restitution de l'atelier du 7 octobre 2019 », Paris, Ville de Paris, décembre 2019.

32. Éric Lapière, dir., *Aménager Paris*, Paris, direction de l'Urbanisme de la Ville de Paris, 2005, p. 80-83.



Shared Utility Networks – Rogers Stirk Harbour & Partners, architectes urbanistes (mandataire), AREP, urbaniste, Michel Desvigne, paysagiste, Artelia, ingénieurs, EY, économistes ; principe pour la couverture et le verdissement du boulevard Périphérique; Consultation internationale « Les Routes du futur du Grand Paris » lancée par le Forum métropolitain du Grand Paris, 2019. (Équipe SUN / Rogers Stirk Harbour + Partners)

par les urbanistes [...] a[va]it abouti à proposer la création d'immeubles-ponts au-dessus de cette infrastructure routière³³. Ce programme faisait clairement du Périphérique une ressource foncière aérienne, ce qu'ont rendu crédible les déclassements du domaine public aux abords de son emprise instruits ces dernières années par le Service de l'action foncière de la même Direction. Certains de ces projets ont bénéficié de l'attention des médias, tels « Mille arbres », de Sou Fujimoto et Manal Rachdi, et la « Ville multi-strate », de Jacques Ferrier, Frédéric Chartier et Pascale Dalix, lauréats de l'appel à idées « Réinventer Paris ». Plus discrètes, d'autres opérations ont cependant été annoncées publiquement. C'est le cas d'un gymnase, avenue Courteline, à la porte de Vincennes, de logements et terrains de sport à la porte Brancion, ou de la série d'immeubles du secteur Gare des Mines-Fillettes, à l'ouest de la porte d'Aubervilliers – ces derniers bénéficiant d'une emprise opérationnelle place Skanderberg, au-dessus de la voie rapide, qui fut intégrée sans tarder au PLU de Paris, dans le secteur coordonné par François Leclercq et associés. Ces solutions restent toutefois conditionnées par la résolution du problème du renouvellement de l'air, sa source au niveau des trémies des passages souterrains étant saturée par un cocktail toxique de dioxyde d'azote et de monoxyde de carbone³⁴. Sans mentionner le fait que ces immeubles-ponts sont en contradiction avec le souhait régulièrement formulé de transformer le Périphérique en boulevard urbain : celui-ci serait contraint à leur niveau de cheminer en souterrain, créant de conséquentes coupures au droit d'interminables trémies d'accès aux passages dénivelés.

La zone fantôme

Sur l'ancienne zone, rebaptisée « ceinture verte » depuis les années 1950, de nouvelles règles prévalent en application de la loi de 1985, dont les effets étaient encore minces en 1991. Depuis 1953, la municipalité parisienne est tenue de produire un état annuel de l'occupation des sols sur cette emprise, précisant ceux affectés à la construction d'immeubles, plafonnés à 20 pour cent de la surface totale

33. Ville de Paris, direction de l'Urbanisme, « Étude sur l'implantation d'immeubles-ponts au-dessus du boulevard Périphérique », Cahier des clauses techniques particulières, 2008, p. 3.
34. Sélectionnés début 2016, les projets « Mille arbres » et « Ville multi-strate » ont fait l'objet de protocoles en janvier 2017, qui ont été prolongés par le Conseil de Paris jusqu'en décembre 2021, avec une demande de « mise en œuvre par la ville des mesures de réduction relatives à la qualité de l'air ». Fabienne Proux, « Réinventer Paris 1 : le Conseil de Paris délibère à nouveau sur « Ville multi-strate » et « Mille Arbres » », *Le Journal du Grand Paris*, 16 juillet 2019.



Hardel Le Bihan, architecte, logements étudiants, résidence pour jeunes travailleurs, équipement sportif et commerces au-dessus du boulevard Périphérique, porte Brancion, Paris 15^e. Concours Inventons la métropole du Grand Paris, 2017. Woodeum SAS / Gecina, RIVP, le Five, maîtres d'ouvrage [2022]. Perspective Virgin Lemon, 2017.



Jacques Ferrier Architectures / Chartier Dalix Architectes, « La ville multi-strate », porte des Ternes, Paris 17^e. Concours « Réinventer Paris », 2017. BNP Paribas Real Estate, maître d'ouvrage, 2017-2022. (Perspective Chartier Dalix architectes et Ferrier Marchetti Studio)

d'un anneau d'environ 35 kilomètres de longueur et 250 mètres de largeur. Ce ratio semble à la fois généreux pour le développement immobilier – 20 pour cent correspondant à 160 hectares d'emprise au sol bâtie – et peu menaçant pour une assiette totale atteignant 800 hectares³⁵. L'état d'occupation édité en 2006, parallèlement à la préparation du PLU, indiquait que 10,79 pour cent du total étaient alors occupés par des édifices³⁶. En juin 2019, l'arrêté d'occupation transmis par la direction de l'Urbanisme à la Préfecture fera état d'une occupation de 11,88 pour cent, évaluant le puissant effort de rattrapage déployé pendant la période 2006-2019 à une augmentation de 1,09 pour cent de l'emprise au sol, c'est-à-dire 87 000 mètres carrés³⁷.

À quoi correspond ce ratio de 20 pour cent ? Peut-on le référer à une forme urbaine spécifique ? Les plans de masse publiés en 1954 donnent une idée des intentions initiales, mais ne constituent en aucun cas une référence, tant leur taux de construction est faible. La section 5 de la ceinture verte, entre les portes de Montreuil et de Bagnolet, présente une occupation bâtie de 2 pour cent, tandis que la partie occidentale de la section 2, à la porte de Châtillon, est occupée à hauteur de 5 pour cent. Les ratios d'origine sont moins significatifs aujourd'hui que ceux effectifs en 2020. Section 5, il est de 7 pour cent, tandis qu'à l'ouest de la section 2 il atteint 11 pour cent. Dans les deux cas, la ceinture verte reste lisible, tant en vue aérienne que sur le terrain. La situation est légèrement différente porte de Montmartre, où la continuité du bâti a été recherchée sur l'avenue de la porte. Pourtant, le taux d'occupation par le bâti, proche de celui de la porte de Châtillon, n'y est que de 12 pour cent.

Il suffit d'observer certains ensembles linéaires de HBM des boulevards des Maréchaux pour avoir une idée de ce que signifie le ratio de 20 pour cent. Face au secteur 5, si l'on prend en compte les 40 mètres du boulevard Davout, puisque le Périphérique est totalement inclus côté zone, le taux d'emprise bâtie au sol est aujourd'hui de 19 pour cent. Il atteint 17 pour cent porte de Châtillon, et 22 pour cent porte de Clignancourt. Compte tenu de la ressource foncière que représente

35. La superficie effective de l'ancienne zone est de 799 ha, légèrement inférieure à celle, théorique, de 35 km x 250 m = 875 ha, soit plus de 1/10^e de la surface de Paris sans les bois de Boulogne et de Vincennes, qui est de 8 445 ha.
36. Direction de l'Urbanisme de Paris, « Atlas 2006. État existant ; état d'occupation des sols de la zone », Paris, Ville de Paris, 2006.
37. État annuel d'occupation de la zone *non ædificandi* des anciennes fortifications de Paris, arrêté de la maire de Paris, 5 juin 2019.

CAB architectes, mandataire, projet de gymnase-pont au-dessus du boulevard Périphérique, avenue Courteline, à proximité de la porte de Vincennes, Paris 12^e. Semapa et Logis-Transports, maîtres d'ouvrage, 2017. (Image Playtime pour CAB architectes)



Sou Fujimoto Architects et Manal Rachdi-OXO Architectes, « Mille arbres » sur le boulevard Périphérique, porte Maillot, Paris 17^e. Concours « Réinventer Paris », 2017. Compagnie de Phalsbourg, Ogiç, maîtres d'ouvrage, 2017. (Perspective SFA + OXO + MORPH)



l'ancienne zone et dont rend compte le bilan du GPRU, il est probable que la pression immobilière continue de s'y exercer et aboutisse irrémédiablement à l'occupation des 20 pour cent autorisés³⁸. Cette hypothèse est implicite dans le Plan stratégique de 2013, dans lequel figure la catégorie des « formes urbaines nouvelles qui favorisent la porosité entre espaces publics et ceinture verte » ; les petites taches rouges de celles-ci couvrent déjà de longues portions d'une ceinture qui risque de ne plus être verte que par fragments ténus, disparaissant le long des avenues de jonction, morcelée par une suite de ganses ourlées. L'image séduisante d'une sinusoïde reptilienne enjambant les obstacles, telle qu'elle figure sur les documents de programmation de la direction de l'Urbanisme, paraît dès lors fort peu crédible³⁹. La question qui se profile en 2020 est celle de la morphologie réellement souhaitée pour la ceinture verte, et de savoir si la stratégie des « portes en places », qui tend à accentuer la discontinuité des domaines végétalisés, est tenable à moyen terme.

Marcel Roncayolo suggérait en 1993 que l'agglomération en vienne à « se reconstruire autour d'espaces publics qui ne soient plus strictement parisiens, [tenant] compte des continuités d'espaces publics offertes par le centre, même si ces continuités sont parfois faites de diversité et de rythmes changeants », comme l'axe ouest issu des Champs-Élysées, la Seine ou la ceinture. Il attendait que celle-ci soit valorisée « comme lien avec les communes limitrophes – c'était le vieux rêve de la ceinture verte, or il se trouve qu'avec le Périphérique comme dernier usage c'est la notion de coupure qui l'a emporté. Pourtant, économiquement, socialement et mentalement, cette coupure s'estompée, et le paysage se trouve en retard sur les pensées et les pratiques », et il imaginait « un paysage à l'échelle et en même temps à l'usage de cette nouvelle pensée »⁴⁰.

Selon les analyses de l'Apur en 2013, la ceinture verte inclut à la fois l'emprise de l'enceinte de Thiers et celle de sa zone *non aedificandi*, ce qui permet d'y voir un espace où réside « près d'un sixième de la population parisienne », bien que son « paysage se caractérise par son ampleur, un vide annulaire et continu le long des 35 kilomètres de la limite de Paris »⁴¹. Cette double perception d'un

38. Le bilan du GPRU, dont seuls deux sites sur treize ne sont pas directement sur la ceinture, confirme la ressource foncière que représente cette dernière, qui accueille 15 % de l'effort de la Ville de Paris pour le logement, soit environ 6 750 logements en 2019.

39. Voir « Projet 17^e-18^e – GPRU Montmartre-Clignancourt-Poissonniers », plan des secteurs, DU SCC, <https://www.paris.fr/pages/projet-17e-18e-gpru-montmartre-clignancourt-poissonniers-6123/>

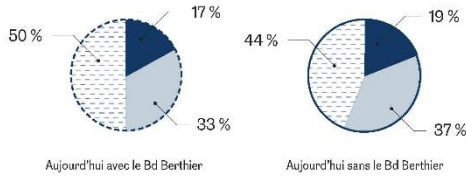
40. Roncayolo, « Pour des espaces de pratiques multiples », 1993, p. 40.

Porte d'Asnières



Emprise de la ceinture

- Surface bâtie
- Surface voisine
- Surface libre



Porte de Châtillon

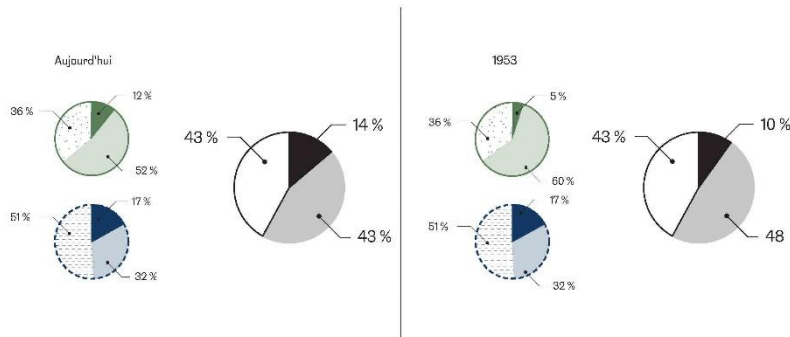


Emprise des fortifications

- Surface bâtie
- Surface voisine
- Surface libre

Emprise de la zone

- Surface bâtie
- Surface voisine
- Surface libre



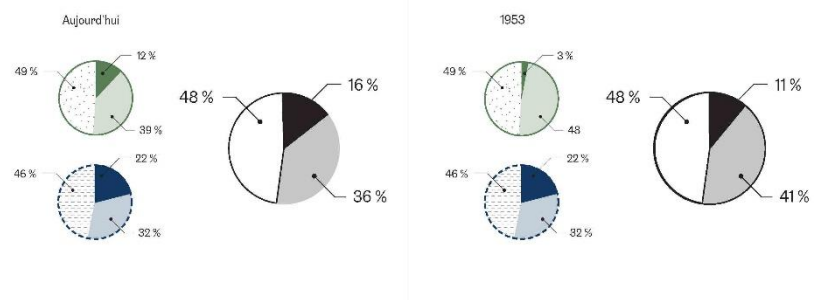
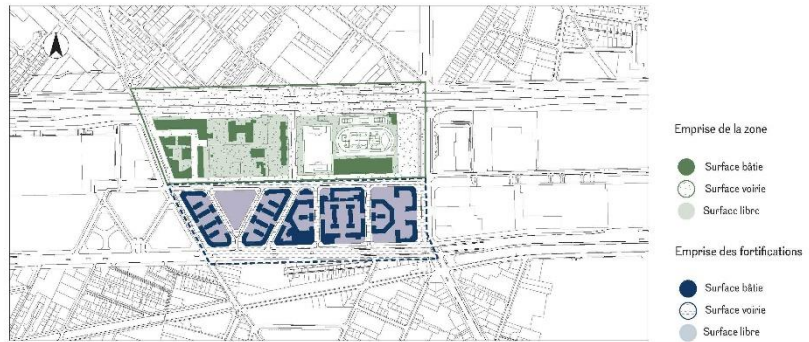
L'emprise au sol des bâtiments sur la ceinture: analyse graphique de 2020

La loi Lafay de 1953 autorisait la construction d'immeubles sur 20 % du sol de l'ancienne zone non aedificandi devenue ceinture verte, à la condition de compenser cette surface dans Paris. La loi de 1985 a abrogé l'obligation de compensation mais maintenu le plafond de 20 %. Les plans de masse de 1953 (ill. p. 252, 261 et 265) étaient loin de générer un CES de 20 %. Le plan de la section 5, de la porte de Montreuil à celle de Bagnolet, présentait une emprise bâtie de 2 %, la partie occidentale de la section 2, porte de Châtillon, de 5 %, et celle reliant les portes de Clignancourt et de Montmartre, de 4 %. Ces plans ont introduit une distorsion dans la perception que l'on peut avoir de l'occupation de la ceinture verte. L'exemple d'une occupation à 20 % est donné sur la ceinture elle-même, avec la ville linéaire des boulevards des Maréchaux. Face au secteur 5, si l'on inclut dans le calcul les 40 m du boulevard Davout, ce qui semble légitime dans la mesure où, côté zone, le boulevard Périphérique est totalement pris en compte, le taux d'emprise bâtie au sol est aujourd'hui de 19 %, tandis qu'il est de 17 %, porte de Châtillon et de 22 %, porte de Clignancourt. À la porte d'Asnières, la zone d'aménagement concerté des années 2000 occupe sans distinction les terrains de la fortification et de la zone non aedificandi avec une emprise bâtie de 19 %, Périphérique inclus et d'un peu plus de 17 %, si on y ajoute l'emprise du boulevard Berthier. Constitue-t-elle le canon secret des futurs projets ?

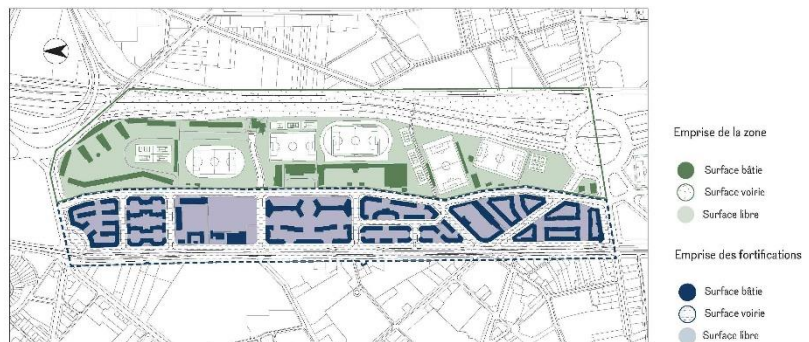
Coefficient d'emprise au sol du secteur de la ZAC de la porte d'Asnières, étendu à la partie de Paris hors boulevard Périphérique, boulevard des Maréchaux compris. Dessin Édouard Bergeret et Martin Roynard, Atelier Georges, 2020.

Coefficients d'emprise au sol à la porte de Châtillon, comparaison du projet de 1953 et de la situation actuelle; emprise de la ceinture verte et emprise du secteur du boulevard des Maréchaux. Dessin Édouard Bergeret et Martin Roynard, Atelier Georges, 2020.

Portes de Clignancourt et de Montmartre

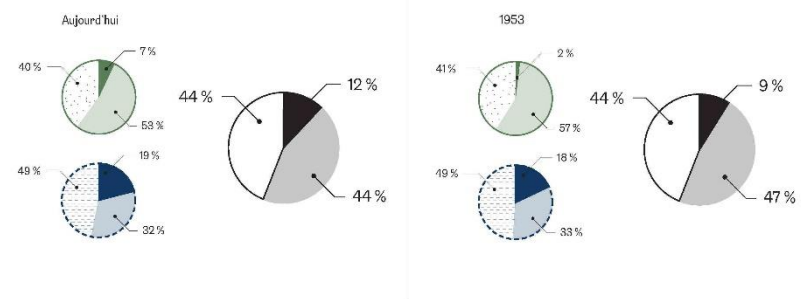


Portes de Montreuil et de Bagnolet



Coefficients d'emprise au sol entre les portes de Montreuil et de Bagnolet, comparaison du projet de 1953 et de la situation actuelle; emprise de la ceinture verte et emprise du secteur du boulevard des Maréchaux. Dessin Édouard Bergeret et Martin Roynard, Atelier Georges, 2020.

Coefficients d'emprise au sol entre les portes de Clignancourt et de Montmartre, comparaison du projet de 1953 et de la situation actuelle; emprise de la ceinture verte et emprise du secteur du boulevard des Maréchaux. Dessin Édouard Bergeret et Martin Roynard, Atelier Georges, 2020.



espace métropolitain à la fois plein – d’habitants – et vide – de constructions – est conforme à celle de la Mairie, qui semble considérer que la réserve foncière de 20 pour cent peut être exploitée sans altérer l’idée de ceinture verte. Mais l’image sous-tendant cette perception d’une ceinture très faiblement occupée n’alerte pas sur l’incontestable réalité de sa tendance à l’occupation minérale. On découvre dans l’étude de l’Apur qu’en 2013, 88,2 pour cent du domaine sont occupés par des espaces non bâtis, dont 26,4 pour cent par les boulevards Périphérique et des Maréchaux et 13,4 pour cent par des voies publiques (soit 39,8 pour cent de voirie). Seuls 14,1 pour cent le sont par des parcs et jardins publics. Quant aux 9,9 pour cent d’équipements sportifs et de plein air, ce sont en général des courts de tennis en béton et des pelouses synthétiques⁴².

Les « forêts linéaires » nord et sud du secteur d’aménagement Paris Nord-Est entendent être une réponse à la fragmentation des continuités écologiques sur la ceinture. Situées de part et d’autre du Périphérique entre les portes de la Villette et d’Aubervilliers, elles créent deux rubans végétaux d’environ 300 mètres de longueur et un peu moins de 40 mètres de largeur moyenne. Mises en œuvre depuis 2014, elles seront à terme plantées d’environ 3 600 arbres de haute tige⁴³.

La métropole, enfin

On se souvient que dès 1913, la Commission d’extension avait inscrit la ceinture dans un territoire bien plus vaste que la municipalité parisienne, avant que le plan régional de Prost et ses variantes, puis les schémas directeurs successifs ne l’incluent dans leur vision de la voirie et des espaces libres. En termes concrets, l’attention à son double anneau s’était cependant diluée dans la segmentation des collectivités en charge du destin de l’agglomération. Il fallut que la notion de métropole, que nous avons très tôt évoquée, en ce qui nous concerne, dans la recherche qui conduisit à la première édition de cet ouvrage, soit remise au goût du jour pour que ces collectivités et un certain nombre d’experts en viennent à changer la focale avec laquelle était observée la ceinture.

Dès son élection en 2001, la municipalité de Bertrand Delanoë engagea un profond changement dans les rapports de Paris avec les collectivités d’Île de France, limitrophes ou lointaines. Elle prit acte des nouvelles conditions de dialogue à l’échelle de la région⁴⁴. Sans tarder, le nouveau maire « inventa monsieur Grand Paris », le conseiller communiste du 20^e arrondissement Pierre Mansat, nommé adjoint chargé des relations avec les collectivités d’Île de France⁴⁵. Puis elle présenta au Comité interministériel des villes un projet de renouvellement urbain de la couronne de Paris, prescrivant des études sur une demi-douzaine de portes. Concernant celles de Vanves, Clignancourt et Ivry, il s’agissait de réhabilitations et d’espace public, tandis que pour celles d’Aubervilliers, Pouchet et de Montreuil, les aspirations étaient plus ambitieuses⁴⁶. Une des lignes de force du projet était la création de nouvelles liaisons Paris-banlieue, motivées par un désir de « réparation » urbaine. Dans cet esprit, les maires et conseillers généraux d’Île de France furent invités à rencontrer les élus parisiens le 5 décembre 2001 à la Maison de la RATP. Ces deux lignes d’action, tôt tracées à l’aube d’un mandat municipal entendant rompre avec les précédents, perdurent aujourd’hui encore, bien que leur intensité ait pu varier depuis : un projet urbain pour la ceinture attentif aux relations avec les quartiers riverains à l’intérieur et à l’extérieur, doublé d’une démarche de concertation avec les collectivités proches ou lointaines de l’agglomération.

Lors de l’élaboration du PLU qu’engagea la nouvelle municipalité l’année suivante, le groupe de concertation « Paris, métropole au cœur de l’agglomération », présidé par Pierre Mansat, permit d’inscrire cette démarche municipale dans une dynamique métropolitaine qu’il contribua à animer⁴⁷. S’appuyant sur un comité d’experts qui réunissait géographes, urbanistes, économistes et architectes, le maire-adjoint créa dès 2001 les dispositifs d’une réflexion élargie : la lettre de la coopération territoriale *Extramuros*, cette même année, puis *Les Cahiers de la métropole*, le séminaire « Paris et les collectivités territoriales du cœur de l’Île de

41. Christiane Blancot, dir., « La Ceinture verte de Paris au XXI^e siècle. Hier, aujourd’hui, demain ? », Paris, Apur, 2013, p. 14.

42. *Ibid.*, p. 17.

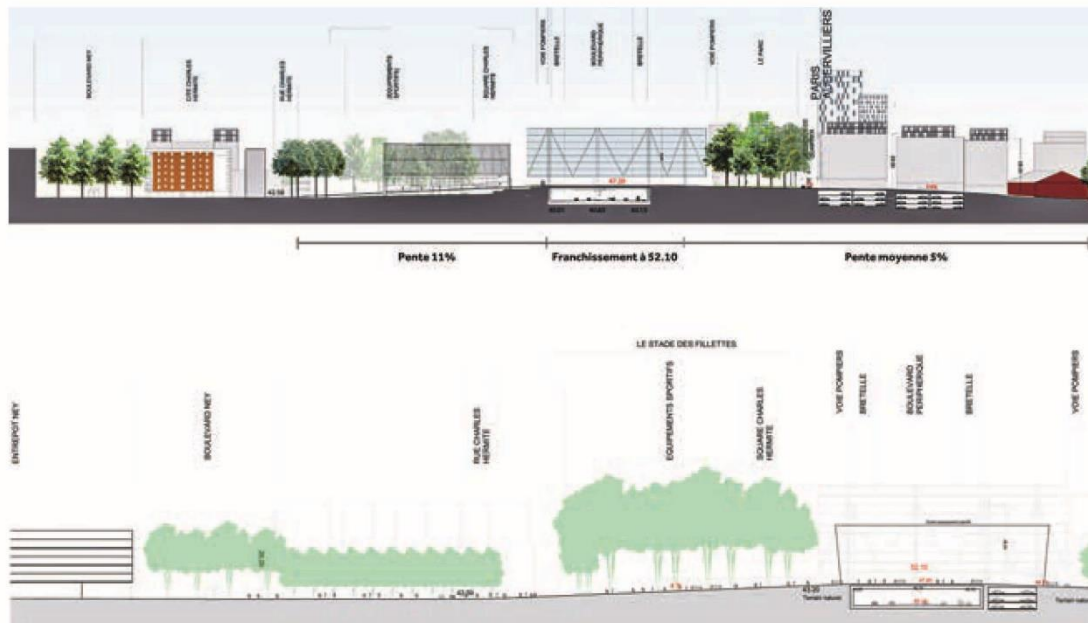
43. <https://www.paris.fr/pages/la-foret-lineaire-va-stendre-le-long-du-periphérique-2874/> consulté le 29 juillet 2020

44. Loi n° 99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale, dite loi Chevènement, *Journal officiel de la République française*, n° 160 du 13 juillet 1999, p. 10361 et suiv.

45. *Le Nouvel Observateur*, 10 mai 2001.

46. « Six projets pour les portes de la capitale », *Le Monde*, 28 septembre 2001.

47. Il s’agit du 8^e groupe de concertation mis en place par la municipalité, présidé par Pierre Mansat et initialement animé par André Lortie, qui en 2002 rassemble 127 participants, élus et techniciens issus de l’agglomération parisienne : Mairie de Paris, direction de l’Urbanisme, *Les Cahiers du PLU de Paris*, n° 2, mai 2002, p. 1-6.



D&A, architecte. aménagement du secteur Gare des Mines-Fillettes, Paris 18^e. Ville de Paris et Plaine Commune, maîtres d'ouvrage. Coupes de principe au droit des immeubles-ponts sur le Périphérique, 2015. (D&A – FI LY)
Afin de franchir la voie rapide, les immeubles-ponts sont posés sur des talus qui font office de culées et créent une tranchée artificielle, accentuée par le décaissement partiel de la chaussée.

(double page suivante) «Actions pour une ceinture verte, plan stratégique», Atelier parisien d'urbanisme, 2013.

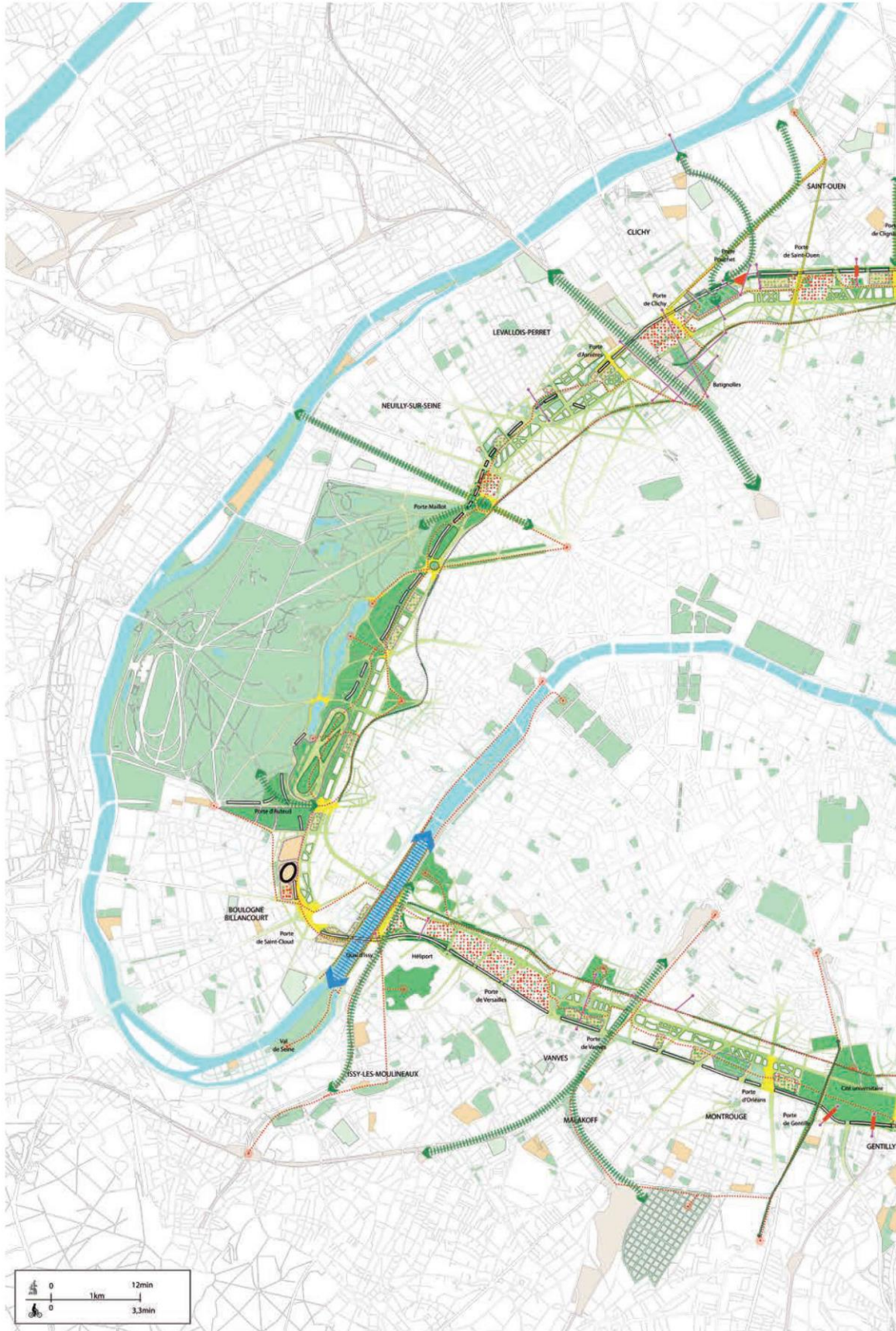
48. Atelier Christian de Portzamparc, « Du cyberspace vers l'espace physique – un défi pour la métropole », dans *Le Grand Pari(s). Consultation internationale sur l'avenir de la métropole parisienne*, Paris, Cité de l'architecture et du patrimoine, 2009, p. 101-122.
49. « Proposition : effacer le Périphérique », avec comme référence la M30 de Madrid. Rogers Stirk Harbour + Partners, *Paris métropole, le dessin de l'agglomération parisienne du futur*, Londres, RSH, 2009, p. 163.
50. Jean Nouvel, Jean-Marie Duthilleul, Michel Cantal-Dupart, *Naissances et renaissances de mille et un bonheurs parisiens*, Nice, Les Éditions du Mont-Boron, 2009. Studio 09, *Le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne, la ville « poreuse » : chantier 2*, Milan, 2009, p. 157.
51. Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, *Journal officiel de la République française*, n° 0128 du 5 juin 2010, p. 1 0339 et suiv.

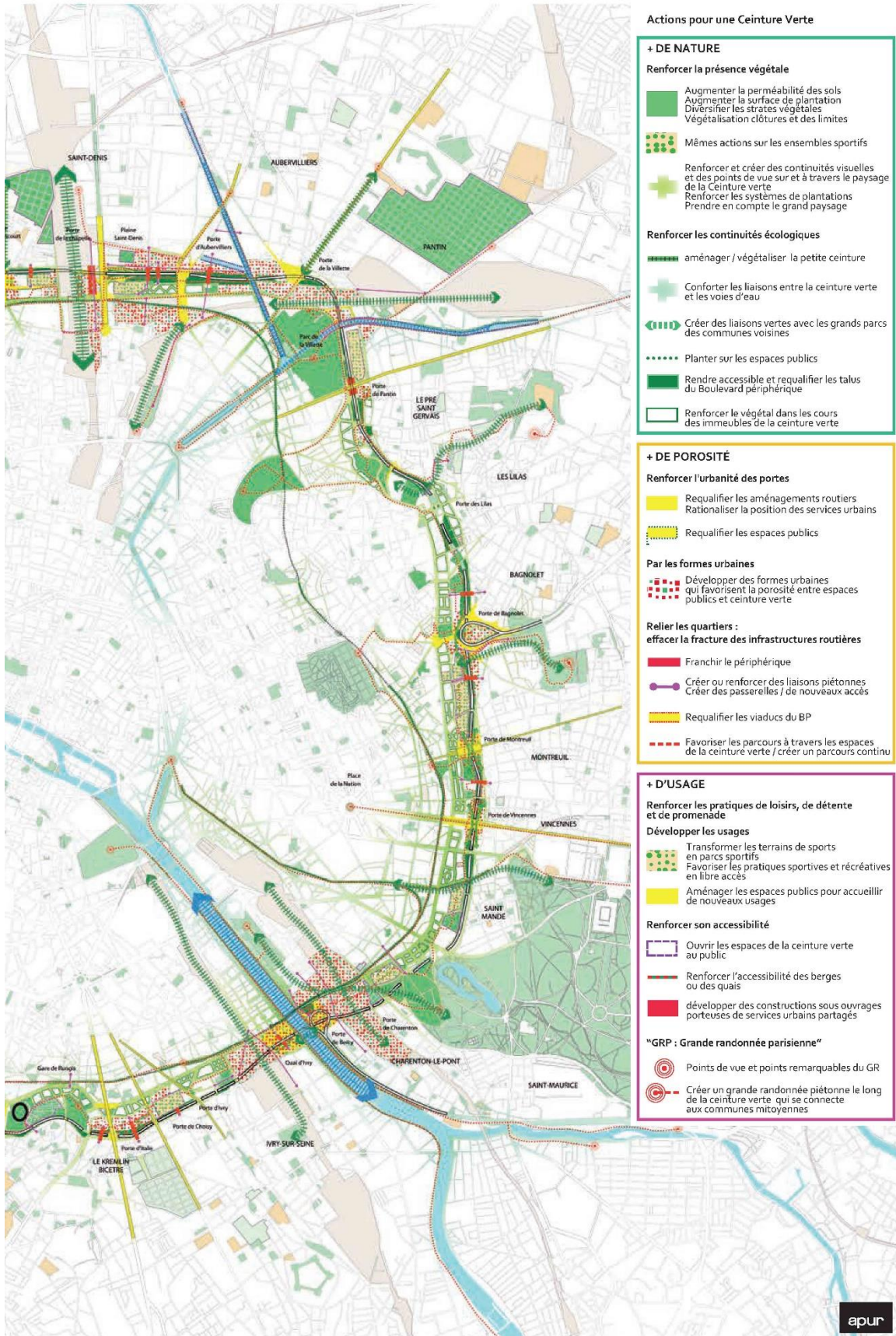
France : quelles formes de coopération ? », suivi des Conférences interdépartementales et de la Conférence métropolitaine récurrente à partir de 2006.

Alors que la seconde mandature Delanoë voyait les demandes de couverture proliférer, cette patiente construction politique menée avec les territoires riverains amorça un changement concret dans l'approche de la ceinture. En 2008, le maire de Paris signa avec Patrick Braouezec, président de la communauté d'agglomération de Plaine Commune, un protocole d'accord pour l'aménagement du premier quartier intercommunal entre Paris et ses voisins, le secteur de la gare des Mines-Fillettes. Il faisait suite aux Assises de la métropole, où élus municipaux, conseillers généraux et régionaux, représentants de l'État et experts s'étaient réunis aux Docks de Paris à Aubervilliers le 25 juin 2008 et avaient décidé de créer le syndicat mixte d'études Paris métropole, qui deviendra par la suite le Forum métropolitain du Grand Paris.

En face de cette construction méthodique, les dix équipes invitées à la consultation à grand spectacle lancée au même moment par le président Nicolas Sarkozy pour le « Grand Pari(s) de la métropole parisienne » semblaient moyennement motivées par la ceinture. Christian de Portzamparc faisait du Périphérique le site d'un nouveau transport en commun monorail, dont la structure surplomberait la voie rapide, sans guère de détails sur les stations permettant d'y accéder⁴⁸. Rogers Stirk Harbour + Partners modifiaient l'ouvrage à travers une stratégie d'« effacement », en y implantant un tramway et un chapelet de parcs et jardins⁴⁹. D'autres concurrents avaient plutôt à cœur de franchir l'obstacle par des aménagements intercommunaux, comme les terrasses-jardins des Batignolles proposées par les Ateliers Jean Nouvel entre Paris et Asnières-sur-Seine *via* Clichy. Bernardo Secchi et Paola Viganò proposaient simplement de le couvrir, en s'inspirant de la porte des Lilas⁵⁰.

Vite oubliée après avoir occupé les médias à saturation, la consultation conduisit à la loi du 3 juin 2010, dans laquelle il n'est pas question de Paris dans son périmètre municipal⁵¹. Essentiellement palpable au travers des effets du Grand Paris Express, elle ne se fit pas sentir directement sur la ceinture, alors que les collectivités







Pierre Alain Trévelo, Antoine Viger-Kohler, architectes urbanistes, schéma des « identités métropolitaines ». Dans *No Limit, étude prospective de l'insertion urbaine du Périphérique de Paris*, Pavillon de l'Arsenal, 2008. (TVK)

territoriales se saisissaient effectivement des enjeux métropolitains. De 2001 à 2010, Paris a signé dix-huit protocoles de coopération intercommunale et engagé deux conférences interdépartementales avec la Seine-Saint-Denis et le Val de Marne. Ces protocoles se sont traduits par des participations croisées à des comités de pilotage, comme celui du quartier intercommunal de la porte des Lilas, ou à des jurys de concours, comme lorsque la Mairie de Pantin fut invitée à celui pour le stade Ladoumègue (Feichtinger, architecte) et une résidence étudiante (Ofis, architecte); par des coopérations dans le cadre de projets de transport, tel le soutien financier de Paris à l'extension du tramway T2 de la Défense à Issy-les-Moulineaux et Paris; ou encore par des opérations comme les Docks à Saint-Ouen⁵².

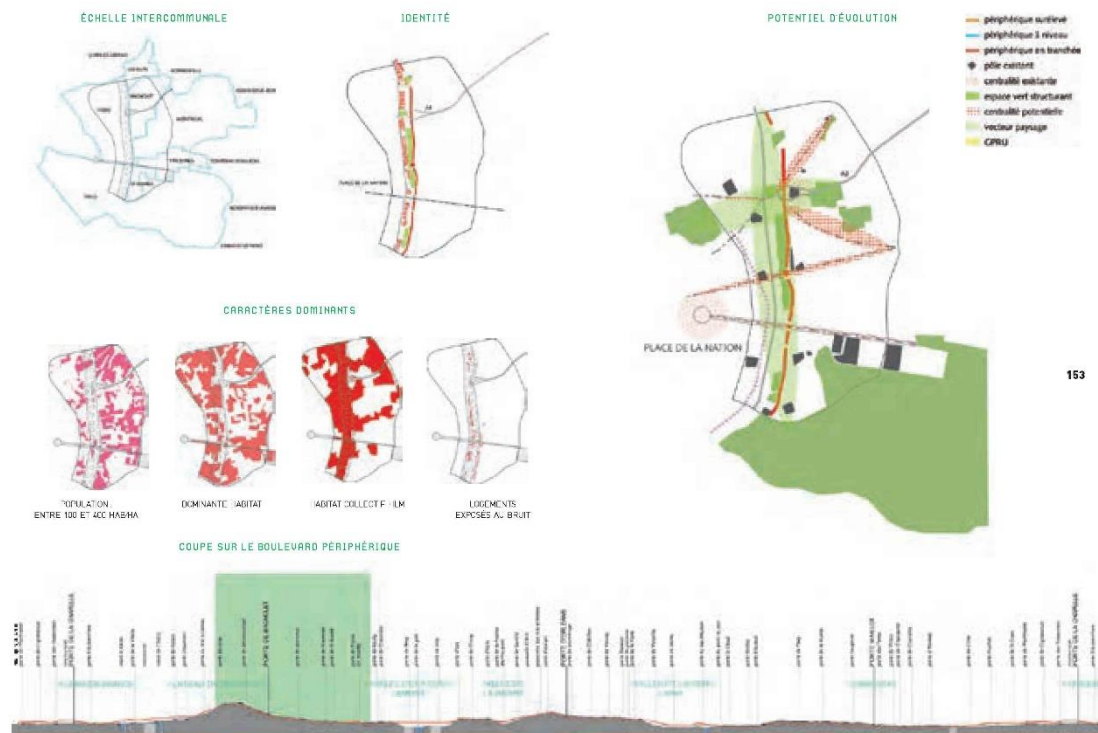
Cette démarche politique s'était aussi traduite par des études techniques dont celle, prospective, de l'insertion urbaine du Périphérique de Paris, lancée en 2005 par la direction de l'Urbanisme avec la délégation générale à la Coopération territoriale de la Ville de Paris. Un comité d'élus de Paris et de l'Île de France la pilotait et des ateliers de travail furent organisés avec les collectivités au contact de la ceinture, des communes aux communautés d'agglomération et aux départements. Elle déboucha sur la vision de frontières qui s'estomperaient par magie, comme l'indique le titre de l'étude qui en résulta : « No Limit⁵³ ». Approfondissant et précisant l'hypothèse des mégaformes urbaines pour proposer celle d'« identités métropolitaines », l'étude invitait à engager dans une concertation projectuelle des territoires disjoints par la limite de Paris, mais perçus comme partageant des qualités communes susceptibles d'être développées de concert.

Ces démarches furent fort lentes à se concrétiser, lorsqu'elles concernaient des territoires à cheval sur la ceinture, comme on peut le constater à Montreuil ou à Plaine Commune. Il fallut dix-sept ans pour que le protocole Paris-Montreuil de 2002 aboutisse en 2019 à la désignation du lauréat de l'appel à projets urbains innovants Reinventing Cities, piloté par le C40 (Cities Climate Leadership Group), pour la requalification urbaine de ce seuil. L'asymétrie est ici évidente. Identifié en 2006 dans le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) de Paris

52. Christiane Blancot, dir., « Docks de Saint-Ouen, de la zone industrielle à la ville », Paris, Apur, 2006.

53. Pierre Alain Trévelo, Antoine Viger-Kohler, *No Limit, étude prospective de l'insertion urbaine du périphérique de Paris*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, 2008.

54. Plan local d'urbanisme intercommunal d'Est-ensemble, approuvé par délibération du Conseil de territoire en date du 4 février 2020, p. 7. Ce secteur était déjà identifié dans le Schéma d'objectifs pour l'aménagement de la couronne dans Paris de 1988.



153

Pierre Alain Trevelo, Antoine Viger-Kohler, architectes urbanistes, éléments d'analyse du territoire n° 4, centré sur la porte de Montreuil. Dans *No Limit, étude prospective de l'insertion urbaine du Périphérique de Paris*. Pavillon de l'Arsenal, 2008. (TVK)

comme secteur partagé de requalification du domaine public de part et d'autre de la limite communale, il ne figure pas dans le PLU de Montreuil approuvé en 2018, muet sur le lien avec cet aménagement déterminant. Bien que la porte de Montreuil soit indiquée comme une entrée de ville à améliorer, celle-ci n'est pas intégrée dans le projet. Nulle mention non plus dans le PLU intercommunal d'Est Ensemble, si ce n'est la réitération du vœu qu'y advienne un « développement des polarités actuelles et futures du territoire », au milieu d'un cordon hachuré sensé affirmer la volonté d'une « requalification des portes et de leurs abords en lien avec Paris (territoire du Faubourg) » en attente depuis plus de trente ans déjà⁵⁵.

Au nord, une première convention était signée en 2005 entre Paris et Plaine Commune au sujet de la candidature pour les Jeux olympiques de 2012, tandis qu'en 2008 le projet d'aménagement intercommunal Gare des Mines-Fillettes faisait l'objet d'un nouveau protocole entre les mêmes partenaires. Mais ce projet de ZAC intercommunale, qui représentait un bassin de 4 400 emplois et de 3 900 logements de part et d'autre du Périphérique, a été critiqué par Plaine Commune et les élus de la Seine-Saint-Denis car développant « de manière insuffisante le lien entre les territoires⁵⁵ ». Au sud, on se réjouissait en 2002 de ce que « le jury de la consultation pour l'aménagement du secteur Masséna-Bruneseau retienne la proposition des Ateliers Lion, notamment pour les qualités de liens entre Paris-Rive gauche et Ivry⁵⁶ ». Depuis, on peut se demander si le choix d'y ériger des immeubles de grande hauteur ne serait pas un signe de la domination immobilière parisienne, dont la ceinture a été un des supports avancés depuis la convention de 1912.

L'analyse des effets des conventions de coopération sur les transformations concrètes à l'interface de la ceinture et de ses vingt et un voisins permettrait de mesurer leur impact dans Paris ainsi que sur la capacité de ces opérations à préserver, ou tout au moins à ne pas morceler irrémédiablement, une ceinture verte qu'apparemment tous souhaitent voir consolidée. Comme cent ans plus tôt pour les rédacteurs du rapport de la Commission d'extension de Paris avec leur système de parcs, le programme de l'Apur était en effet de « relier les grands espaces verts entre

55. Julien Descalles, « Porte de la Chapelle, faire sauter le verrou », *Grand Paris développement*, n° 32, décembre 2019, p. 29.
56. <http://www.pierremansat.com/article-l-emergence-politique-du-grand-paris-tentative-de-chronologie-64473768.html>



Atelier Georges, architecte urbaniste, projet d'aménagement du secteur de la porte de Montreuil. Nexity, Engie et Crédit agricole, maîtres d'ouvrage, 2019. (L'Autre Image)

eux par la ceinture verte et [de] relier la ceinture verte aux espaces constitutifs de la trame verte métropolitaine hors Paris⁵⁷ ».

Épilogue

Par une ruse de l'histoire, depuis que la loi de 1953 a autorisé à construire sur 20 pour cent de la surface de la ceinture d'espaces libres issue de la loi de 1919, ce domaine a été transformé en réserve foncière. Il est aussi devenu depuis plusieurs années une réserve de biodiversité, et de ce fait soumis désormais à l'injonction paradoxale de conjuguer valorisation immobilière et valorisation écosystémique. Par un jeu de concurrence territoriale et de coopération-compétition, Paris est contraint de trouver à l'intérieur de ses limites les ressources de sa croissance, tout en renonçant à certains fragments de son assiette situés hors de son périmètre communal. Certaines conventions de coopération lui offrent la possibilité d'assurer un accroissement d'activité tout en étant partenaire d'opérations situées hors de son territoire administratif. C'est le cas notamment avec les Jeux olympiques de 2024, qui seront un moteur de développement pour Paris, alors que les épreuves se dérouleront majoritairement en périphérie. En dépit de leur échec, l'impact des candidatures antérieures n'avait pas été négligeable⁵⁸. Les effets du Grand Paris Express sont du même ordre. Alors que les investissements infrastructurels s'effectuent hors de Paris, c'est dans son périmètre que les valeurs immobilières connaissent la plus forte croissance. Mais si la municipalité souhaite préserver son potentiel économique et conserver sa population, compte tenu des tendances à la décohabitation et à la diminution de la taille des ménages, elle n'a d'autre choix que de poursuivre son développement, la ceinture en étant l'espace inévitable.

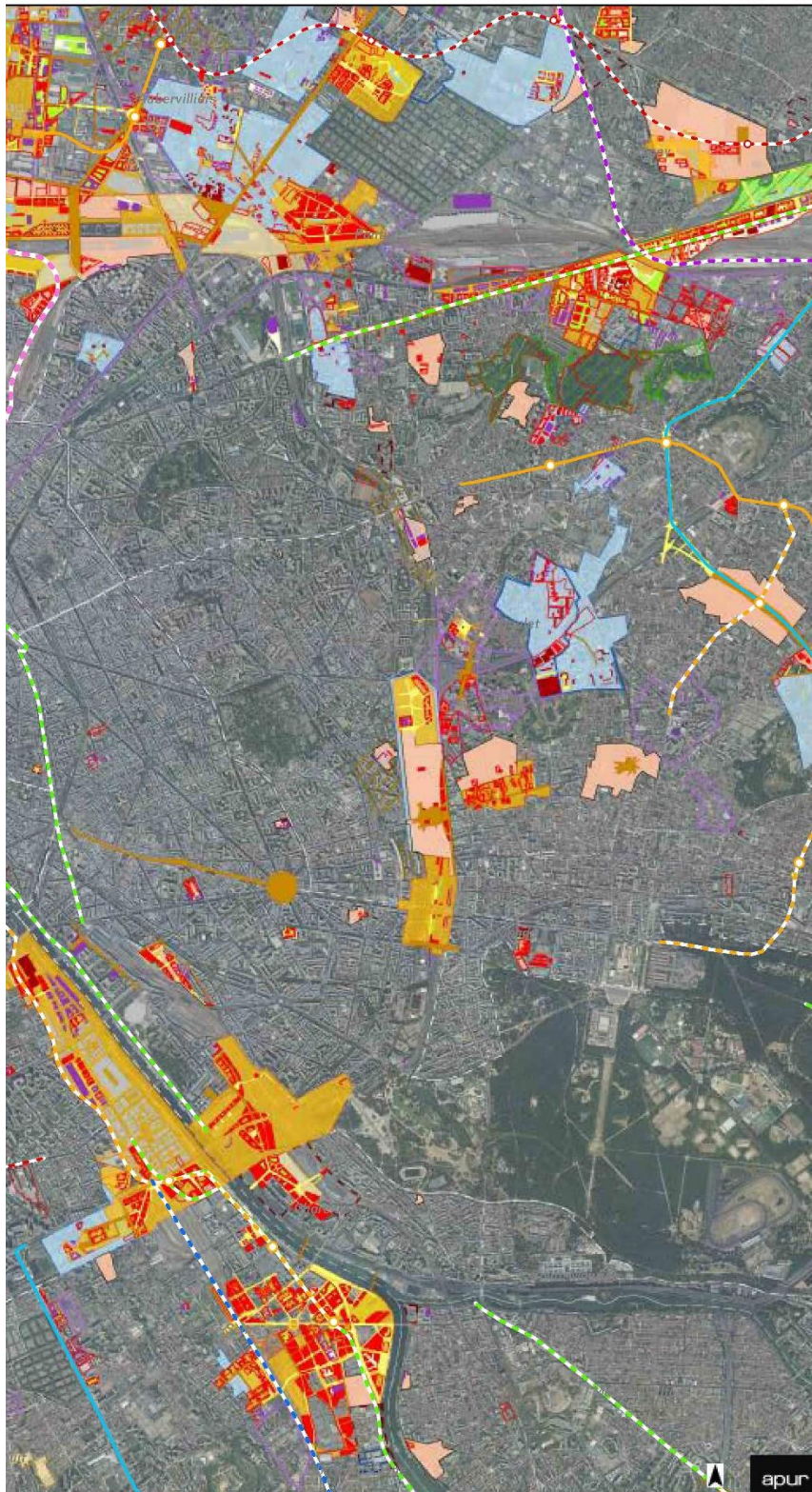
La mise en partage des projets pour les territoires d'interface, amorcée au cours des deux premières décennies du XXI^e siècle et expression d'une ouverture parisienne à l'adresse des voisins, est-elle encore d'actualité ? Sous quel régime l'assemblage territorial entre Région, Métropole, départements, établissements publics territoriaux (EPT) et communes peut-il garantir la pérennité des biens communs ?

57. Blancot, « La Ceinture verte de Paris au XXI^e siècle », p. 51.
58. « Renouvellement urbain et Jeux olympiques », *Paris Projet*, n° 36-37, 2005.

Projets d'aménagement et de transport



«Projets d'aménagement et de transports», état des projets à l'échelle de Paris et de la première couronne, juillet 2020. Atelier parisien d'urbanisme,



Projet de transport

- GPE**
 - En cours
 - À l'étude
- RER**
 - En cours
 - À l'étude
- Metro**
 - En cours
 - À l'étude
- CDG Express**
 - En cours
 - À l'étude
- TCSP**
 - En cours
 - À l'étude
- Tramway**
 - En cours
 - À l'étude
- Tangentielle**
 - En cours
 - À l'étude

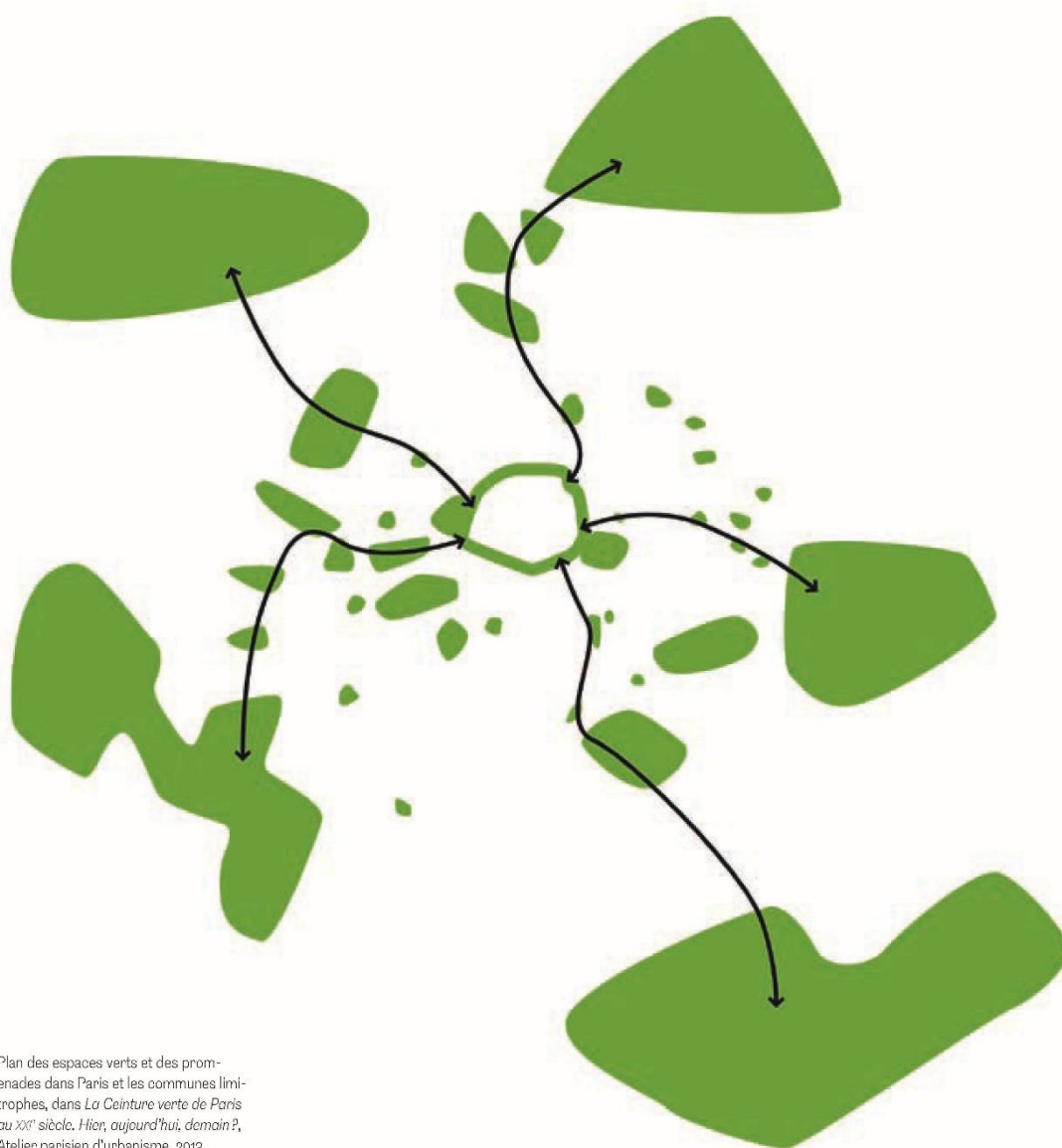
Projet d'aménagement en cours

- ZAC à l'étude
- ZAC en cours
- Autre périmètre d'aménagement
- NPRNU
- PRU 1
- GPRU
- Périmètre d'étude
- Secteur de réflexion
- Forêt Bois Parc à requalifier
- Projeté
- Réhabilité
- Réalisation récente
- Existant
- Espace public à créer
- Espace public requalifié
- Espace vert public projeté

est un élément clé, ne fait que renforcer ce constat d'impuissance qui appelle, selon ces acteurs de la dialectique métropolitaine, un mode clarifié de gouvernement à même de faire converger les réponses territoriales face aux enjeux présents. Six mois auparavant, l'adjoint à la maire de Paris Jean-Louis Missika présentait quant à lui à ses auditeurs de l'association Terra Nova sa vision d'un « nouvel urbanisme parisien », essentiellement centrée sur le territoire municipal, dans la poursuite de la politique menée pendant la mandature alors près de son terme. En ce qui concerne la ceinture, elle se traduisait par le rappel des vingt-neuf sites de « couture » et par le souhait d'une mutation du boulevard Périphérique en boulevard urbain, sans pour autant qu'une stratégie propre à entraîner les communes voisines en ce sens ne soit envisagée⁶¹.

L'ambition exposée dans ce texte programmatique est généreuse et conséquente quant à l'évolution de la capitale du point de vue de « la transition écologique », du désir d'« inventer le Grand Paris » et de l'unité entre « urbanisme et urbanité », pour reprendre ses principaux thèmes. Paris est soumis à l'équation insoluble de devoir se renouveler afin d'affronter les défis environnementaux et sociaux, tout en préservant la rente touristique que la valeur historique de son cadre urbain lui

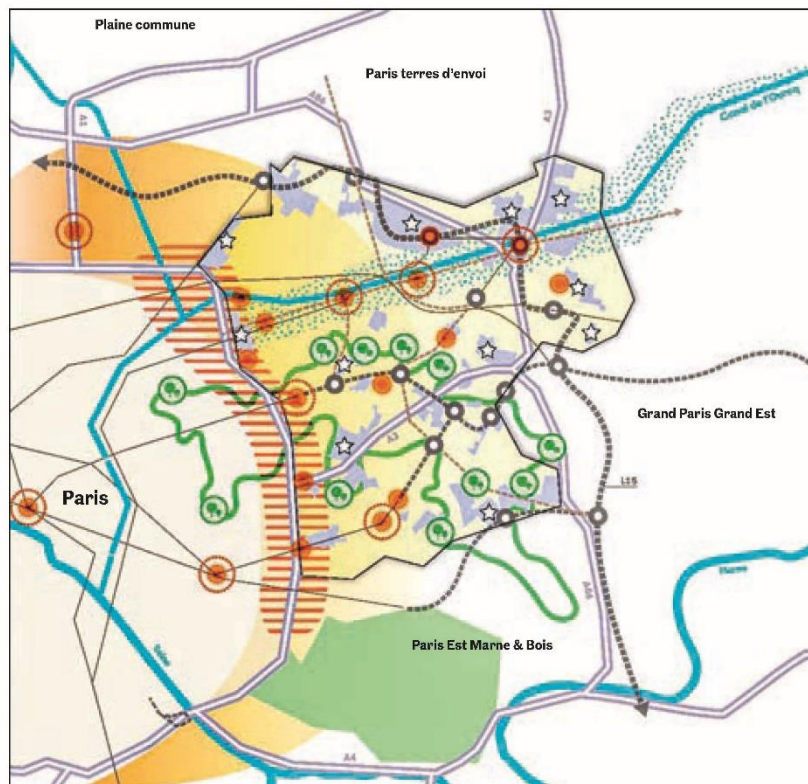
61. Jean-Louis Missika, « Le nouvel urbanisme parisien », contribution publiée sur le site Terra Nova, 18 septembre 2019.



Plan des espaces verts et des promenades dans Paris et les communes limitrophes, dans *La Ceinture verte de Paris au XIX^e siècle. Hier, aujourd'hui, demain ?*, Atelier parisien d'urbanisme, 2013.

Projet stratégique d'Est Ensemble en lien avec les territoires environnants et la Métropole du Grand Paris, dans *Plan local d'urbanisme intercommunal d'Est Ensemble; projet d'aménagement et de développement durable*, version du 1^{er} avril 2019. (Est Ensemble)

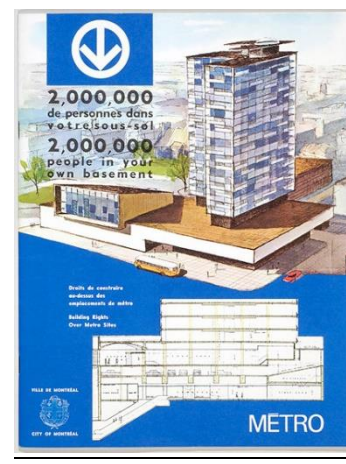
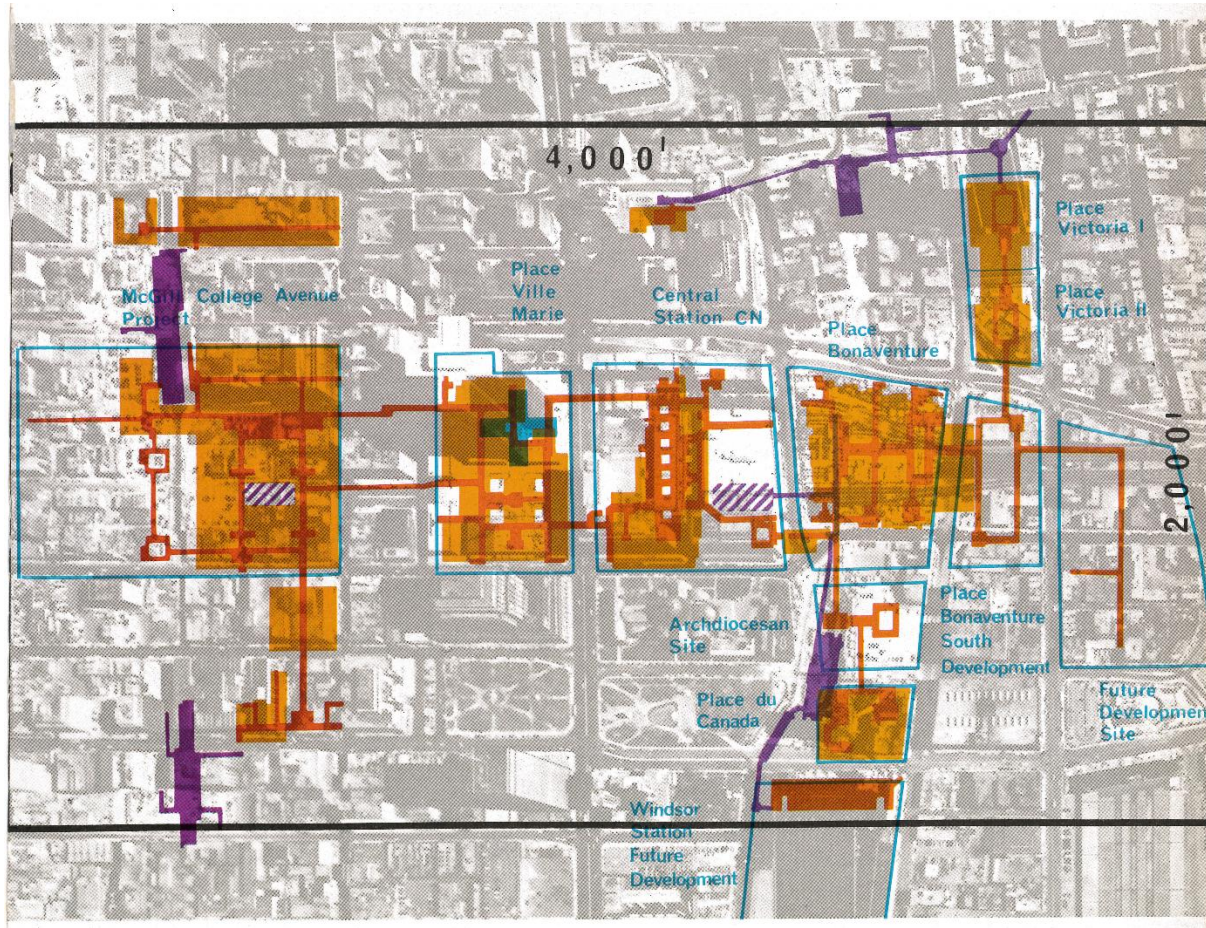
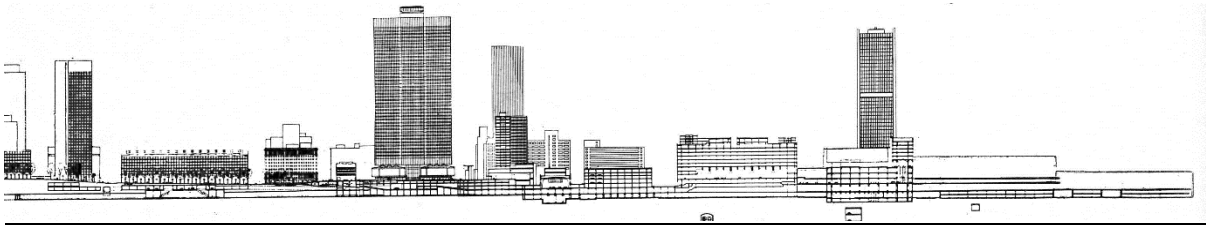
Le plan met en évidence : en cercles marron, le développement des polarités actuelles et futures du territoire; en hachures marron, la requalification des portes et de leurs abords en lien avec Paris (territoire du faubourg); en tracés verts; la connexion des grands espaces verts par une promenade (territoire du parc des Hauteurs)



apporte et qui rejaillit sur la métropole. Dans cette équation, la ceinture conserve le rôle de variable d'ajustement qui a été le sien depuis la destruction des fortifications de Thiers, que ce soit dans la perspective sociale et environnementale de Mansat et Ronai ou dans celle spatiale et entrepreneuriale de Missika. La persistance de ce rôle est assurée par le maintien d'une certaine indétermination, en dépit des volontés affirmées en 2013 dans le plan stratégique de l'Apur, qui reformulait le dessein de 1988, censé déjà corriger l'inaboutissement du précédent projet d'ensemble de 1954. Avec la multiplication des nouvelles opérations, il y a fort à parier que les emprises de l'ancienne zone finissent par être saturées de constructions, si le plafond des 20 pour cent devenait la norme. Ce serait en fin de compte une remise en cause délibérée de cet anneau aéré que Louis Bonnier et Jean Claude Nicolas Forestier avaient dessiné il y a près de cent ans.

Reste le problème du boulevard Périphérique, à la fois ressource économique de la ville productive et nuisance environnementale de la ville habitée, auquel la nouvelle municipalité élue en juin 2020 semble vouloir s'attaquer en concertation avec les collectivités du centre de la métropole.

La ceinture continue ainsi à accueillir les aspirations les plus contradictoires, transcrites dans des projets significatifs à l'échelle de l'agglomération. Leur étirement dans la durée est plutôt la règle que l'exception, que ce soit pour des raisons politiques ou sous l'effet des mouvements associatifs. Les opérations récentes peinent à effacer les traces d'une enceinte que l'anneau des HBM et de la ceinture verte et autoroutière semblent avoir amplifiées de multiples façons – sur le terrain et dans l'habitus des décideurs et des aménageurs. La ceinture est restée un des plus vastes palimpsestes de l'Europe urbaine.



H. Coupe sur le centre-ville de Montréal, tirée de Peter Blake, « Down Town in 3-D », *The Architectural Forum*, vol. CXXV, n° 2, 1966. M. Vincent Ponte, surimposition du plan du réseau piétonnier souterrain à une ortho-photo du centre-ville de Montréal, tirée de Peter Blake, « Vincent Ponte : a New Kind of Urban Designer », *Art in America*, vol. 57, n° 5, 1969. BG. Echangeur Turcot (photo AL, 2015). BC. Pont Champlain (photo AL, 2015). BD. Brochure publicitaire, Ville de Montréal, 1965.

Le destin contrasté des infrastructures modernes

Que sont devenus les réseaux souterrains et les autoroutes urbaines à Montréal ?

Dans Inès Lamunière (dir.), *Objets risqués, le pari des infrastructures intégratives*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romanes, 2015, pp. 70-75

Au milieu des années 1960, Montréal est considéré par la presse architecturale d'Amérique du Nord et d'Europe comme l'heureuse concrétisation de la pensée urbaine la plus « moderne »¹⁴⁴. Cette opinion favorable de la critique repose notamment sur l'observation d'un centre-ville irrigué par un maillage souterrain qui apparaît déjà exceptionnel à l'époque : « Ce qui distingue ce cœur, ce ne sont pas tant les tours que leurs proliférations de racines en un réseau aux multiples niveaux de boutiques, de systèmes de transport et de promenades piétonnières », affirme Peter Blake dans sa revue *Architectural Forum*¹⁴⁵. « 2 000 000 de personnes dans votre sous-sol »¹⁴⁶, clame la Ville de Montréal comme argument de commercialisation des droits à construire au-dessus des stations du métro en chantier.

Cette densification entre le mont Royal et le fleuve Saint-Laurent est issue d'un projet métropolitain clairement énoncé par le service de l'urbanisme, publié dans ses nombreux bulletins techniques et présenté lors de l'Exposition Universelle de 1967 sous la forme d'une projection multimédia, « Montréal horizon 2000 ». Elle est toutefois concurrencée par une dynamique de dispersion antagonique, elle aussi programmée dans le cadre de ce grand projet de développement et encouragée par l'autre grande infrastructure rivale du métro : l'autoroute urbaine et péri-urbaine, qui participe de la même fantasmagorie moderne.

Que sont devenues ces infrastructures ? Leurs destins contrastés laissent percevoir divers scénarios, entre semi-abandon pour certaines (les ouvrages d'art autoroutiers) et réinvestissements importants pour d'autres (les galeries souterraines commerciales et d'accès au métro du centre-ville). D'autres encore apparaissent comme des occasions ratées : le pont Champlain par exemple, dont la reconstruction est enfin programmée après plusieurs années d'hésitation, mais qui ne sera pas l'opportunité du projet urbain complexe dont certains rêvaient.

L'hypothèse pourrait être esquissée que l'intérêt économique et politique envers ces infrastructures – du moins mesuré à la réactivité des actions engagées pour leur réhabilitation/reconstruction –, serait un indicateur de leur valeur symbolique et/ou pratique. Et que, seconde hypothèse, cette valeur tiendrait potentiellement au niveau de mixité de ces infrastructures, et à celui de leur « intégration », elle aussi symbolique et pratique, à la culture urbaine montréalaise.

¹⁴⁴ Pour une discussion approfondie de cette question, le lecteur pourra consulter l'ouvrage édité sous la direction de l'auteur, *Les Années 60 : Montréal voit grand*, Montréal : CCA, Vancouver : Douglas & McIntyre, 2004

¹⁴⁵ Blake P., « Downtown in 3-D », *The Architectural Forum*, septembre 1966

¹⁴⁶ Ville de Montréal, *2 000 000 de personnes dans votre sous-sol*, 1965, brochure publicitaire

Vétusté partagée

En moins d'une année, entre l'automne 2006 et l'été 2007, deux événements majeurs surviennent dans l'agglomération de Montréal, affectant ces deux types d'infrastructure : l'effondrement du viaduc de la Concorde, en banlieue nord, le 30 septembre 2006 ; la fissuration d'une dalle de couverture du réseau souterrain du centre-ville, découverte boulevard de Maisonneuve le 24 août 2007, entraînant la clôture d'un quadrilatère de plus de cinq hectares et l'arrêt d'exploitation de la ligne n° 2 du métro. Ces deux ouvrages en béton sont de même génération. Après trente à quarante années de service et compte tenu des techniques utilisées à l'époque, il est normal qu'ils nécessitent des interventions lourdes de remise en ordre. Malheureusement en ce qui concerne le viaduc de la Concorde, il aura fallu qu'un accident mortel survienne pour que des mesures soient prises.

Certes, la reconstruction de l'ouvrage routier n'aura pris qu'une dizaine de mois. A peine plus que les sept mois nécessaires à la réouverture de la section du boulevard de Maisonneuve affectée par la fissuration de son assise sur une quinzaine de mètres. Pourtant, dans ce second cas, il n'y avait pas eu effondrement, mais constatation d'un désordre apparent. Bien que la nature des infrastructures et des opérateurs ne soit pas les mêmes, on peut se demander si le niveau acceptable de risque et la durée tolérable de mise hors service ne seraient pas estimés différemment dans l'un et l'autre cas ?

On peut tenter de répondre à cette question en comparant l'infrastructure de la ville souterraine¹⁴⁷ à une portion du réseau routier d'ampleur équivalente, qui, du fait de son état de vétusté, présente d'importants désordres, mais qu'il n'a pas été jugé utile de fermer à la circulation : l'échangeur autoroutier Turcot. Situé en bordure sud-ouest de la partie habitée du centre de la ville, à quatre kilomètres du centre des affaires, il se déploie sur environ 50 hectares¹⁴⁸. Inauguré quelques jours avant l'Expo 67, il occupe à peu de choses près la même surface que le cœur du réseau souterrain qui lui est contemporain, entre les stations de métro Peel, McGill, Bonaventure et Square-Victoria.

Révisions différenciées

Le 30 juin 2007, le Gouvernement du Québec rendait public un projet de reconstruction de cet échangeur, qui accueillait alors plus de 280 000 véhicules par jour. Depuis, il a été régulièrement fermé pour des réparations d'urgence, suite à des incidents et dégradations divers, mais le contrat de travaux n'a que partiellement été attribué, alors que les polémiques sur la forme à lui donner continuent de résonner. Que penser de cette situation ?

Bien qu'importante en nombre, la catégorie d'usagers de l'échangeur Turcot se limite aux automobilistes et chauffeurs en transit, puisqu'il s'agit d'un dispositif centrifuge, qui ne dessert pas le territoire – d'ailleurs largement désert – qu'il occupe. En cas de force majeure, il peut donc être contourné, moyennant une augmentation des temps de transit et des pertes induites, certes, mais sans préjudices pour l'exploitant de l'infrastructure ou son territoire d'assiette. Les inconvénients provoqués par les dysfonctionnements concernent donc une catégorie d'usagers très ciblée, tout en ayant des conséquences extrêmement diffuses sur les mobilités métropolitaines, ce qui expliquerait en partie les reports de mise en œuvre.

¹⁴⁷ On postulerait que le centre-ville de Montréal revêt le statut d'une infrastructure intégrative, plutôt que de le considérer comme la simple juxtaposition d'immeubles commerciaux et tertiaires et d'un réseau de métro et de chemin de fer.

¹⁴⁸ Le concours d'écriture « Lire Montréal » 2013 était consacré à « l'imaginaire de l'échangeur Turcot », « une structure monumentale qui marque le paysage du quartier Saint-Henri et dont la destruction prochaine est annoncée ».

Compte tenu du statut de ces voies rapides, l'investissement nécessaire à la reconstruction de l'échangeur incombe à la province de Québec, qui avait participé à hauteur de 50% à la réalisation initiale (contre 45% pris en charge à l'échelon national et 5% à l'échelon municipal). Le fait qu'il n'y ait qu'un financeur déresponsabilise en quelque sorte la municipalité, qui s'est permis de proposer un projet alternatif en 2010¹⁴⁹, au même titre que les associations de riverains. Ceci conforte le financeur dans son attentisme, d'autant qu'il n'a pas de comptes à rendre. Enfin, on comprend que l'intention d'origine de recourir à un partenariat public-privé pour un tel ouvrage n'ait pas de sens, dans la mesure où les retombées économiques de ce type d'investissement ne sont pas facilement quantifiables lorsque son utilisation n'est pas soumise à péage.

Au centre-ville, la situation est tout autre. L'infrastructure souterraine n'est pas monofonctionnelle, mais stratifiée. Elle résulte de l'addition des réseaux complémentaires du métro, du chemin de fer et de passages piétons sous voirie qui mettent en relation les sous-sols des complexes immobiliers occupant les îlots. Plusieurs types d'usagers utilisent ces réseaux : quotidiennement pour leur travail, occasionnellement en ce qui concerne les galeries commerciales, ou en transit pour les passagers du métro et du train qui ne s'y arrêtent pas. Ce réseau joue donc un rôle à plusieurs échelles, puisque non seulement il irrigue son propre territoire d'assiette, mais assure des connexions au-delà, le long des lignes de métro et de chemin de fer qui le traversent.

Cette situation n'est pas sans conséquences. Dès que survient un désordre, une chaîne mouvante de responsabilités se tend, qui pourrait à tout moment paralyser le bon fonctionnement du système. Les enjeux économiques et sociaux sont toutefois si importants, que les acteurs s'entendent et les solutions convergent. Cette convergence se fait au bénéfice des opérateurs directs (commerces et bureaux connectés au système) comme des usagers occasionnels ou indirects (transit métro par l'infrastructure, ou transit sur rue hors de l'infrastructure) – ce qui expliquerait en partie la rapidité de mise en œuvre.

Infrastructures routières intégrées ?

Au moment de reconstruire l'échangeur Turcot, une question politique et sociétale fondamentale se pose¹⁵⁰ : souhaite-t-on reconduire tels quels les dispositifs techniques qui sous-tendent la dispersion urbaine et l'occupation extensive du territoire, rendues possibles par l'expansion de la voiture ? Cette question dépasse évidemment le cadre de cet article. Mais elle amène à penser autrement l'infrastructure routière, dans le sens d'une plus grande générosité envers les espaces qu'elle traverse, afin qu'elle ne soit pas qu'une nuisance, mais qu'elle participe à leur développement et contribue à freiner l'étalement urbain.

Dans sa configuration initiale, l'échangeur Turcot occupait le ciel d'une très vaste aire ferroviaire de triage, de stockage et de transbordement. La domination de la route (au propre et au figuré) a contribué à sa désertification, rendant possible une éventuelle urbanisation¹⁵¹. Un tel développement,

¹⁴⁹ <http://www.lametropole.com/article/actualites/debats-montreal/nouvel-echangeur-turcot-approuve>, consulté le 31.07.2014

¹⁵⁰ C'est en partie cette question qui est soulevée dans l'ouvrage de Gauthier P., Jaeger J., Prince J., *Montréal at the Crossroads. Superhighways, the Turcot and the Environment*, Montréal, New York, Londres : Black Rose Books, 2009

¹⁵¹ Estimation par le ministère des Transports de 400 000 m² à développer. <http://www.turcot.gouv.qc.ca>

en continuité des quartiers de Saint-Henri, au nord-est, et Notre-Dame-de-Grâce, au nord-ouest, irait dans le sens d'une consolidation urbaine alternative à la dispersion qu'encouragent les autoroutes. Comment assurer la cohabitation de cet hypothétique développement avec l'échangeur reconstruit ? D'autant que dans sa nouvelle version, pour des raisons économiques et de longévité des ouvrages, il est prévu de le fonder sur des talus plutôt que sur des piliers, ce qui devrait contribuer à créer des coupures et des frontières, là où l'on aurait plutôt besoin de continuité et d'ouverture.

La ville de Barcelone offre des exemples qui méritent d'être médités. En pleine ville, à la Plaça de les Glòries Catalanes, les voies rapides C-31 et C-33 rencontrent l'avenida Diagonal par l'intermédiaire d'un échangeur circulaire aérien de 250 mètres de diamètre au milieu duquel se trouve un square : il sera bientôt transformé en un parc urbain « régénérateur écologique de la métropole ». Plus au nord, c'est autour (littéralement) du parc de la Trinitat que se croisent et se nouent les voies rapides A-17, B-20, C-17, C-33 et C-58, sur le parcours de la Ronda, la grande voie rapide périphérique. Cette dernière est d'ailleurs un cas d'école à elle seule, tant elle parvient à se glisser dans une urbanisation dense, au sein de quartiers qui parfois en subissent les nuisances, mais qui toujours bénéficient d'accès directs à ce réseau magistral¹⁵².

A Montréal, la solution de l'enfouissement a été rapidement écartée par le ministère des Transports. En tant qu'opérateur routier, il n'a pas de retombées financières à attendre de la valorisation foncière qui en résulterait, alors que l'investissement serait bien supérieur. Dès lors, les infrastructures sont pensées dans leur monofonctionnalité, tandis que l'urbanisation est envisagée parallèlement, sans que la rencontre ou la collaboration des deux n'ait été réellement envisagée. Pourtant, un tablier de voie rapide peut abriter un immeuble, tel qu'à la porte Pouchet, dans le nord-est de Paris où, il y a dix ans, l'agence d'architecture TVK proposait d'installer un centre commercial et des équipements publics sous le boulevard périphérique, en forme de lien entre les communes de Paris et Clichy.

Un tel double usage aurait pu être envisagé à l'occasion de la reconstruction du pont Champlain, à la manière du pont Alexandre III, à Paris encore, dont les culées sont des volumes habités, avec le tablier du pont comme toiture et leur façade tournée vers le quai bas : une discothèque en rive droite et une sortie de station de RER en rive gauche. Une version plus métropolitaine, à l'échelle des six kilomètres du pont montréalais, peut être vue à New York, où une des extrémités du George-Washington Bridge accueille l'étonnante gare routière conçue par Pier Luigi Nervi. Sans viser nécessairement la complexité d'un projet comme celui du pont Paik Nam June, à Séoul, c'est à une certaine émulation qu'invitait le journal *La Presse*, grand quotidien montréalais, en organisant un concours ouvert aux étudiants de la faculté d'aménagement de l'Université de Montréal¹⁵³.

Retour sur hypothèses

Loin d'avoir été paralysée par une multiplicité d'acteurs, la rapidité d'intervention pour la réparation-rénovation de certaines portions du réseau souterrain de Montréal est un indicateur de l'intégration de celui-ci à son économie, tant d'un point de vue financier que de celui de l'organisation générale du centre-ville (« économie d'ensemble »), à travers les pratiques (commerciales, culturelles, etc.) et les usages (mobilités, distribution, protection atmosphérique, etc.), voire l'identité montréalaise.

¹⁵² Le lecteur se reportera à ce sujet au texte du présent ouvrage rédigé par Eric Alonzo.

¹⁵³ Lortie M.-C., « Les amoureux d'un pont neuf », Cahier Enjeux, *La Presse*, Montréal, 10 mars 2012

Cela témoigne de sa valeur pratique certes, mais aussi symbolique, conquise dans un complexe processus de « ré-identification » – pour reprendre cette notion aux débats qui animaient les CIAM à l'époque même de son avènement¹⁵⁴ – et d'attachement aux artefacts de cette modernité.

A l'opposé, le principal financeur du nouvel échangeur Turcot ne pressent aucun avantage à tirer d'une reconstruction qu'il ne peut imaginer qu'à l'identique, se cantonnant à son rôle technique. Après des années d'atermoiement, la reconstruction du tentaculaire déploiement de tabliers de béton a été engagée par parties, alors qu'il n'en finit plus de se désagréger et menace ruine, témoignant de sa faible intégration symbolique et pratique à la culture urbaine montréalaise. Car si l'infrastructure autoroutière peut stimuler l'imaginaire littéraire ou artistique en général, c'est plutôt à travers la rupture qu'elle incarne, dissociée du sol, dominante par la taille, exclusive par la vitesse des flux qu'elle accueille¹⁵⁵.

Le pont Champlain offre une autre version du phénomène. Symbolique par nature, tant ce type de grand ouvrage a tendance à marquer l'imaginaire des lieux qu'il relie, sa reconstruction a suscité un réel débat, notamment sur l'intérêt d'explorer les potentialités d'une infrastructure intégrative. Dans la mesure où le principal bénéficiaire de cette stratégie aurait été la Ville de Montréal, mais que celle-ci n'en était pas le maître d'ouvrage, la question s'est vite refermée sur l'aspect strictement monofonctionnel du franchissement. Dès lors, le problème n'a plus été de trouver d'éventuels partenaires dans un projet complexe aux intérêts multiples, mais de savoir qui, du gouvernement fédéral ou du provincial, devait assumer cet investissement considéré comme improductif, prolongeant d'autant les délais d'un chantier pourtant jugé capital.

Paradoxe de l'opérateur unique

En ce qui concerne le réseau souterrain du centre-ville de Montréal, la preuve est faite que la multiplicité des acteurs et la complexité juridique, technique et domaniale ne sont pas des freins lorsque les enjeux sont réels. En revanche, l'opérateur unique de la reconstruction de l'échangeur autoroutier Turcot se paralyse lui-même, tant par manque d'intérêt que par réticence à consentir un investissement extrêmement lourd à porter.

C'est, en quelque sorte, le paradoxe de l'opérateur unique, dont on pourrait croire qu'étant libre de ses décisions, il devrait être plus efficace. En associant plus intimement urbanisation et infrastructure dans un projet urbain complexe, le financeur des infrastructures pourrait être motivé par une participation à la valorisation à laquelle il contribue. Dans un tel cas, un partenariat public-privé aurait un sens et pourrait même servir d'accélérateur. De plus, cela pourrait induire une forme de régulation, ramenant les infrastructures à leur juste mesure, celle de la ville qu'elles desservent et non pas exclusivement celle des flux qu'elles supportent.

¹⁵⁴ Lortie A., « Montréal 1960, les ressorts d'une ré-identification », *Strates*, Paris : Ladyss-CNRS, n° 13, 2007, <http://strates.revues.org/6083>

¹⁵⁵ Voir à ce sujet les textes lauréats du prix « Lire Montréal » déjà cité : <http://liremontreal.ca/2013/06/02/elise-trinh-gagnante-du-prix-lire-mt-2013/> et <http://liremontreal.ca/2013/06/02/felix-gravel-mention-prix-lire-mtl-2013/>

La voiture électrique risque de favoriser l'aménagement d'un territoire dispersé

Dans *Le Moniteur.fr*, 11 octobre 2010, <https://www.lemoniteur.fr/article/la-voiture-electrique-risque-de-favoriser-l-amenagement-d-un-territoire-disperse.1195664>

LE MONITEUR



Doit-on partager l'optimisme dont fait montre Isabelle Baraud Serfati dans son article du 4 octobre diffusé par *le Moniteur.fr* au sujet des retombées de la voiture électrique ? L'analyse y est pertinente, voire percutante lorsqu'elle nous fait entrevoir les arcanes des entreprises de service qui se préparent à occuper le terrain des collectivités locales. Elle souffre toutefois d'un défaut majeur : elle est en quelque sorte « dé-territorialisée ». Quels sont, en effet, ces éco-quartiers présentés comme si vertueux ? Où sont-ils construits ? Quels liens physiques entretiennent-ils les uns avec les autres et avec les centres urbains ?

L'automobile est un facteur essentiel de l'économie de marché dont l'aménagement du territoire dans sa forme actuelle est le reflet spatial. Effectivement, on a pu le constater dans les dispositifs mis en place pour lutter contre les effets de la récente crise économique, les constructeurs automobiles ont été parmi les premiers bénéficiaires de l'aide distribuée par le Gouvernement. Cette aide n'est pas banale. Non seulement profite-t-elle directement aux constructeurs et à leurs sous-traitants mais, contribuant à renouveler le parc automobile, elle concourt à alimenter la chaîne de production de biens au centre de laquelle cette dernière se situe. Car la mobilité individuelle et les formes d'habitat qui y sont associées (maisons individuelles isolées, dispersion extensive des lotissements pavillonnaires, etc.) sont un moteur économique puissant dans la mesure où ils induisent la consommation d'un nombre important de biens : congélateurs (éloignement des sources de produits frais), consoles de jeux, « home-cinéma » et autres articles de loisir (éloignement des centres culturels et de loisir), voire second véhicule (éloignement des réseaux de transport en commun), etc.

Produire des véhicules électriques et, qui plus est, les inciter à rouler afin de produire de l'électricité que l'automobiliste pourrait revendre ne devrait pas contribuer à créer les circuits courts décrits par l'auteur et présentés comme vertueux. Cela d'autant que les fabricants des matériels nécessaires à cette production électrique seraient en même temps partie prenante des concessionnaires des réseaux de distribution. Il suffit de regarder les Etats-Unis du début du 20e siècle pour s'en convaincre. A Philadelphie par exemple, l'un des propriétaires de la principale entreprise de tramways, Peter Widener, était en même temps l'un des promoteurs immobiliers les plus actifs sur la scène métropolitaine. En tant qu'opérateur des transports en commun, il participait aux débats de la commission d'urbanisme de la ville et orientait les décisions d'extension en direction de ses propres propriétés foncières.

Cette opération pourrait paraître « vertueuse » avec le regard que l'on porte aujourd'hui en France sur ce type de transport en commun. Elle s'inverse totalement lorsque son associé, William Elkins, s'associe lui-même au patron de la Standard Oil et qu'il laisse le réseau de tramway périliter afin d'offrir un champ libre à l'expansion automobile et à la consommation de carburant produit par la Standard Oil de J.D. Rockefeller.

Le rêve anti-urbain de Frank Lloyd Wright

L'organisation du territoire américain est majoritairement basée sur la mobilité individuelle. Un coup d'œil sur la côte est des Etats-Unis à travers Google Earth suffit à s'en convaincre : là où l'on pense voir des étendues de forêt libres de toute urbanisation, la frondaison des arbres cache souvent un réseau de maisons isolées qui semble avoir réalisé le rêve anti-urbain de Frank Lloyd Wright, Broad Acre. Une révision de cette organisation ne serait pas raisonnable à court terme tant ce mode d'habiter est ancré dans la culture locale. A n'en pas douter, à courte échéance, les Etats-Unis seront dotés d'un parc automobile électrique réduisant radicalement les pollutions atmosphériques et garantissant à la nation une plus grande autonomie énergétique. Et leur permettant de maintenir une forme d'organisation du territoire indissociable d'une culture et d'un mode de vie.

Il n'y a pas de raison que l'Europe fasse des choix différents dans le domaine de la technologie automobile. Le marché mondial est trop important pour risquer de s'isoler sur le continent. Dès lors, toute l'économie de marché associée à la mobilité individuelle s'en trouverait stabilisée. Et, par le fait même, le mode d'organisation du territoire qui va avec.

L'équation durable est aujourd'hui surdéterminée par la question énergétique. L'article de Mme Baraud Serfati en est un exemple. Elle laisse de côté les formes d'occupation du territoire. Souhaite-t-on se donner les moyens de pouvoir continuer à étendre les grandes villes indéfiniment sur la base de faibles densités, dès lors qu'elles sont énergiquement vertueuses, ou vise-t-on une occupation du sol raisonnée qui soit plus respectueuse des équilibres entre urbain et non-urbain ? Si le second terme doit être réellement pris au sérieux, il importe de mesurer ce que cela signifie d'un point de vue économique, dans la mesure où la croissance est en partie déterminée par ce choix. Circuits courts et concentration urbaine induisent une autre forme d'économie que celle de la production de biens manufacturés dont une partie permet de pallier l'appauvrissement urbain induit par une forme d'occupation du territoire expansive et sous-densifiée. La décision n'est pas économique, elle est politique.

Sous la direction de Claude Prelorenzo

Infrastructures villes et territoires

L'Harmattan

Grandes voiries : permanence des tracés et fluctuation des écritures

Dans Claude Prélorenzo (dir.) *Infrastructures, villes et territoire*, Paris, L'Harmattan, 2000, pp.155-160
Actes du colloque international *Infrastructures, territoires, villes et architecture*, GRAI, Pir-Villes, CNRS, BRA, Paris, 4-5 novembre 1996

La conception des grandes voiries autoroutières répond à des critères précis qui lient intimement tracé et implantation aux caractéristiques fonctionnelles de la voie : vitesse, nombre de files, flux se conjuguent aux conditions climatiques, au paysage, etc. Qu'en est-il lorsque ces grandes infrastructures abordent les régions urbanisées et s'insinuent dans la périphérie des villes pour converger vers leur centre ? L'adaptation de la voirie au milieu urbain (et périurbain) dépend-elle toujours de la géographie ou est-elle déterminée par d'autres données ?

C'est du côté de l'histoire des villes et de leurs aménagements régionaux que nous proposons de chercher des réponses à cette question, en s'interrogeant d'abord sur l'origine de ce qui apparaît comme une génération spontanée d'infrastructures autoroutières urbaines programmée au début des années 1950. Nombreuses sont les approches historiographiques pour lesquelles la Seconde Guerre mondiale serait la coupure dans un processus à deux vitesses, dans lequel une ère technocratique sans précédent succéderait à une période pendant laquelle le beau le disputerait à l'utile. Une avant-garde progressiste et "moderne" triompherait, dans les remises en question liées à la guerre et l'occupation, d'une arrière-garde académique et désuète. Il est toutefois permis de se demander si les années 1950 ont mis en œuvre des logiques anciennes ou des rationalités nouvelles¹. Et c'est la nature de la coupure de la Seconde Guerre mondiale que l'on peut questionner, à la lumière de quelques exemples. Est-elle véritable, ou apparente ? Franche coupure historique ou plus simplement historiographique ou épistémologique ? Et, si elle est réelle, quel est alors ce processus à deux vitesses ? Pour tenter d'apporter certains éléments de réponse, il importe non seulement d'observer les débats avant, pendant et après la guerre, mais aussi de comparer les termes des projets pressentis avant 1940 à la réalité de leur réalisation entreprise dans les années 1950².

Débat doctrinal

Parmi les événements qui incitent à simplifier les débats doctrinaux sur la planification des villes en un affrontement entre deux tendances antagoniques, un des plus significatifs est peut-être la parution de deux numéros spéciaux de la revue *L'Architecture d'aujourd'hui* consacrés à l'urbanisme, l'un publié en 1939, à la veille de la guerre, et l'autre au lendemain de la Libération, en 1946. Ce sont deux bornes³. Le numéro de mars 1939 est réalisé avec le concours de Gaston Bardet, gendre de

¹ Pour paraphraser les auteurs de *l'Histoire de la France urbaine*, Tome 5, chapitre 2, 2ème partie, "Logiques anciennes ou rationalités nouvelles ?", p.177.

² Le point de vue exposé ici a fait l'objet d'un développement plus large dans "Ricostruzione in Francia : città e territorio", *Storia Urbana*, n° 73, oct.-déc. 1995, pp. 55-71. D'autres exemples ont également été décrits dans Jean-Louis Cohen, Laurent Hodebert, André Lortie, *Le Parkway, dispositif métropolitain*, Pir-Villes, Labo. ACS, EAPV, 1996.

³ ³ *L'Architecture d'aujourd'hui*, 10ème année, n° 3, mars 1939, 20 ans d'urbanisme appliqué ; *L'Architecture d'aujourd'hui*, 17ème année, n° 7-8, septembre 1946, Urbanisme. Carlo Olmo fait de cette séquence un des événements importants de la quête de légitimité menée par les CIAM entre 1936 et 1951, "An Impossible Library", *Rassegna*, n° 52, décembre 1992, The Last CIAMs, p.22.

Marcel Poète, enseignant à l'École des hautes études urbaines et auteur de l'ouvrage de vulgarisation sur *l'Urbanisme*⁴ dans la collection «Que sais-je» des Presses universitaires de France. Le titre du numéro se veut sans équivoque : « 20 ans d'urbanisme appliqué ». Dans le texte d'introduction qui reprend cet intitulé, Bardet avertit le lecteur « qu'on ne devra pas s'étonner de ne point rencontrer quelques noms d'urbanistes français connus — dont l'œuvre importante a été réalisée à l'étranger ou qui n'ont point appliqué leur théorie ». L'absence de *l'autre* école se trouve ainsi justifiée.

Les projets présentés dans ces pages sont bien ceux du groupe restreint qui, depuis avant le vote de la loi de 1919⁵, occupent ce terrain professionnel, au point d'avoir infiltré les divers paliers des structures de production des plans d'urbanisme⁶. Paradoxalement, le titre flamboyant d'«urbanisme appliqué» ne suffit pas à rassurer sur les capacités de ce groupe de spécialistes, dont les porte-parole sont les premiers à critiquer l'incapacité dans laquelle ils se trouvent à mettre en application leurs propres recommandations⁷.

Ce qui distingue la publication de 1946 de la précédente est vraisemblablement le fait du rédacteur en chef. Alors que Bardet se contente, en plus de son introduction, de six textes très courts dont deux sur la région parisienne, Pierre Vago, lui, ouvre ses pages à trois fois plus d'auteurs. Fidèle à sa ligne éditoriale, il confronte les tendances, que ce soit dans le choix des thèmes analysés en première partie, ou dans celui des projets montrés dans la seconde, où l'on retrouve, par exemple, un plan d'aménagement pour Orléans signé Jean Royer⁸ côtoyant celui d'un Marcel Lods pour Sotteville-lès-Rouen. La polémique est bien orchestrée, qui permet notamment à Eugène Claudius-Petit de faire la publicité du projet proposé par Le Corbusier pour Saint-Dié comme l'alternative évidente à la solution plus traditionaliste de Jacques André⁹. Les textes de Trezzini sur "La leçon du passé" ou de Lecaisne sur les recherches de Gaston Bardet côtoient les commentaires plus radicaux d'un Lebreton ou ceux sur la Charte d'Athènes. Le coup le plus dur porté à une certaine forme d'urbanisme institutionnel l'est par André Lurçat, «A propos de la "Charte de l'urbanisme" du ministère Dautry», dont il fustige «le manque d'audace et de réalité»¹⁰.

Bien qu'à peine voilée dans les deux premières parties de la revue, l'inclination pour l'école rationaliste des Congrès internationaux d'architecture moderne est évidente dans le dernier chapitre, où il est question de l'« urbanisme à l'étranger ». Si souvent convoqué dans les débats français comme révélateur du retard national, *l'étranger* montrerait-il à nouveau *la* voie ? Les exemples sont sans équivoque : Scharoun à Berlin, Aalto à Romaniemi et Oulu, Rogers à Milan, Humbert sur l'urbanisme en Argentine. Qu'attend la France pour faire son choix ?

⁴ C'est en 1945 que sera publié la première édition de *l'Urbanisme* de Gaston Bardet, reprise 10 fois avant d'être remplacée par celle de Pierre Merlin en 1991.

⁵ La première loi française sur l'aménagement l'embellissement et l'extension des villes est votée le 14 mars 1919.

⁶ Voir sur ce thème le travail de Viviane Claude, *les Projets d'aménagement, d'extension et d'embellissement des villes (1919-1940), sources et questions*, DRI, ministère de l'Équipement, novembre 1990.

⁷ Jacques Gréber, "Utopies et réalités en urbanisme", *L'Architecture d'aujourd'hui*, mars 1939, *loc. cit.*, p.46.

⁸ Jean Royer est directeur de la revue *Urbanisme* et sa présence dans les pages de ces deux numéros de *L'Architecture d'aujourd'hui* s'impose en quelque sorte.

⁹ Eugène Claudius-Petit, "Saint-Dié, Franchir le Pas", *L'Architecture d'aujourd'hui*, septembre 1946, *loc. cit.*, p.76.

¹⁰ André Lurçat, « A propos de "la Charte de l'urbanisme" du ministère Dautry », *L'Architecture d'aujourd'hui*, septembre 1946, *loc. cit.*, p.16.

Urbanisme régional/urbanisme national

Ce choix vient vite et d'en haut. Il vient notamment en réponse aux appels pressants des architectes et urbanistes, tel Marcel Lods qui réclame «Un plan général d'équipement pour la France»¹¹, et dont Vago se fait l'écho en éditorial de sa revue, lorsqu'il demande «que l'organisme central (...) accomplisse enfin sa mission véritable : la définition d'une doctrine, l'étude d'un programme et d'un plan directeur national.»

La loi du 23 février 1941, en instituant la Délégation générale à l'équipement national, avait mis en place les outils nécessaires pour établir un plan d'équipement de la France et coordonner les questions d'aménagement, d'urbanisme et de construction immobilière. Les difficultés économiques et les besoins de l'occupant pour ses propres usines et chantiers devaient détourner du pays les moyens nécessaires à l'exécution de ce grand dessein¹². C'est sans véritable effet qu'était établie la « loi d'urbanisme » du 15 juin 1943, qui, au dire du Conseiller d'État Henry Puget, « prépare la réalisation de travaux dont l'exécution reste cependant subordonnée à l'existence de ressources qu'elle ne crée pas ».

À la Libération, pour mettre en branle le grand effort de planification nationale et de reconstruction des communes sinistrées, le Gouvernement provisoire crée le 16 novembre 1944 le ministère de la Reconstruction et de l'urbanisme (MRU), dirigé par le polytechnicien Raoul Dautry. Dépend de lui la Direction générale de l'urbanisme, qui regroupe un service de l'aménagement du territoire et un service des projets de travaux et de remembrement. Le décret du 26 mai 1946 renforce les pouvoirs du délégué général à l'équipement national lorsqu'il place sous son autorité les diverses commissions statuant sur les plans de ville et qu'il institue un Comité national d'urbanisme, «appelé à émettre son avis sur tous les problèmes relevant de l'urbanisme communal, régional ou national,»¹³ et assignant les ordres de priorité.

Ainsi s'enclenche la véritable rupture dans la planification urbaine en France. Avant-guerre, les urbanistes avaient cru pouvoir régler le problème des villes en liaison directe avec les représentants des municipalités, mais ils s'étaient enlisés dans les discussions intercommunales et devant les assemblées locales. Après-guerre, ils cèdent la place à une nouvelle organisation portée par une nouvelle législation et de nouveaux moyens, nationaux et centralisés. Analysant cette conjoncture, Françoise Choay constate à juste titre que « l'État (...) divise la question urbaine en ses composantes. L'infrastructure des communications d'un côté : monde des ingénieurs et notamment des Ponts et Chaussées ; le bâtiment, de l'autre, avec à l'horizon la montée des promoteurs et "constructeurs" »¹⁴.

¹¹ Marcel Lods, "Un plan général d'équipement pour la France", *ibid.*, p.14.

¹² Rémi Baudouï, "Chronique d'occupation : le projet industriel de la France", *Culture et technique*, numéro hors série, *L'Usine et la ville, 150 ans d'urbanisme (1836-1986)*, Paris, *Culture et technique* et Institut français d'architecture, 1986, p.65.

¹³ M. Palanchon, architecte-urbaniste chargé des projets d'aménagement du ministère de la Reconstruction et de l'urbanisme, "L'effort français en matière d'urbanisme de 1940 à 1945", *L'Architecture d'aujourd'hui*, septembre 1946, *loc. cit.*, p.5.

¹⁴ *Histoire de la France urbaine*, tome 4, *op. cit.*, p.155.

La mainmise des ingénieurs sur les ficelles maîtresses de l'organisation territoriale jusque dans le cœur des villes est réelle¹⁵. Dès lors, un décalage s'opère progressivement entre les prétentions des architectes, auxquels le MRU s'efforce à confier un rôle d'urbaniste, et la réalité de leur intervention sur le terrain¹⁶. Un coup d'œil à la production architecturale et urbaine telle qu'elle est diffusée dans les revues spécialisées indique toutefois que les architectes français semblent à leur aise dans le costume de traceur de plans de masses que leur ont taillé les ingénieurs des Ponts et Chaussées et les grandes entreprises de bâtiment et travaux publics¹⁷.

Grandes voiries urbaines

A partir de 1946, les conditions réunies pour mener une planification territoriale nationale sont inédites. Pourtant les mesures permettant une planification régionale existent depuis 1935, année d'instauration des groupements d'urbanisme. Si la région parisienne est la seule à être officiellement dotée d'un plan d'aménagement intercommunal, en revanche, d'autres agglomérations ont déjà envisagé le tracé d'infrastructures de caractère régional. Elles sont relativement nombreuses, puisqu'aux quatorze régions regroupées avant-guerre, on peut ajouter les communes dont le territoire est si grand qu'il englobe en quelque sorte l'assise régionale. À la lumière d'exemples français et étrangers, il est intéressant de voir comment la nouvelle échelle territoriale dictée par une logique d'intérêt supérieur parvient à pénétrer le tissu urbain le long de tracés envisagés de longue date.

De ce point de vue, le cas de Paris et sa région est tout à fait significatif. D'une part, plusieurs exemples soulignent la persistance des lieux et des thèmes des politiques de rénovation urbaine avant et après la Seconde Guerre : les périmètres d'insalubrité continuent d'enfler, comme ils le font depuis leur première désignation en 1906¹⁸ ; les projets de voirie se ramifient, sur des bases sans cesse reprises depuis plusieurs décennies¹⁹ ; en périphérie, les esquisses de tracés autoroutiers proposées par Henri Prost et le Comité d'aménagement de la région parisienne depuis les années 1930 sont reprises et affinées et, à quelques ajustements près, seront mises en chantier dans les décennies suivantes.

¹⁵ Bruno Vayssière en a fait un portrait éloquent dans *les Trois reconstructions*. Patrice Noviant, Bruno Vayssière, Rémi Baudouï, "Matériaux pour une nouvelle histoire urbaine", in *Les trois Reconstructions : 1919-1940-1945*, dossiers et documents, IFA, 1983, d'après *Matériaux d'histoire urbaine, France 1940-1946*, BOA, 1983.

¹⁶ Comment dépasser le portrait dépeint par Bruno Vayssière dans *Reconstruction-déconstruction*, "Les débats de l'urbanisme d'État", Paris, Picard, 1988, p.43 et suivantes.

¹⁷ Mentionnons à titre d'exemple *Technique et architecture*, n° 5-6 1951, *Reconstruction 1951*, ou *Urbanisme*, n° 45-48, 1956, Bilan de la Reconstruction, véritables catalogues de plans de masses. L'importance relative du rôle de l'architecte-urbaniste est dévoilée dans des numéros spéciaux de la revue *Urbanisme* consacrés à des monographies de villes, où sa contribution est noyée au milieu de celles des ingénieurs spécialistes des routes, des ports, des aéroports, de l'industrie, de l'énergie ou, tout simplement, de la réalisation du plan d'urbanisme. Voir par exemple *Urbanisme*, n° 5-6, 1951, Marseille et sa région, ou *Urbanisme*, n° 9-10, 1951, Lille et sa région.

¹⁸ Jacques Lucan a tracé les grands traits de ce dossier dans *Eau et gaz à tous les étages, Paris, 100 ans de logement*, Paris, Picard, Pavillon de l'Arsenal, 1992.

¹⁹ Le versement 6075/54/1 des Archives de Paris contient une suite relativement complète de ces plans de voirie, des années 1910 aux années 1950.

D'autre part, on y observe aisément un glissement de ces politiques urbaines vers un registre territorial. Le cas du boulevard périphérique nous éclaire ici²⁰. Pensé en 1924 comme un dédoublement des boulevards des Maréchaux, son tracé longe la zone des fortifications aménagée en espaces libres. Progressivement, avant la Seconde Guerre, il prend l'aspect d'une voie de grande circulation, bordée de terre-plein plantés, avec croisements à niveaux séparés aux principales sorties de Paris. L'infiltration d'une logique territoriale dans les affaires parisiennes devient évidente lorsqu'il est question du réseau des routes et autoroutes nationales et de ses ramifications régionales, qui provoquent la mutation du boulevard urbain projeté en une rocade d'interconnexion autoroutière à grand débit. Ce projet d'autoroute trouve son corollaire dans Paris, lorsque la transformation des boulevards des Fermiers généraux en une voie rapide urbaine concentrique est envisagée, associée à une radiale nord-sud empruntant le lit du canal Saint-Martin désaffecté. Il ne s'agit pas que de projets de voirie, mais de projets urbains complexes alliant voies rapides et édifices, puisqu'à la construction du périphérique est liée celle de 3.800 logements, tout comme la mutation de la rue de Flandre et le recyclage du canal Saint-Martin sont indissociables de la rénovation du nord-est de Paris.

Deux choses deviennent évidentes à travers ces grands projets d'infrastructure : il y a, tout d'abord, persistance des grands tracés qui ont été négociés puis approuvés de longue date ; ensuite, lorsqu'enfin ils sont mis en chantier, il y a modification de leur formalisation et de leur écriture architecturale d'origine. La logique des ingénieurs emprunte en quelque sorte ces tracés pour transgresser la limite des villes et essaimer, avec l'appui des architectes, des projets conformes aux modèles mis en œuvre dans la périphérie. C'est, à Paris, une stratégie explicite de reconquête du centre. Ainsi, dans la ville, les lieux et les thèmes des projets restent sensiblement les mêmes, avant et après la guerre. En revanche, ils se trouvent fondus dans une logique nationale dont les objectifs et les moyens sont inédits. Cette logique contribue à changer radicalement l'écriture formelle de ces projets.

À Paris, les tentatives de traversées autoroutières ont capoté. Il n'en est pas de même à Marseille et il est intéressant de constater que, là aussi, la pénétration des autoroutes se soit faite sur des traces (et des tracés) anciennes. C'est le cas de l'autoroute du Nord (A 7) et de celle du Littoral (A 55), mais aussi de l'avenue Jean-Paul-Sartre et des boulevards extérieurs, qui servent d'interconnexion entre les autoroutes du Nord et de l'Est. Il est aussi intéressant de constater que certaines de ces voies ont conservé un tracé sensiblement identique entre les plans de Gréber (1933), Beaudouin (1941), Meyer-Heine (1950) et aujourd'hui, mais que d'autres, comme l'A 55, se sont partiellement effacées le temps d'une génération, pour émerger plus tard. De plus, le glissement observé à Paris s'opère de la même façon à Marseille : les *autostrades* de Gréber, dont le profil en travers était encore suffisamment urbain, ont été remplacées par de véritables autoroutes qui déversent et aspirent des flots de voitures continus, sans que n'ait été réglés leur raccordement au réseau urbain non plus que leur intégration au paysage. Dans ce cas plus qu'à Paris, le conflit entre les échelles urbaine et territoriale reste irrésolu.

²⁰ Le dossier de la ceinture de Paris a été spécifiquement traité dans notre ouvrage avec Jean-Louis Cohen, *Des fortifs au périf, Paris, les seuils de la ville*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, Picard, 1991.

C'est un phénomène identique que l'on peut observer aux États-Unis, à Philadelphie, où l'urbaniste Jacques Gréber a étudié les plans d'aménagement du centre de la ville pour la City Planning Commission à partir de février 1930²¹. Là aussi, l'élargissement de voies et le recalibrage de chaussées qu'il propose pour relier les itinéraires régionaux et nationaux à travers la ville se transforment, quelques décennies plus tard, en autoroutes. L'élargissement de la rue Vine devient ainsi le lit de l'Interstate Highway n° 676, une tranchée qui aujourd'hui fend la ville par son centre pour mettre en communication le Delaware Bridge, à l'est, et la voie rapide sur berge de la rivière Schuylkill, à l'ouest.

Ce parallèle avec les États-Unis est édifiant, puisqu'il nous indique que d'autres déclencheurs que la Guerre et la Reconstruction sont à l'origine d'une accélération et d'un changement de registre dans la planification des villes. Il est aisé de pointer la crise économique comme un frein aux projets de développement régionaux esquissés à la fin des années 1920 et au début des années 1930. Mais il faut chercher ailleurs les motifs qui permettent à la logique territoriale, après la guerre, de traverser le centre des villes. En France, c'est un peu comme si ce projet de planification territoriale profitait de ce que les systèmes de grande voirie urbains et périurbains mis en place avant la Seconde Guerre par les plans d'urbanisme n'aient pas été construits pour les rénover avant leur réalisation et les détourner. Ils deviennent alors les ramifications urbaines du réseau national et international de grande communication, dont le registre formel de ponts, de viaducs, de talus et de tranchées s'enfonce parfois jusqu'au cœur des villes.

Inertie des tracés

Après la guerre, alors que ce n'est plus qu'une imagerie fonctionnaliste qui couvre les pages des publications françaises, les forces fondamentales de la transformation des villes semblent peu sensibles aux débats et règlements de compte doctrinaux : lentement, tracés régionaux, rénovations et transformations urbaines s'accomplissent, inéluctables, mus par l'inertie des lois, décrets et déclarations (d'alignement, d'insalubrité, etc.), lestés du poids des acquis des négociations politiques antérieures. En démêlant les fils de la planification urbaine et régionale de la Reconstruction française, on distingue non seulement les échelles spatiales de cette planification, mais aussi les échelles de temps relatives aux différentes échelles spatiales en jeu. Le temps des grands tracés, par exemple, appartient à une durée plus longue que celle des secteurs de plans masse, parfois circonscrits au gré des opportunités. Il est intéressant de voir qu'en étant intégrés à l'échelle nationale, les tracés urbains et régionaux d'avant-guerre basculent en quelque sorte dans un autre temps — celui de la planification territoriale — qu'il convient sans doute de lier aux cycles de projets propres à cette échelle et dont les moments forts appartiennent aux grands cycles économiques de développement du territoire : grands chemins au XVIIIe siècle, chemins de fer au XIXe et réseau d'autoroutes de grande communication au XXe siècle, ces derniers appartenant à un troisième cycle de transformation du territoire et du paysage, dont nous commençons de mesurer les conséquences.

²¹ *Third Annual Report of Harry A. Mackey, Mayor of Philadelphia, Reports of Departments, Philadelphia, 1930, p. 747.*

Au XVIIIe, les routes des ingénieurs des Ponts et Chaussées traversaient les villes sur le motif de la ligne droite, avec le projet de les embellir et d'être embellies par celles-ci²². Si de telles traversées se pratiquent toujours au milieu du XXe siècle, il est clair que les registres monumentaux de la ville et de l'autoroute n'ont plus rien de ce que pouvaient avoir en commun ceux de la ville et de la route : le basculement de la planification urbaine dans une logique nationale contribue à une évolution radicale de la formalisation et de l'écriture architecturale des projets urbains, non seulement en ce qui concerne les infrastructures, mais aussi dans le cas d'opérations complexes qui associent voirie et immeubles. Les tracés, en revanche, perdurent.

²² Pierre Pinon, « Gli "attraversamenti" urbani in Francia nel XVIII secolo », *Casabella*, n° 547, 1988, p.42.

2. Approches méthodologiques

Les quatre documents retenus l'ont été car ils permettent d'incarner l'approche méthodologique exposée dans le rétro-manifeste et, pour deux d'entre eux, d'illustrer les montées en généralité qu'elle admet. Le premier texte est explicitement méthodologique, tandis que le dernier est un exemple honnête d'un résultat de recherche que cette approche permet. Entre ces deux bornes, le texte de l'allocution au séminaire scientifique « Inventer le Grand Paris » tente une théorisation de l'approche historique des dynamiques transnationales en ce qui concerne la pensée et l'action sur les villes, à partir d'exemples issus de programmes de recherche antérieurs. Un autre « produit dérivé » de la recherche est présenté dans le troisième écrit. A partir du dossier urbanistique et historique sur la décennie 1960 à Montréal, c'est une hypothèse sur la réceptivité des Montréalais à la transformation de leur environnement qui est tentée, celle de la « réidentification ».

Questionnements et approche méthodologique

André Lortie (dir. scientifique) et Jean-Louis Cohen

Avant-propos et introduction de : *Les Enjeux de la ceinture de Paris au cœur de la Métropole 1990-2020*, Ville de Paris, Secrétariat général, Mission Métropole du Grand Paris, Ipraus/AUSser, CNRS UMR 3329, rapport de recherche, mai 2020

Avant-propos

En 1991, la publication de l'ouvrage *Des Fortifs au périph, Paris, les seuils de la ville* concluait un cycle de recherche de quatre années portant sur la genèse de la limite de Paris, sur les débats et les projets que sa constitution avait suscités et sur son actualité dans la métropole parisienne. La période couverte par la recherche s'étendait des débats du début du XIXe siècle sur la défense à donner à la capitale de la France, aux questionnements métropolitains de l'époque sur la dernière « enceinte » de Paris, celle du boulevard Périphérique et de son flux incessant de véhicules. Cette recherche et la publication qui en est issue ont contribué à un profond renouvellement de la perception et de la compréhension du rôle de cette limite dans l'organisation métropolitaine grand parisienne. Non seulement a-t-elle participé d'une prise en compte de la spécificité de ce territoire et de ce qu'il nécessitait une adaptation des démarches de projet urbain à sa mesure, mais elle a aussi concouru à une évolution du regard sur l'agglomération elle-même et sur le fait que Paris est une entité solidaire au sein d'un ensemble complexe, que de nombreuses continuités et complémentarités renforcent indépendamment de, ou malgré la puissance matérielle de sa limite.

Au moment où l'on célèbre le centenaire de la loi 1919 qui a créé le domaine de la ceinture de Paris, ce sont ces dynamiques métropolitaines nouvelles telles qu'elles ont émergées pendant les trois dernières décennies qu'il semble opportun d'analyser et sur lesquelles porte la présente recherche.

Ces dynamiques concernent l'évolution du cadre institutionnel d'abord, à travers notamment la loi sur la modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (loi MAPTAM de 2014), mais aussi et surtout par la mise en place d'un dialogue politique constructif entre Paris et les collectivités d'Île-de-France. Ces dynamiques sont également perceptibles dans le changement d'échelle des logiques techniques et administratives, qui prennent en compte les continuités effectives de part et d'autre de la limite de Paris, comme c'est le cas par exemple pour les grands axes structurants, ou pour les voiries autoroutières, ainsi que l'a montré la consultation internationale lancée par le Forum métropolitain du Grand Paris, portant sur le devenir des autoroutes, du boulevard Périphérique et des voies rapides ou structurantes du Grand Paris. Divers projets de transformation du territoire métropolitain matérialisent ces nouvelles dynamiques, comme on peut le constater à la lecture du projet Olympique Paris-2024.

L'analyse s'intéressera aussi à l'état actuel de la ceinture, aux résultats des transformations advenues en trente ans telles qu'on peut les observer sur place. Au moment où s'intensifient les préoccupations environnementales, qu'est devenu la *Ringstraße* métropolitaine, cet anneau de grands équipements (Archives de Paris, campus Clignancourt, etc.) desservis par le Périphérique, dont on pouvait percevoir la montée en puissance en 1990 ? Quelles sont les conséquences, sur les communes mitoyennes de même que sur Paris, de la captation de l'effet vitrine de la voie rapide par

les grandes opérations immobilières ? Quels sont les projets imaginés pour la transformation de ce territoire d'interface et que révèlent-ils de la perception de son rôle actuel dans l'agglomération ?

A l'heure où la métropole conçoit son futur SCoT et que Paris s'interroge sur son rôle en son sein, cette recherche souhaite porter un éclairage nuancé sur les enjeux de la ceinture dans ce cadre élargi. Plus qu'une étude prospective sur le devenir de la limite, il s'agit d'un bilan analytique de ses évolutions récentes et prévisibles, eu égard à la nature des systèmes d'échelles différentes qui la constituent et que l'histoire nous a légués.

Le corpus sur lequel s'appuie ce travail est abondant. Du côté des enjeux politiques et administratifs, les dossiers de l'ancienne Direction de la décentralisation et des relations avec les associations, les territoires et les citoyens sont utiles. Les questions urbanistiques sont généreusement documentées par l'Atelier parisien d'urbanisme, tant pour la ceinture elle-même que pour les territoires qu'elle traverse. La galerie des projets architecturaux et urbains est elle aussi très fournie : la Direction de l'urbanisme de la Ville de Paris a conduit de nombreuses consultations sur les portes, dont celles inscrites dans le grand projet de renouvellement urbain parisien.

Que soient remerciées les nombreuses personnes, impliquées dans ces structures ou non, sans l'aide desquelles ce travail n'aurait pas pu avoir la forme qu'il a aujourd'hui, en espérant qu'il soit à la hauteur de la confiance qu'elles nous ont accordée.

Questionnements et approche méthodologique

En 1988, l'Atelier parisien d'urbanisme produisait un Schéma d'objectifs pour l'aménagement de la couronne dans Paris. Il découlait de la loi de 1985 relative à la définition et à la mise en œuvre de principes d'aménagement visant l'ancienne zone des fortifications de Paris. Cette loi confirmait le plafond de 20% des surfaces accordées en 1953 à la construction d'immeubles, tout en supprimant la contrainte de la compensation¹. La légende du plan de 1988 mettait bien en évidence le rôle qu'était appelé à jouer la ceinture dans les années à venir : celui d'une ressource foncière d'emprises à « reconquérir », simultanément à l'affirmation de la vocation d'équipement de la ceinture verte ; et celui de la maîtrise des échanges et du renforcement de la desserte, en même temps que de la structuration et de l'embellissement des espaces publics. En résumé, assurer l'impossible : une ceinture d'espaces libres, en même temps qu'une réserve foncière pour le développement immobilier, le tout face aux nuisances atmosphériques d'une desserte métropolitaine majeure à « maîtriser » et « renforcer », le boulevard Périphérique, dont le cadre physique était censé être « embelli ».

¹ La loi n° 85-729 du 18 juillet 1985 relative à la définition et à la mise en œuvre de principes d'aménagement abrogeait la loi Lafay de 1953, qui autorisait la construction d'immeubles sur 20% de l'ancienne zone des fortifications, à condition de compenser l'emprise des constructions par une surface identique d'espaces libres dans Paris. En application de la nouvelle loi, le plafond de 20 % des terrains l'ancienne zone dédiés à la construction est maintenu, mais il n'est plus fait obligation d'en compenser l'utilisation.

C'est à l'aune de ce programme syncrétique en forme d'injonction paradoxale que l'on peut mesurer les transformations advenues depuis le début des années 1990, tout au moins en ce qui concerne la ceinture vue depuis Paris. Car la question ne s'aborde pas selon les mêmes critères pour peu qu'on la pose depuis l'extérieur du Périphérique, les modulations étant sensibles en fonction de l'éloignement dans la profondeur des territoires limitrophes. Non négligeable, cet enjeu a fortement évolué pendant cette période, compte tenu d'une volonté politique parisienne qui, à partir des années 2000, s'est avérée en rupture radicale avec les pratiques antérieures.

C'est selon ces divers angles d'approche que les enjeux de la ceinture de Paris au cœur de la métropole peuvent être analysés. En suivant l'évolution du cadre politique au sens large d'abord, avec une vision parisienne qui bascule, au terme du premier tiers de la période considérée, et qui par la suite entraîne avec elle un renouvellement de la question métropolitaine dans son ensemble, dont les effets continuent de se faire sentir vingt ans plus tard.

Approche

C'est l'hypothèse de cette injonction paradoxale que nous avons retenue pour aborder les enjeux de la ceinture de Paris au cœur de la Métropole entre 1990 et 2020. Une hypothèse qui se dédouble assez logiquement en deux segments complémentaires, l'un concernant les ressources foncières et d'espaces libres (paysagère et sanitaire), ou les domaines du « séjour » pour reprendre le terme d'Ildefonso Cerdà, et l'autre relatif aux domaines du mouvement, à la mobilité, aux infrastructures et aux espaces d'usage public et symboliques (marqueurs de la limite de Paris).

Depuis les premiers débats sur les destinations à privilégier pour l'utilisation de l'emprise foncière de la ceinture, au tournant des XIXe et XXe siècles, deux options n'ont cessé d'être avancées, l'une visant à réaliser ces terrains sous forme d'ilots et d'immeubles, l'autre à y créer une ceinture de parcs, jardins et promenades. Souvent opposées, ces deux options ont parfois été combinées, comme ce fut le cas dans la convention de 1912 qui devait déboucher sur la loi de déclassement de 1919. C'est cette alliance des contraires qui continue à caractériser le destin de la ceinture. Mais la pression foncière déjà forte en ce domaine au début du XXe siècle, l'est plus encore au début du XXIe. Et la limite de Paris, à l'époque espace communal au milieu d'un département, s'est renforcée, depuis que la capitale est commune et département au milieu d'un espace métropolitain qu'elle domine symboliquement et économiquement. Or c'est dans les marges de son propre territoire que la municipalité cherche les surfaces dont elle a besoin pour son expansion.

Dans le même temps, les attentes environnementales des métropolitains se sont affirmées. L'une des réponses se trouve, comme au siècle précédent, du côté des espaces ouverts, de pleine terre et plantés, reconnus désormais comme supports de biodiversité. Ainsi, au fur et à mesure que les surfaces constructibles disponibles s'amenuisent, l'intérêt porté par les Parisiens aux espaces libres s'accroît. L'observation de la réalité des transformations récentes est essentielle pour comprendre la manière dont cette double contrainte est prise en compte, dans le cadre de la loi et dans l'espace concret d'une ceinture dont la ressource est limitée.

La question de la destination des domaines est d'autant plus aigüe que cette ressource foncière se situe à proximité immédiate d'une source de pollution majeure : le boulevard Périphérique². Or, l'enjeu des mobilités est crucial, non seulement pour Paris en particulier, mais pour la métropole en général. On comprend aisément que cet enjeu se heurte à celui de la qualité des espaces d'usage public, déterminante si l'on souhaite résorber la coupure entre Paris et les communes limitrophes. Qui voudrait franchir cette limite, si l'expérience du franchissement reste une épreuve pour le corps et les sens ? Ainsi, la double hypothèse de l'injonction paradoxale se résume en une dialectique, celle de la ressource et de la nuisance. Ressource du sol pour la ville habitée face aux ressources des infrastructures de la ville productive, ces dernières représentant une nuisance pour les premières.

Méthode

Trois sources principales ont été privilégiées afin de mener l'enquête sur les enjeux actuels de la ceinture de Paris au cœur de la métropole. La première est la ceinture elle-même. En trois décennies, les transformations ont été nombreuses, qu'elles aient été matérielles et physiques, ou qu'elles soient vues des points de vue urbanistique des périmètres opérationnels et juridiques de procédures. Il apparaissait essentiel d'identifier les changements et de repérer les cadres opérationnels dans lesquels ils sont advenus. L'observation minutieuse du terrain, à la fois sur place et par le biais de photographies aériennes verticales, a permis de mesurer l'ampleur de l'évolution connue par la ceinture et dont rend compte la mise à jour de l'index des bâtiments produit dans la phase initiale de notre recherche.

Afin d'identifier les grands cycles de préoccupations politiques et techniques dans lesquels ces évolutions sont advenues et leur réceptivité dans au sein de ces milieux et de la société en général, il nous a semblé opportun de procéder à une analyse de la presse quotidienne et hebdomadaire, grand public et spécialisée. Grâce à la revue de presse patiemment constituée par l'Apur, un dépouillement a été effectué sur trois décennies et aux trois échelles, du boulevard Périphérique, de la ceinture en général et, au-delà de la ceinture, au niveau de l'agglomération, lorsque cela correspondait à un enjeu spécifique, notamment en ce qui concerne le réseau des voies rapides par exemple.

La troisième source est celle des réponses et anticipations techniques face aux demandes politiques et aux attentes sociales, dont nous avons analysé certains éléments qui nous sont apparus révélateurs d'enjeux significatifs. Les études de l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) sont de grande qualité à cet égard, non seulement en ce qui concerne Paris, mais également hors de ses limites administratives, en particulier, pour ce qui est de notre recherche, au sujet des grands réseaux de voirie. Certains de ces documents ont même un statut de « marqueur épistémologique », comme nous le verrons au sujet de l'avis d'appel public à la concurrence pour une « étude sur l'implantation d'immeubles ponts au-dessus du boulevard Périphérique », lancé par la Direction de la voirie et des déplacements de la Ville de Paris en février 2008. Plus généralement, les événements ont été nombreux qui rendent compte de la manière dont les milieux de l'architecture et de l'urbanisme se sont saisis de ces enjeux urbains et métropolitains.

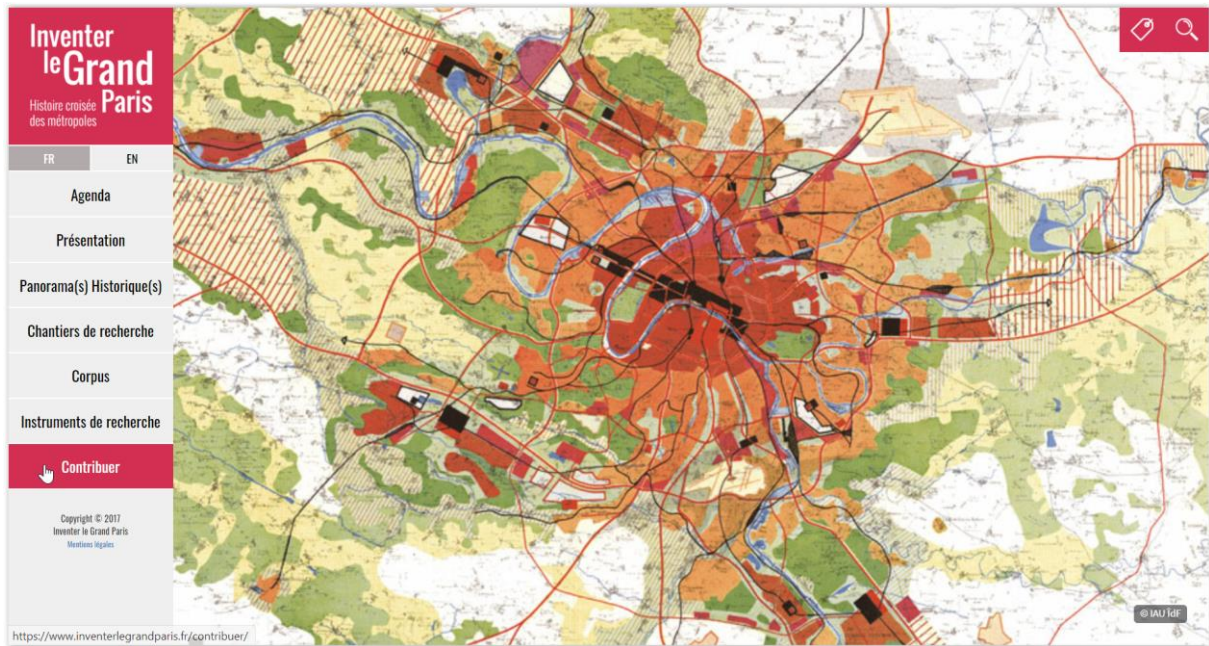
² Le Périphérique est à l'origine d'un sixième des émanations de dioxyde d'azote dans Paris : Conseil de Paris, Mission d'information et d'évaluation, *Le Périphérique, quelles perspectives de changements ?* Paris, Mairie de Paris, 2019, p. 49.

Ces trois principales sources permettent de retrouver les grandes catégories d'acteurs que nous avons identifiées dans la phase initiale de cette recherche et sur lesquelles nous avons fondé nos hypothèses : les acteurs politiques, les personnels techniques et la société civile, au travers des associations qui la représentent. C'est dans cet esprit que nous avons organisé en juin 2019 une table-ronde, à laquelle participèrent Laurence Goldgrab, élue du Conseil municipal, Patricia Pelloux, adjointe à la directrice de l'Apur et Yannick Beltrando, architecte et urbaniste³. Laurence Golgrab y participa en tant que présidente de la Mission d'information et d'évaluation du Conseil de Paris ayant élaboré le rapport *Le Périphérique, quelles perspectives de changements ?* qui constitue une source de qualité mettant en perspective de manière précise, structurée et plurielle la question du boulevard Périphérique.

Les éléments de l'enquête sont restitués en quatre chapitres. Le premier propose une chronique politique et technique des trois dernières décennies en ce qui concerne la ceinture de Paris, principalement vue de l'intérieur. Le deuxième chapitre aborde les effets concrets de ces aspects sur le terrain, tandis que le troisième approfondit certaines facettes de la chronique d'introduction, en identifiant les enjeux perçus à nouveau depuis Paris. Enfin, le quatrième chapitre prend du recul afin d'estimer les principaux enjeux de la ceinture à l'échelle de la métropole et d'y mettre en perspective le rôle de Paris. En conclusion, c'est sur le rôle de la nouvelle gouvernance de la métropole qu'il nous a semblé important de porter l'éclairage, tant les équilibres qui découlent du partage de cette dernière en établissements publics territoriaux semblent pour l'heure l'immobiliser⁴.

³ « La limite de Paris ; de la zone et ses archives à la révision du Périphérique », séminaire de recherche du GT Inventer le Grand Paris du Labex Futurs urbains, coordination scientifique André Lortie et Loïc Vadelorge, 20 juin 2019.

⁴ Voir à ce sujet les prises de position de Pierre Mansat et Simon Ronai en février 2020 : <https://www.metropolitiques.eu/La-Metropole-du-Grand-Paris-grande-oubliee-des-municipales-2020.html>



<https://www.inventerlegrandparis.fr/>

The image shows a section of the 'Inventer le Grand Paris' website. On the left is a vertical navigation menu with the following items: 'FR', 'EN', 'Agenda', 'Présentation', 'Panorama(s) Historique(s)', 'Chantiers de recherche', 'Corpus', 'Instruments de recherche', and 'Contribuer'. The main content area displays two event listings. The first listing is for 'S'imaginer Paris et le Grand Paris', an exhibition by APUR, with a description: '50 ans d'histoire urbaine, 5 périodes, 300 documents, 15000 pages numérisées'. The second listing is for 'Séminaire IGP (2). Perspective transnationale et histoire des métropoles', with a description: 'Cette séance propose d'explorer la perspective transnationale dans l'histoire de l'aménagement en lien avec le Grand Paris. Les...'. The URL 'https://www.inventerlegrandparis.fr/seminaire-igp/2018-2019/' is displayed at the bottom of the page.

<https://www.inventerlegrandparis.fr/seminaire-igp/2018-2019/>

Trois manières d'étudier les dynamiques transnationales

Intervention au séminaire « Perspective transnationale et histoire du Grand Paris », groupe transversal Inventer le Grand Paris (IGP), Labex Futurs urbains, université Paris Est, Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville, le 15 février 2018

DOI : 10.25580/igp.2018.0006. <https://www.inventerlegrandparis.fr/link/?id=599>

Plan de l'intervention

J'aborderai donc, dans l'ordre chronologique dans lequel j'ai réalisé ces travaux : le cas d'un agent de ces transferts opérés entre l'Europe et l'Amérique du Nord, l'architecte Jacques Gréber ; puis les figures du rayonnement des savoirs et savoir-faire issus d'un lieu, Paris ; enfin le cas d'une métropole dont les transformations font écho à celles de nombreuses autres villes à un moment de son histoire, Montréal dans la décennie 1960.

En conclusion, je m'interrogerai sur ce que peuvent apporter les approches transnationales à la compréhension des dynamiques de formation et de transformation des villes.

Thèse sur Jacques Gréber

Le premier travail que j'ai mené qui mettait la question des transferts internationaux au cœur de la réflexion est celui pour l'obtention du doctorat, entre 1987 (année d'inscription en DEA) et 1997, année de soutenance. Il portait sur un architecte, Jacques Gréber, dont la carrière s'est étendue de 1909, année de sa sortie des Beaux-Arts, à 1962, année de son décès. Elle s'est déroulée sur les deux continents, à Paris (1919), Lille (1919) et sa région (1920-1957), Marseille (1930-1940) et Rouen (1940-1947), pour ne nommer que les principales villes françaises, et Philadelphie (1916) et sa région (1923-1932), Ottawa (1937) et sa région (1945-1960) ou Montréal (1945-1952), pour les principales du côté nord-américain. Sans oublier que Jacques Gréber était l'architecte en chef de l'Exposition internationale de Paris de 1937, au cœur des relations internationales de l'époque, et du siège de la société Esso Standard, en lien avec la présentation de Carola Hein.

Et c'était bien la question des allers et retours qui m'intéressait dans un premier temps, à savoir si cette énergie cinétique, celle du déplacement, pouvait produire une expertise singulière. M'est assez vite apparue la difficulté à tracer une trajectoire qui puisse révéler les stratifications, chez l'expert, des expériences auxquelles il avait participé et sa capacité à en transférer les acquis d'un milieu vers un autre.

Le résultat méthodologique peut être qualifié de « biographie cardinale sans qualité ». Le premier terme est déduit d'une approche développée par Jean-Claude Passeron dans un article de 1991 intitulé « Le scénario et le corpus ». On devine bien, à travers ce titre, les deux approches biographiques que l'auteur retient comme modèles : l'une est celle, longitudinale, de l'individuation du scénario, soumis aux structures qui le précèdent et le déterminent (généalogie, lignée familiale, trajectoire sociale) ; l'autre est celle du cadre dans lequel on essaie de comprendre le devenir biographique (milieu de formation, expériences professionnelles, etc.). La combinaison des deux formes, en quelque sorte, les repères d'un plan, déterminé en abscisse par le temps biologique horizontal de Gréber et, en ordonnée, par le temps vertical des lieux dans lesquels il est intervenu. Le second terme, « sans

qualité », vient du fait que Gréber n'a laissé aucune archive constituée. Il fallait donc se rendre sur les lieux de ses études, pour y retrouver les traces de ses passages et constater qu'il y est toujours précédé de nombreux travaux, d'antériorités techniques et politiques, qu'il doit s'appropriier et auxquelles il ajoute sa contribution propre : la stratification temporelle verticale des lieux qui infléchit la trajectoire biographique longitudinale de l'expert.

Évidemment, on voit se dessiner, lentement, une expertise singulière. Et on repère des transferts, d'un milieu à l'autre, que l'expert privilégie. En est-il l'agent principal ? Ne fait-il que reproduire, à un moment donné, une approche partagée au sein du milieu professionnel auquel il appartient ? La mise au point est délicate dans ce système où le point de repère que l'on se donne est lui-même en mouvement... J'y reviendrai en conclusion.

Exposition et publication *Paris s'exporte* en 1995

La deuxième manière d'étudier les dynamiques transnationales que j'ai eu la chance d'aborder s'est présentée à l'occasion d'une exposition et surtout d'une publication éditée en 1995 : *Paris s'exporte*.

L'intention était à la fois ambitieuse par son ampleur et modeste dans sa portée théorique. Il s'agissait de montrer que ces transferts existent bien, mais qu'il n'y a pas de systématisme, que les agents sont nombreux et divers, tout autant que les circonstances. Il s'agissait d'en faire une sorte de recension, par grandes familles, dont les titres des chapitres donnent la clé : Paris s'impose ; Paris séduit ; Paris s'importe bien sûr ; Paris s'échange surtout. C'est d'ailleurs ce titre que j'aurais voulu pour l'événement, moins suranné certes, mais sans doute aussi moins vendeur à l'évidence.

Rappelons quelques exemples de chacune de ces familles, pour en préciser le sens si nécessaire, bien que je pense que tout le monde ici devine très bien de quoi il s'agit.

Dans la série Paris s'impose, qui concerne principalement les villes françaises d'outre-mer, il y a bien sur les cas de laboratoires pour les savoirs et savoir-faire, comme au Maroc par exemple. À Casablanca, afin de mener les opérations de voiries qu'il préconise, Henri Prost s'appuie sur la création d'associations foncières de propriétaires, préalable à l'établissement des plans de quartier. La création du boulevard de la Gare est de ce point de vue exemplaire, mais le législateur n'osera jamais transposer en métropole des dispositions telles que le recours aux syndicats de copropriétaires.

Paris séduit porte sur les grandes destinations des figures ou des experts, comme par exemple en Amérique du Sud, à Rio de Janeiro, dont Margareth Pereira pourrait parler beaucoup mieux que moi, ou Buenos Aires, où la France possède, début XXe, une force culturelle inspiratrice, notamment en matière d'architecture et d'urbanisme, avec l'avenida de Mayo, ou celle du 9 juillet.

Paris s'importe dans les villes qui sont réceptives à l'exemple parisien et s'en inspirent, notamment les grandes villes européennes, suite aux grandes expositions universelles de la seconde moitié du XIXesiècle, comme à Bruxelles. Mais cela concerne aussi des villes comme le Caire, où le « Jardinier en chef du Service des Promenades et Plantations de la Ville de Paris », Jean-Pierre Barillet-Deschamps, est invité par le khédiva Ismaïl Pacha (1873) à y créer les grands jardins du centre.

Mais le fait que Paris s'échange nous intéresse peut-être plus particulièrement en ce qui concerne les dynamiques transnationales, la confrontation des expériences, et les innovations qui parfois en découlent. Je pense aux « systèmes de parcs » par exemple, dont Corinne Jaquand est une experte. Cette notion gagne en épaisseur dans des échanges dont Paris peut faire figure de déclencheur, comme pour Frederick Law Olmsted. Elle prend de l'ampleur en Amérique, où ce dernier la théorise pour Boston, mais elle s'épanouit en Allemagne plus encore qu'en France, où elle est pourtant théorisée dès 1906 par Jean-Claude-Nicolas Forestier.

Ce recollement de nombreux travaux de recherche au début des années 1990 avait permis de mettre en évidence le rôle de nombreux agents de ces transferts. Jean-Claude-Nicolas Forestier, mais aussi Joseph Antoine Bouvard, successeur d'Alphand, ou encore le préfet de la Seine, qui après l'incendie de l'Hôtel de Ville sous la Commune invite ses coreligionnaires des grandes villes du Monde à contribuer à la reconstitution d'un fond sur les questions urbaines, en lui adressant leur bulletin municipal en échange de celui de Paris. Sans compter les visites d'étude à l'étranger, dont les fonctionnaires municipaux sont des adeptes, comme en témoignent les cartons nombreux des Archives de Paris consacrés à ces missions. Ces dynamiques d'échange concernent aussi les grandes entreprises françaises, telle la Compagnie générale des eaux présente à Buenos Aires dans le sillage de Bouvard, mais aussi la compagnie du Chemin de fer métropolitain de Paris dont les archives (RATP) recèlent les traces de la curiosité de ses agents pour les solutions mises en œuvre à l'étranger.

Les Années 60 : Montréal voit grand

Le troisième cas que j'aborderai plus brièvement est celui de Montréal et des transformations radicales que connaît la métropole dans la décennie 1960 et que j'ai eu le privilège de pouvoir étudier au CCA entre 1999 et 2004, année d'une grande exposition et de la publication d'un livre.

Certes, il y a de nombreuses traces d'échanges et de transferts dans les archives et les bibliothèques locales : rapports de mission dans d'autres villes ; bibliographies des études publiées qui font référence à des approches et méthodes européennes ou nord-américaines ; présence de spécialistes internationaux comme Daniel van Ginkel, membre de Team X, Hans Blumenfeld ou Jacques Gréber ; références à des exemples internationaux de solutions urbanistiques citées dans les études des services techniques ; etc.

L'idée n'était toutefois pas d'étudier d'éventuels phénomènes transnationaux, mais de faire l'hypothèse que les transformations advenues en cette décennie étaient archétypiques de celles que l'on pouvait observer dans d'autres grandes villes à la même époque. Qu'il y avait, d'un côté, des données structurelles communes à ces grandes villes et, de l'autre, des facteurs singuliers propres à la scène locale montréalaise.

Cet aspect apparaissait moins dans la publication que dans l'exposition, où le parcours était ponctué de reproduction d'articles de revues étrangères mettant en évidence des projets ou réalisations qui faisaient écho à ceux mis en œuvre à Montréal : autoroutes urbaines, infrastructures (aéroports, ponts, tunnels), rénovation des centres et implantation de complexes tertiaires, de logements collectifs groupés, etc.

Conclusion

Que conclure de ces trois cas, que ma présentation a jusqu'ici laissés en porte-à-faux ? Ou comment monter en généralité à partir de ceux-ci ?

Une des conclusions à laquelle on peut parvenir en ce qui concerne Jacques Gréber et certains dossiers vus dans le cadre de *Paris s'exporte* est proche de celle à laquelle parvient un historien positiviste comme Leonardo Benevolo : il y aurait une relative autonomie de l'expertise, qui lui permettrait d'être échangée, de voyager, et d'influencer le cours des événements en divers lieux. Le cas de l'appel international du préfet de la Seine est caractéristique de cet aspect : la culture technique peut s'échanger indépendamment de tout enjeu immédiatement situé dans le temps et dans l'espace.

Cette approche est à l'opposé de la thèse de Maurice Halbwachs en ce qui concerne le prix des terrains et les expropriations dans le Paris du Second Empire : pour lui, les percées ne seraient pas déterminées par décision technique et rationalité urbanistique, mais découleraient d'une sorte d'injonction sociale, celle notamment issue du marché, de la finance et de la spéculation. C'est, en quelque sorte, ce que l'on constate dans la mise en résonance du cas de Montréal avec des villes comme Paris (la ceinture), New-York (autoroutes urbaines) ou Vancouver (rénovation du centre par groupement d'immeubles collectifs). Il y a une conjoncture qui surdétermine les phénomènes à l'œuvre et dont les paramètres sont du côté de l'économie politique urbaine, qui suit les grandes tendances de l'économie politique en générale. Elle peut se manifester du côté des acteurs privés, individuels ou collectifs (ceux des marchés immobiliers ou fonciers par exemple), ou de celui des acteurs publics, telle que la planification d'État en ce qui concerne le second XX^e siècle par exemple, dont on constate qu'elle est partagée, bien qu'à des degrés très divers, en France, en URSS, voire même aux États-Unis (dans le sillon de la Tennessee Valley Authority par exemple).

Ce second aspect est particulièrement stimulant. Il permet de penser la période actuelle, mais il permet aussi de percevoir les dynamiques de fond qui interviennent parfois dans les villes et que les grandes ruptures, comme celle de la Seconde Guerre mondiale, masquent souvent en accordant trop d'importance aux physionomies sous lesquelles elles se manifestent, éclectiques et empreintes d'un formalisme académique au début du siècle et moderniste après la Seconde Guerre. Un projet de tracé peut perdurer pendant des décennies et, en fonction de la période de sa matérialisation, prendre l'aspect d'une voie rapide, ou celui d'un boulevard urbain.

Pourtant, si l'on revient à Montréal, on voit aussi que la qualité des agents qui prennent en main les projets peut être déterminante de leur matérialisation. C'est le cas du réseau sous-terrain du centre-ville, qui n'aurait jamais été ce qu'il est sans l'intervention déterminante de l'urbaniste Vincent Ponte. Et qui fait que Montréal se distingue des villes dans lesquelles les mêmes phénomènes étaient à l'œuvre : voies rapides, métro, gratte-ciel, etc.

Alors que je préparais la publication *Paris s'exporte*, j'avais eu un échange avec Pierre Pinon, que j'avais sollicité à cette occasion. Il considérait que l'haussmannisation n'est pas transposable, dans la mesure où aucune autre ville ne réunit les mêmes données que le Paris du Second Empire. Paris serait unique et cette singularité ne s'exporterait pas. Mais alors, que dire de Paris par rapport à lui-

même ? Dans quelle mesure pourrait-on comparer la percée du boulevard de Sébastopol à celle du boulevard Haussmann, tant le cadre historique de l'une diffère de celui de l'autre ?

Cela m'amène à distinguer trois strates, ou plutôt l'emboîtement de trois échelles de détermination en ce qui concerne les phénomènes transnationaux. Celle d'un cadre historique surdéterminant, d'abord, qui fait que des territoires éloignés, disjoints, peuvent avoir une communauté partielle de destin transnational, étant soumis par exemple aux effets d'une économie politique internationale partagée. À l'intérieur de ce cadre peut se développer une culture technique (pour ne retenir que celle-ci en ce qui concerne l'urbanisme) qui aurait une relative autonomie et dont on pourrait repérer les agents de transmission à l'échelle internationale (cf. la présentation par Maria Cristina da Silva Leme des autoroutes métropolitaines promues en Amérique latine par Robert Moses). Mais on ne doit pas perdre de vue que les lieux où adviennent les manifestations de cette, ou de ces cultures techniques sont uniques, par leur géographie, leur sociologie, leur histoire... et que les deux précédents phénomènes s'y manifesteront sous des aspects qui oscilleront entre singularité et généralité.

STRATES

Strates

Matériaux pour la recherche en sciences sociales

13 | 2007

Paysage urbain: genèse, représentations, enjeux contemporains

Montréal 1960, les ressorts d'une réidentification

André Lortie



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/strates/6083>

DOI : [10.4000/strates.6083](https://doi.org/10.4000/strates.6083)

ISSN : 1777-5442

Éditeur

Laboratoire Ladyss

Édition imprimée

Date de publication : 31 décembre 2007

ISSN : 0768-8067

Référence électronique

André Lortie, « Montréal 1960, les ressorts d'une réidentification », *Strates* [En ligne], 13 | 2007, mis en ligne le 22 octobre 2008, consulté le 08 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/strates/6083> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/strates.6083>

Ce document a été généré automatiquement le 8 septembre 2020.

Tous droits réservés

Montréal 1960, les ressorts d'une réidentification

Dans *Strates* [En ligne], 13 | 2007, mis en ligne le 22 octobre 2008
<https://journals.openedition.org/strates/6083>

Montréal 1960, les ressorts d'une réidentification

André Lortie

On est allé la regarder du haut de la montagne et on a trouvé que c'était la plus belle. Et la plus calomniée [...]. Bord de l'eau, vieux Montréal ; bord des champs, le nouveau ; bord de l'est, les Français ; bord de l'ouest, les Anglais ; et le ciel au-dessus.

(F. Leclerc, *Montréal, Paris d'Amérique*¹)

- 1 En 1960, en préface d'un ouvrage consacré à *Montréal, Paris d'Amérique*, le poète Félix Leclerc oppose au couple vieille ville, ville nouvelle, celui des deux origines, du français et de l'anglais : à deux artefacts répondent deux langues, deux cultures. Ce biculturalisme se percevait dans l'espace concret, dans une partition est-ouest de la ville, dont la frontière serait, dans la représentation mentale qu'ont les Montréalais de leur ville, la rue Saint-Laurent. L'image est simple, elle a la force de l'évidence. Elle suggère un espace social statique, celui des *Deux Solitudes* décrites par l'écrivain Hugh MacLennan en 1945², ancré dans un espace concret non moins figé.
- 2 Les années 1960 inaugurent une nouvelle formulation de ce rapport. En 1969, à la fin de cette décennie, le romancier Mordecai Richler commente rétrospectivement la découverte de sa ville natale, à son retour de Londres :

Regagnant Montréal dix-neuf ans après, à l'été 1967 (l'été de notre glorieuse Expo), au retour par avion de Londres la démodée via New York la délabrée, je fus frappé par la prospérité de la ville. [...] J'y entrai par des autoroutes à voies superposées qui plongeaient ici, surgissaient là, débouchant sur un îlot de prospérité, un centre-ville hérissé d'immeubles de rapport et d'hôtels, ces derniers si neufs d'aspect qu'on les eût cru sortis de leurs caisses la nuit précédente. La Place Ville-Marie. Le métro. L'île Notre-Dame. Habitat [67]. La Place des Arts. Cette corne d'abondance ne pouvait être la ville où j'avais grandi et que j'avais désertée³.



Fig. 1. Le centre-ville de Montréal dans les années 1960 : principales réalisations © CCA, André Lortie, carte extraite de *Les Années 60, Montréal voit grand*, Montréal, Centre canadien d'architecture, Vancouver, Douglas & McIntyre, 2004, p. 25. Cartographe : Eric Leinberger, 2004.

- 3 En une décennie à peine, la ville s'est métamorphosée. Sa morphologie, résultant de la rencontre entre une grille de rues orthogonales fondatrice et une topographie remarquable – mariage insulaire d'un mont et d'un fleuve –, est transcendée par un système de grandes voies rapides, de ponts, de viaducs, de tunnels, hérissé de gratte-ciel et d'immeubles-blocs. Dans cet espace devenu dynamique, le réseau du métro inauguré en 1966, qui franchit les frontières virtuelles sans formalités, se joue insidieusement des fondements de l'image collective de la ville décrits par Félix Leclerc, d'est en ouest et du nord au sud. Équipée de ces infrastructures, Montréal change d'échelle. Mais, à travers nombre de grands chantiers de rénovation et de développement, c'est son équilibre socioéconomique qui est aussi modifié.
- 4 Le géographe Guy Burgel, dans son ouvrage sur *La ville*, considère que cette dernière est la face spatiale de la société⁴. La ville en traduirait, dans l'espace, les spécificités. Il est vrai que le Québec change vite dans les années 1960, au rythme de la Révolution tranquille, et qu'il en est de même pour Montréal, qui en est le cœur économique et intellectuel. Quelle perception les Montréalais ont-ils de cette puissante métamorphose et comment s'identifient-ils à la ville moderne qui émerge sous leurs yeux ?
- 5 La dynamique, culminante en cette décennie, qui propulse le Québec de la campagne dans les villes, est alimentée par plusieurs phénomènes qui opèrent à des échelles différentes et qui contribuent à forger, aux yeux des Québécois, une image renouvelée d'eux-mêmes. Parmi les plus déterminants figurent : le facteur économique et ses ramifications mondiales ; la politique nationale de planification et ses effets sur la transformation physique du territoire ; l'effervescence politique, intellectuelle et

culturelle propre à la minorité canadienne française ; et l'ouverture de cette minorité au monde.

- 6 Un des aspects de la mobilité économique concerne les apports de capitaux étrangers dans les grandes opérations immobilières qui, jusque-là, étaient restreintes aux opérateurs locaux. Les fonds sont sans commune mesure avec ce qu'ils étaient antérieurement, permettant des opérations d'une échelle nouvelle, tandis que, à l'inverse des investissements industriels, ce type de réalisation n'induit pas l'idée d'un rapport de subordination (société étrangère, main-d'œuvre locale), mais permet l'appropriation collective de l'objet de la valorisation qu'est l'immeuble. À l'échelle nationale, les avatars de la planification d'État touchent souvent les villes et contribuent à un double phénomène : un certain décloisonnement des enclaves locales par l'imposition de standards nationaux, dans le même temps que les modèles nationaux peuvent être appropriés localement et participer d'une identité spécifique, à l'instar, comme nous le verrons, de ce qui concerne le logement social.
- 7 Enfin, l'émancipation culturelle, intellectuelle et politique produit le meilleur et le pire : en même temps que se prépare l'Exposition universelle de Montréal de 1967, qui sera un formidable tremplin pour de nombreux artistes et intellectuels montréalais et québécois, les extrémistes du Front de libération du Québec montent en puissance, jusqu'aux événements tragiques qui verront leur dissolution en 1970. Pour les jeunes Canadiens français, l'accession aux pouvoirs politique et technique ainsi qu'à l'émancipation intellectuelle et culturelle, concomitantes d'une ouverture internationale dont l'Exposition universelle de 1967 est le point d'orgue, s'incarne en quelque sorte dans la transfiguration de leur métropole en pleine modernisation. D'autant que cette transformation profonde de la ville s'accompagne de la matérialisation de cette montée en puissance à travers de grands programmes institutionnels ou commerciaux propres à la portion francophone de la société québécoise.
- 8 Avant d'interpréter les signes de la réceptivité collective à cette transformation de l'espace métropolitain, qui participent d'un phénomène complexe de *réidentification*, il importe d'en résumer les grandes caractéristiques. Quelle est donc cette ville du premier xx^e siècle, dont le Montréal des années 1960 se distinguerait tant ? Et quelles sont ces transformations majeures qui construisent ce renouvellement⁵ ?

La ville du premier xx^e siècle

- 9 Au sortir de la Seconde Guerre mondiale, le manque de logements est estimé à 45 000, pour une population insulaire de l'ordre de 1,3 million d'habitants. L'insalubrité des quartiers populaires est décriée depuis nombre d'années, comme c'est le cas dans plusieurs métropoles occidentales par ailleurs. C'est notamment le Red Light District qui cristallise les représentations populaires de ce phénomène. Ce quartier de prostitution, qui prospère entre les deux guerres, accueillant une clientèle qui s'émancipe de la prohibition américaine, concentre les critiques dès lors que le Canada s'engage auprès de ses alliés et que les soldats de la fédération en permission y sont attirés. Rue de Bullion, « Rouged whores lean lips to narrow slits; they stop / The young soldier with his bag of salt », écrit le poète Irving Layton à la fin des années 1940⁶.
- 10 Dans ce quartier de prostitution, déchéances physique et morale ne feraient qu'un. Habitat insalubre et populations nécessiteuses y seraient indéfectiblement liés. Les images qui en sont données éveillent les pires cauchemars des représentations populaires de la misère. Font écho à cet imaginaire des romans comme *Le cassé*, de

Jacques Renaud, dont le héros se perd dans des rues et des ruelles aujourd'hui disparues⁷.

- 11 Ce secteur, dit du plan Dozois, est le premier visé, dans la décennie 1950, par les politiques de résorption de l'habitat insalubre et par celles de création de logements sociaux. Les habitations Jeanne-Mance, résultat de cette opération de rénovation urbaine, reçoivent leurs premiers locataires au tout début de l'année 1960. Cette réalisation est rendue possible par la convergence des actions municipale, provinciale et fédérale. Elle est le résultat d'une planification menée à l'échelle nationale par le biais de la Société centrale d'hypothèque et de logement (SCHL), dont l'agence d'architecture intégrée met au point des immeubles types en forme de barres, avec appartements mono-orientés et balcons. Les variantes de ces immeubles sont réalisées un peu partout au Canada, de Vancouver (McLean Park et Skeena Street), à Halifax (Mulgrave Park), en passant par Montréal⁸. Pour autant, chaque municipalité développe sa propre réponse à cette normalisation des aides, ce qui témoigne, en ce qui concerne le logement collectif, d'une lente appropriation locale faite au détriment d'une politique de modèles. Le projet des habitations Jeanne-Mance restitue clairement les étapes de ce processus critique, puisque la douzaine d'immeubles types en hauteur conçus par l'architecte en chef de l'agence intégrée de la SCHL, Ian MacLennan, est en partie abandonnée pour des logements en bande sur trois niveaux.



Fig 2. Montréal, un magasin de musique abandonné, 1963. © Jeremy Taylor.

- 12 Cette planification d'État ne concerne pas que le logement. Elle vise à résorber les disparités régionales au sein du territoire canadien développé. Elle touche la circulation des biens et des personnes (aéroports, route transcanadienne), la restructuration industrielle et, à la fin de la décennie, en préparation du centenaire de la confédération de 1867, l'équipement culturel.

Une mutation structurelle

- 13 Les années qui suivent la Seconde Guerre mondiale voient émerger une nouvelle équation des transports et des déplacements à l'échelle continentale et internationale. Le bateau et le train, qui avaient fait la fortune de Montréal dans le système des échanges entre les centres urbains du Nord-Est américain, l'hinterland (matières premières et agriculture) et l'Europe, sont progressivement supplantés par le binôme avion-route. Si le grand chantier national du XIX^e siècle avait été celui de la voie de chemin de fer transcontinentale, c'est sans doute celui de l'autoroute transcanadienne qui, au XX^e, plus que le réseau de transport aérien, symbolise l'unification territoriale⁹. Elle n'est pas sans effets sur l'organisation urbaine. Tracée d'un océan à l'autre, l'autoroute transcanadienne traverse les grandes villes dans leur partie agglomérée, leur faisant subir des transits qui ne leur sont pas destinés. Ce phénomène est identique à celui que l'on observe à la même époque aux États-Unis, où des métropoles sont coupées d'autoroutes nationales en leur centre, comme Philadelphie par l'Interstate Highway n° 676, une tranchée qui fend la ville pour mettre en communication le Delaware Bridge, à l'est, et la voie rapide sur la berge de la rivière Schuylkill, à l'ouest¹⁰, ou encore Boston, dont le centre historique est éventré par l'autoroute n° 93.
- 14 De même qu'au XIX^e siècle, le chemin de fer était au service de l'industrie, les grandes infrastructures routières et autoroutières participent de la réorganisation de l'appareil de production. Le train et le bateau avaient eu tendance à concentrer les échanges à proximité du centre : il est évident que la grande route, et surtout l'avion, s'en dissocient, et que l'industrie se délocalise en conséquence. La désindustrialisation des centres urbains canadiens ne fait pourtant pas l'objet d'une politique concertée. Elle est plutôt l'effet induit d'une action gouvernementale qui accompagne un mouvement de concentration industrielle, prolongeant les restructurations exigées par l'effort de guerre¹¹. Ce mouvement a tendance à absorber l'artisanat, le commerce, la petite ou moyenne industrie familiale. Ceux-ci s'accommodaient d'une situation proche des centres et d'une main-d'œuvre sur place. L'encouragement à la consolidation industrielle amène un changement d'échelle qui induit son déplacement le long des nouvelles grandes infrastructures, hors des centres, loin du logement ouvrier traditionnel. Elle laisse le cœur des villes dévitalisé, orphelin de ses sources d'emploi, désarticulant un tissu urbain dans lequel les ouvriers vivaient souvent à proximité de leur lieu de travail, à distance de tramway, comme Jules Leboeuf, héros du roman de Gérard Bessette, *La bagarre*¹².
- 15 Cette dynamique induit une perte de valeur au centre, qui rend plausible le projet de dissociation fonctionnelle réclamée depuis des décennies par les réformateurs sociaux et hygiénistes, auquel les politiques fédérales d'aide au logement apportent leur appui. Parallèlement, la concentration tertiaire au cœur de la ville, dans des immeubles spécialisés, poursuit une tendance déjà engagée depuis la fin du siècle précédent. Elle atteint toutefois un niveau inattendu à Montréal, avec la construction, au tournant des décennies 50 et 60, de 150 000 m² de bureaux à la Place Ville-Marie – sur laquelle nous reviendrons –, une opération qui stimule l'imagination des promoteurs locaux et des investisseurs internationaux qui lui emboîtent le pas. Ce mouvement de concentration immobilière dans des programmes complexes consolidant un ou plusieurs îlots urbains n'est pas neuf en Amérique du Nord. Il suffit d'évoquer le Rockefeller Centre de New York pour s'en convaincre. Il est toutefois inédit à Montréal et hisse la ville au

niveau de tels grands centres, bientôt imitée ailleurs au Canada, à Toronto notamment¹³, faisant rêver les investisseurs jusqu'à Vancouver¹⁴.



Fig. 3. Montréal, cheminées et clochers vus depuis le pont Jacques-Cartier, 1961. © Jeremy Taylor.

- 16 Dans le même temps, la SCHL fait la promotion de la maison individuelle, pour laquelle elle produit aussi des modèles d'unité et de lotissement. En effet, si l'industrie quitte les centres, encore faut-il lui offrir à proximité la main-d'œuvre qui lui est nécessaire. Avec le discours de son président prononcé devant la Royal Commission on Canada's Economic Prospects en 1956, on retrouve des accents planistes plus familiers d'un pays comme la France :

De par sa place fondamentale dans une économie industrielle moderne et ses profondes implications sociales, le logement est une question qui interpelle inéluctablement et profondément tous les paliers de gouvernement. La fourniture de logements s'apparente, par certains aspects, à un service public¹⁵.

- 17 La planification nationale se noue clairement autour de l'enjeu du logement, qui associe grande industrie, infrastructures de transport et organisation des communautés sur le territoire :

La création de zones résidentielles suppose la conception de réseaux de rues et de services publics ainsi que la localisation de centres commerciaux, d'écoles et de lieux du culte. La construction domiciliaire constitue donc la première étape de la modélisation des configurations de collectivité qui influenceront sur l'existence de nombreuses générations¹⁶.

Changement d'échelle

- 18 Dès lors, l'urbanisation montréalaise se déverse sur l'île et au-delà, vers l'île Jésus, au nord, ou sur la rive sud du Saint-Laurent. Le bien nommé boulevard Métropolitain, ouvert à la circulation en 1960, et qui traverse l'île de Montréal suivant son grand axe, est à cette image, avec son chapelet d'industries, de lotissements de maisons individuelles, de petits complexes tertiaires, de centres commerciaux...

- 19 Encouragé par la SCHL, les maisons individuelles et autres bungalows prospèrent au bout des nouvelles infrastructures, comme par exemple sur la rive sud du fleuve, de l'autre côté du pont Champlain inauguré en 1962. C'est le cas de la ville de Candiac, créée à partir de rien : « Candiac, la ville moderne où il fait bon vivre¹⁷. » Ville de pavillons produite par la promotion immobilière privée, isolée de tout et dans laquelle on a oublié les commerces et les équipements publics...
- 20 Ce redéploiement métropolitain ouvre le champ à une dynamique de renouvellement urbain sans précédent au cœur de Montréal. La mobilité internationale grandissante des capitaux alimente un changement d'échelle au centre de la ville. Ce cycle est inauguré par le projet de Place Ville-Marie, que le promoteur immobilier visionnaire William Zeckendorf, venu de New York, lance dès le milieu des années 1950. Place Ville-Marie, qui donne naissance à un axe de valorisation à l'ouest, avec les projets à venir de place Bonaventure (premier méga-bloc montréalais, traversé par les voies de chemin de fer de la gare Centrale, combinant une immense halle d'exposition, des bureaux, un hôtel de 400 chambres et trois restaurants, un jardin à ciel ouvert, des galeries commerciales, des aires de livraisons, un accès au métro, le tout posé sur la voie rapide est-ouest Ville-Marie), place Victoria (complexe boursier réalisé par l'Immobiliare di Roma, par l'architecte Luigi Moretti) ou du Château Champlain. On va jusqu'à imaginer des conquêtes colossales, comme celle des voies ferrées de la gare centrale, que les architectes André Blouin et Victor Prus¹⁸ imaginent couvrir d'une dalle de plusieurs hectares, lancée jusqu'aux rives du canal de Lachine et des bassins du port industriel.
- 21 Si Place Ville-Marie est le premier jalon d'un cycle spontané d'intense valorisation foncière, en revanche, à l'est, c'est par une décision technique et politique que la société canadienne française se donne les moyens de manifester, dans l'espace de la ville, sa montée en puissance, à la fois culturelle et économique. Place des Arts (deux auditorium dont un de 3 000 sièges), le siège de l'Hydro Québec (société issue de la nationalisation de l'industrie électrique québécoise), le complexe Desjardins (trois tours de bureaux, un hôtel de voyageurs et une galerie commerciale dont l'étude commence en 1966), l'Institut de technologie de Montréal (non réalisé), la place de la Confédération (conçue autour d'un stade de 80 000 places, non réalisée), Radio Canada (réalisé plus à l'est), sont autant de projets qui matérialisent cet axe nord-sud de l'est, réponse socioculturelle canadienne française à la valorisation capitalistique de l'ouest, attribuée à la fraction anglophone de la société montréalaise.




Fig. 4. Montréal, une exposition de tableaux en plein air, avec le chantier de Place Ville-Marie en arrière-plan, 1961. © Jeremy Taylor.

- 22 Il serait toutefois inexact d'imaginer que ces phénomènes puissent être spontanés et délaissés de toute volonté politique. Deux facteurs essentiels agissent à l'époque comme catalyseur et accélérateur. Il y a d'abord les prévisions démographiques qui estiment que la population de la région de Montréal devrait atteindre 4,8 millions en 1980 et plus de 7 millions en l'an 2000, alors qu'elle est de 2,4 millions en 1960 et atteint environ 3,3 millions aujourd'hui. Il y a ensuite l'Exposition universelle de 1967 qui met tous les gouvernements d'accord pour réaliser les infrastructures prévues dans le cadre du grand projet de transformation pensé pour ce Montréal de 5 millions d'habitants : ponts, voies rapides, autoroutes, tunnels, etc.
- 23 Ainsi, alors que la ville contemporaine s'invente au cœur de Montréal, avec des tours, un métro, des galeries commerciales souterraines, des autoroutes urbaines, des immeubles-blocs, etc., au milieu du fleuve, en position de miroir face à ce centre en pleine métamorphose, l'Exposition universelle de 1967 est l'occasion de mettre en chantier un laboratoire de projets parmi les plus en pointe de l'architecture et de l'urbanisme : mégastructures, préfabrication, modularité, transparence et contrôle climatique, transports collectifs à vitesses coordonnées...
- Montréal allégorie de la modernité
- 24 Dans un numéro de 1966 de la revue américaine *Architectural Forum*, c'est sous la plume de son directeur de la rédaction, Peter Blake, que l'expérience montréalaise est accueillie comme un accomplissement et une promesse. La métropole canadienne semble devoir réaliser les pensées les plus engagées de l'architecture contemporaine :
- Through a happy combination of expert foresight, private initiative, and luck, Montreal is about to become the first twentieth-century city in North America [...] What sets this core apart is not so much the towers as their spreading roots in a

multilevel network of shops, transportation systems, and pedestrian promenades (P. Blake, « Downtown in 3D »)¹⁹.

- 25 Cette analyse est partagée par nombre de commentateurs en Amérique et en Europe, dans les revues *Progressive Architecture*, *Architectural Revue*, *L'Architecture d'aujourd'hui*, ou sous la plume de l'historien et critique Reyner Banham, dans son ouvrage *Megastructure, Urban Future of the Recent Past*²⁰, dans lequel un chapitre est consacré à Montréal, la « megacity ».
- 26 Grâce à l'Exposition universelle de 1967, en écho aux propositions les plus engagées de Yona Friedman, Kenzo Tange ou Alison et Peter Smithson, Montréal devient une caisse de résonance pour divers projets utopiques ou manifestes, tels ceux de Moshe Safdie pour Cité des îles, qui poursuit ses réflexions issues de Habitat 67, ou Zvi Hecker, qui imagine une ville mégastructurelle suspendue au-dessus du fleuve Saint-Laurent, ou encore Peter Cook, du groupe Archigram, avec sa Tour pour Montréal. Des projets qui prolongent, en quelque sorte, la modernité montréalaise en une prospective théorique, localisée et réactive.



Fig. 5. Montréal, une coursive extérieure, Habitat 67, Moshe Safdie, architecte, 1967.  Jeremy Taylor.

- 27 Pourtant, à l'Exposition universelle de 1967, dans la parade de styles qui s'offre au public de toutes les nations, un pavillon attire l'attention du monde de l'architecture (celle de Peter Blake, à nouveau, mais aussi de Sybil Moholy-Nagy). Il s'agit du pavillon du Québec. La critique du *New York Times* y voit le nouveau « pavillon de Barcelone », en référence à l'œuvre de Mies van der Rohe édifée pour l'Exposition universelle de 1929. Or, il s'agit de l'une des réalisations parmi les plus dépouillées de l'exposition. En mur rideau de verre miroir suspendu, il est à l'image de la ville qui se construit en face : sophistications technique et programmatique, alliées à une certaine sobriété

architecturale. Et le message qu'il délivre dans son contenu est celui d'un engagement sans faille dans la modernité.

- 28 Cette facture résolument moderne est en phase avec le message de vitalité canadienne française qui est au cœur du projet pour ce pavillon, qui fait les louanges d'un peuple qui a su maîtriser les éléments afin de construire son identité dans un territoire hostile. Il est, en quelque sorte, le point d'orgue d'une *réidentification* des Québécois à leur propre environnement qui n'est plus celui des champs et des bois, mais celui de la ville, une ville en train de glisser de l'industrie vers le tertiaire.
- 29 Déjà, dans *L'invention de la mort*²¹, manuscrit des années 1950 publié après son décès, Hubert Aquin faisait le choix d'installer son héraut au-dessus de l'animation urbaine, dans une chambre de l'hôtel Queen Elisabeth juste construit. C'est depuis cet observatoire offert par la ville moderne qu'il prenait ses distances par rapport au monde dont il se détachait lentement. Quelques années plus tard, c'est au sommet du même hôtel que Jean Cimon observe :

[...] dans l'azur matinal, les gratte-ciel tout blancs prennent un bain de soleil ! [...] Triomphe du Montréal vertical dont les jeunes tours encore clairsemées s'envolent joyeusement dans le ciel. Hélas ! il faut redescendre dans la rue Dorchester et constater le manque de vision de nos « élargisseurs » de rues. L'occasion était belle de créer un ruban de verdure à travers le cœur de la ville, une sorte de *Central Park* linéaire qui aurait enchanté le piéton et permis d'admirer à loisir la fulgurante beauté des gratte-ciel de l'avenir²² !



Fig. 6. Montréal la nuit, 1963. © Jeremy Taylor.

- 30 Mais c'est peut-être dans les images filmées par le cinéaste Gilles Carle que la fascination pour la ville moderne affleure avec plus de sensibilité, lorsque l'immeuble de la Place Ville-Marie (encore lui) surgit dans *La vie tranquille de Léopold Z*, illuminé dans la nuit d'hiver et les flocons de neige, au détour de rues étroites. Cette solution de

continuité est à l'image de celle qui apparaît dans les guides touristiques, qui passent d'un quartier à l'autre, d'une ville à l'autre, moderne, historique, ouvrière ou universitaire, en tournant une page, en plongeant dans un chapitre par l'intermédiaire d'un index. Une solution de continuité qu'offre à sa manière le métro, dont les couloirs débouchent au cœur même de ces icônes de la modernité : complexe de la Bourse (Moretti, arch. et Nervi, ing.), Westmount Square (Mies van der Rohe, arch.), place Ville-Marie (Ieoh Ming Pei et Henry N. Cobb, arch.)... Loin du désert vilipendé par certains critiques des années 1970, ce dernier complexe est plébiscité par l'American Girl-Watching Association, dans son classement mondial des sites les plus propices à l'observation des spécimens de la gente féminine²³.

- 31 Comme on peut le constater lors du défilé de la Saint-Jean-Baptiste de 1965, Montréal ne figure-t-il pas, aux yeux des Montréalais eux-mêmes, l'allégorie de la modernité : « Montréal ville historique et moderne » proclame l'inscription d'un char allégorique, dont les gratte-ciel stylisés, entrecoupés de maisons en rangées traditionnelles et d'arbres, au pied desquels la jeunesse montréalaise défile assise, évoquent l'immeuble de la CIL, dessiné par les architectes new-yorkais de renommée internationale Skidmore, Owings et Merrill, ou les tours jumelles de la Bourse, square Victoria, alors à l'étude.



Fig. 7. Montréal, l'attente du défilé de la Saint-Jean Baptiste, 1964. © Jeremy Taylor.

- 32 Pourtant, la rupture d'échelle qu'impose cette ville moderne n'est pas sans poser quelques questions aux mêmes Montréalais. Pierre Gravel, dans *À perte de temps* s'inquiète :

À vrai dire, la ville n'existait pas. À sa place, une chose grosse, énorme, monstrueuse, qui n'avait pas été nommée, se déployait autour d'une montagne et se terminait en s'amenuisant en banlieues : l'est, l'ouest, le nord, quelques taudis

dispersés... Au centre, le verre et les poutres [...] On pouvait difficilement, dans ces conditions, parler d'une ville. Et effectivement, on n'en parlait pas : on y vivait²⁴.

- 33 Pour Hubert Aquin, dans son « essai crucimorphe » sur la symbolique de la Place Ville-Marie, cette dernière résume « l'ambiguïté ontologique du Montréal moderne : [une] ville [qui] n'est pas tout à fait à l'image de ceux qui l'habitent, ni même un reflet de ceux qui la possède ». « À l'image de Montréal dont elle est le cœur artificiel, la Place Ville-Marie est un agent double, [...] enfant naturel de notre biculturalisme²⁵. »
- 34 Il est vrai que ce glissement vers la modernité se fait par effacement de pans entiers de la ville ouvrière, de ses populations délocalisées et de ses usages. Ainsi, dans le même temps que les Canadiens français s'identifient à cette ville moderne qui émerge sous leurs yeux, ils (re)découvrent la ville issue de l'histoire que cette modernisation met en péril.



Fig. 8. Montréal, le square Dominion, avec l'immeuble de la Place Ville-Marie en arrière-plan, 1967.
© Jeremy Taylor, DR.

Identité et réidentification

- 35 Et la disparition de la ville issue de l'histoire ne laisse pas les Montréalais indifférents. Photographes et écrivains s'en inquiètent, de même que les habitants des quartiers visés par certaines rénovations. Le photographe Michel Saint-Jean en fait un relevé systématique dans le Faubourg à la Mélasse, avant les destructions qui précèdent la réalisation de Radio-Canada, comme le fera Brian Merrett quelques années plus tard à Milton Parc, le quartier populaire mitoyen de la grande université anglophone montréalaise, McGill University, nommé d'après les rues qui se croisent en son centre et menacé de destruction par la démesure des projets de la promotion immobilière.



Fig. 9. Montréal, jeunes garçons au balcon, 1963. © Jeremy Taylor, DR.

- 36 C'est d'ailleurs l'écrivain anglophone Hugh Hood qui fait des descriptions enthousiastes des rues populaires francophones dans son recueil de nouvelles *Around the Mountain, Scenes from Montreal Life*, publié l'année de l'Expo :

Ah, but Henri-Julien, Drolet, that's the real thing... They are narrow blocks, buildings fronting on parallel main street and backing on a shared alley. Each long block is made vertebrate by the crawling teeming *ruelle* life... Sometimes back there you'll find a small, balding, grass plot with ten adults roosting on it and God knows how many kids hollering²⁶.

- 37 Sans doute Jeremy Taylor, auteur des images qui illustrent cet article, est-il l'un des photographes qui a le mieux cerné l'ambiguïté et l'ambivalence des forces contradictoires qui façonnent alors le visage de Montréal. Ses prises de vue traduisent cette fascination pour une modernité à laquelle les Montréalais adhèrent, malgré les ruptures dont ces artefacts sont porteurs, tout en restant attachés aux formes urbaines traditionnelles, débarrassées toutefois de leur signification historique de classe.



Fig. 10. Montréal, le Westmount Square (Mies van der Rohe, architecte), vu depuis la rue Elm, 1968.
© Jeremy Taylor, DR.

- 38 La brutalité de certaines rénovations n'est toutefois pas sans attiser les luttes urbaines, dont la chronique est commentée jusqu'en Europe²⁷. Elles visent des populations qui ne se sentent pas moins légitimes à vivre dans ces quartiers du centre dont ils se voient progressivement exclus. Roch Carrier fait la description de cette violence dans son ouvrage de 1973, *Le deux millième étage* :

Dorval n'arrivait pas à croire que cette destruction avait lieu dans son quartier, ce lieu où il avait toujours habité, depuis qu'il avait choisi d'habiter quelque part. L'on démolissait les maisons des seules personnes qu'il connaissait au monde. Le bulldozer attendait de foncer dans sa maison. L'on jetait en poussière, en cassures de briques, plus de vingt années vécues par lui²⁸.



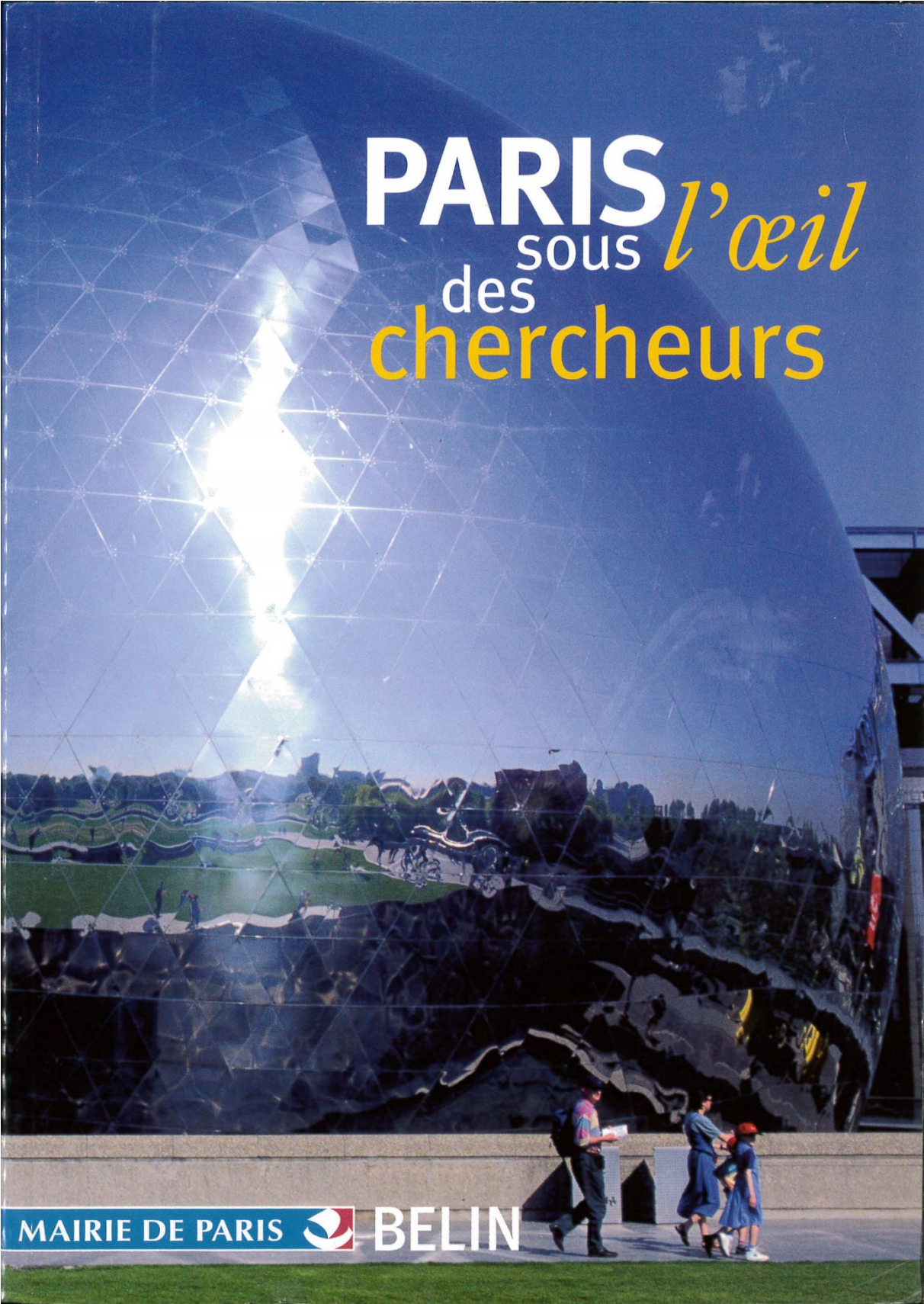
Fig. 11. Montréal, démolitions et excavations préalables à la construction d'une opération de logements, 1967. © Jeremy Taylor, DR.

- 39 1973, année de la démolition de la maison Van Horne, est un véritable tournant. Construite au XIX^e siècle, au cœur du « mille carré²⁹ », ce flanc sud du mont Royal occupé par les opulentes résidences de la bourgeoisie capitaliste anglophone, la maison Van Horne, du nom de son propriétaire, le président de la compagnie des chemins de fer Canadien Pacifique, se trouvait aux franges de la partie du centre ville de Montréal en pleine mutation. Alors que son récent propriétaire souhaitait la démolir afin de réaliser un immeuble de grande hauteur, les associations de défense du patrimoine tentaient d'obtenir son classement. Vaine démarche, puisque le 10 septembre 1973, la maison tombait sous le pic des démolisseurs. Certes, l'événement devait provoquer une certaine prise de conscience quant à la fragilité des intérêts culturels face aux appétits financiers. Mais c'était aussi l'indice que non seulement les Montréalais prenaient la mesure de l'intérêt de leur patrimoine urbain, mais que francophones et anglophones pouvaient faire cause commune pour sauver une demeure du XIX^e siècle, symbole d'asservissement pour les uns et de domination pour les autres.
- 40 C'est le début d'une nouvelle ère. Elle clôt une période de prospérité et de violence, qui aura vu l'explosion des luttes armées du Front de libération du Québec cohabiter avec celle des gratte-ciel et des galeries commerciales. « Maître chez nous », lançait, en guise de projet politique, le Premier ministre du Québec, Jean Lesage, élu en 1960. Rétrospectivement, l'éradication de pans entiers de la ville ouvrière semble avoir été le prix de la réconciliation des Canadiens français avec leur propre histoire, le stimulateur d'une prise de conscience des richesses et des ressources de leur propre culture. Dans le même temps, les Montréalais s'identifiaient fortement à cette ville moderne, souterraine et aérienne, qui s'érigait sous leurs yeux. Une double condition nécessaire pour se concevoir comme partie d'une histoire internationale.

NOTES

1. F. Leclerc, « Préface », in M. Régnier, *Montréal, Paris d'Amérique, Paris of America*, Ottawa, Éditions du Jour, 1961.
2. H. MacLennan, *Two Solitudes*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 2006 (1re édition en 1945).
3. M. Richler, *The Street*, Toronto, McClelland & Stewart, 1969, p. 5.
4. G. Burgel, *La ville aujourd'hui*, Paris, Hachette, 1993, p. 133.
5. Cet article est issu d'un projet de recherche, d'exposition et de publication mené par le Centre canadien d'architecture. A. Lortie (dir.), *Les années 60, Montréal voit grand*, Montréal, Vancouver, CCA, Douglas & McIntyre, 2004, 216 p.
6. Les prostituées fardées susurrent avec insistance à travers d'étroites fentes / elles attirent le jeune soldat et son sac de sel (traduction de l'auteur). I. Layton, « Rue de Bullion », in *A Red Carpet for the Sun*, 1959.
7. J. Renaud, *Le cassé*, Montréal, Parti Pris, 1964.
8. Voir les numéros spéciaux du Journal de l'Institut royal d'architecture du Canada, vol. XXXVI, janvier 1959, p. 21 ; vol. XXXVII, août 1960, p. 330.
9. L. Mc Nally, « Roads, Streets, and Highways », in N. R. Ball (dir.), *Building Canada, a History of Public Works*, Toronto, University of Toronto Press, 1988, p. 51. À titre d'exemple, voir la conséquente filmographie des années 1950 et 1960 consacrée par l'Office national du film du Canada à ce grand œuvre.
10. A. Lortie, « Grandes voiries : permanence des tracés et fluctuation des écritures », in C. Prélorenzo (dir.), *Infrastructures, villes et territoire*, Paris, L'Harmattan, 2000, p. 155-160.
11. C. Brown (dir.), *Histoire générale du Canada*, Montréal, Boréal, 1987, ainsi que P.-A. Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, Montréal, Boréal, 1992, p. 440 sq.
12. G. Bessette, *La bagarre*, Montréal, Cercle du livre de France, 1958.
13. Le projet pour le Centre Eaton est lancé par la filiale canadienne du même groupe américain, Webb & Knapp, qui a réalisé la Place Ville-Marie.
14. H. Aubin, *Les vrais propriétaires de Montréal*, Montréal, Éditions l'Étincelle, 1977, p. 70.
15. *Housing and Urban Growth in Canada*, Ottawa, Central Mortgage and Housing corporation, 1956 (traduction de l'auteur).
16. *Ibid.*
17. Société de développement de Candiac, titre d'un dépliant publicitaire présentant des maisons types, sans date, vers 1960.
18. Étude menée pour le compte d'I. Rudberg, le promoteur immobilier de l'immeuble CIL, conçu par l'agence américaine SOM.
19. « À travers un heureux mélange de prévoyance éclairée, d'initiative privée et de chance, Montréal est sur le point de devenir la première ville du xx^e siècle en Amérique du Nord. Et ce qui fait de ce centre une exception n'est pas tant ses tours que la ramification de leurs racines en un réseau à niveaux multiples de commerces, de systèmes de transport et de commerces. » P. Blake, « Downtown in 3D », *The Architectural Forum*, vol. CXXV, n° 2, sept. 1966, p. 33.
20. R. Banham, *Megastructure, Urban Future of the Recent Past*, New York, Harper and Row, 1976.

21. H. Aquin, *L'invention de la mort*, édition critique établie par M. Dumais avec la collaboration de C. Lamy, Montréal, Bibliothèque Québécoise, 2001.
22. J. Cimon, « Montréal innombrable », *Liberté*, n° 28, vol. V, n° 4, 1963, p. 371.
23. Voir à ce sujet les travaux d'A. Wallace, de l'Université de New York.
24. P. Gravel, *À perte de temps*, Montréal, Toronto, Parti Pris, House of Anansi Press, 1969, p. 26.
25. H. Aquin, « Essai crucimorphe », *Liberté*, n° 28, vol. V, n° 4, 1963, p. 323-325.
26. « Ha ! Henri-Julien, Drolet, voilà l'authentique... Ce sont des îlots étroits, aux façades parallèles, dont l'arrière donne sur une venelle partagée. Chaque îlot allongé est structuré par cette ruelle et sa vie collective grouillante. Et vous y trouverez parfois un étroit carré d'herbe pelée encombré de dix adultes et de Dieu sait combien de gamins hurlant » (traduction de l'auteur). H. Hood, *Around the Mountain, Scenes from Montreal Life*, Toronto, Peter Martin Associates, 1967, p. 21.
27. M. Castells, *Luttes urbaines et pouvoir politique*, Paris, François Maspero, 1975.
28. R. Carrier, *Le deux millième étage*, Montréal, Éditions du Jour, 1973, p. 25.
29. Dénommé également « Golden square mille », compte tenu des fortunes familiales qui s'y trouvaient.



Paris : l'architecture de la ville après la Seconde Guerre mondiale

Lionel Engrand, André Lortie (dir. scientifique), avec Gaëlle Ducastaing

Dans *Paris sous l'œil des chercheurs*, Paris, Délégation aux nouvelles technologies et à la recherche de la Ville de Paris, Belin, 2007, pp. 85-103

En mai 1946, dans une chronique du quotidien *Le Monde* consacrée à Paris, l'historien André Chastel soulignait à la fois le plaisir de redécouvrir une ville miraculeusement épargnée par la guerre et l'impérieuse nécessité de réfléchir à son devenir : « Il ne faut pas oublier que ce merveilleux paysage exige mille soins, et que pour durer sans se ternir, pour rester habitable et vivante, la capitale doit résoudre, à long et à bref délai, des problèmes d'urbanisme dont il faudrait que le plus grand nombre possible de parisiens prennent clairement conscience »¹. Dans les années qui suivent la Libération, de nombreux reportages et enquêtes montrent en effet la très grande difficulté qu'éprouve bon nombre de Français à se loger décemment, à commencer par les habitants de la capitale. Les sans-abri et mal lotis se comptent par centaines de milliers, les îlots frappés d'insalubrité et les bidonvilles sont désignés comme des menaces pour la santé publique et un frein pour le redressement du pays. En 1946 toujours, dans un numéro spécial de la revue *L'Architecture Française* consacré au relogement à Paris et dans la Seine², représentants de l'État et élus tirent la sonnette d'alarme et affichent leur engagement pour dénouer une crise dont ils pressentent qu'elle nécessitera des moyens considérables : « 100 000 logements manquent à Paris et 100 000 autres sont nécessaires en banlieue »³, écrit Henri Vergnolle, architecte et Président du Conseil municipal de Paris. Georges Marrane, président du Conseil général de la Seine, note les chiffres alarmants de décès par tuberculose, « deux fois plus élevés qu'en 1939 », et rappelle que la crise du logement est la cause essentielle des « maladies sociales ». La même année, André Prothin (Directeur de l'Urbanisme) annonce dans la revue *Techniques et Architecture* que « la France a besoin de 3 millions de logements »⁴. Des chiffres pour le moins inquiétants, dans un contexte où la construction de logements peine manifestement à décoller : en 1950, on franchit péniblement la barre des 60 000 logements neufs sur l'ensemble du territoire national. Dans la capitale, on construit 4200 logements en 1951, 1300 en 1952...⁵.

À ce déficit quantitatif s'ajoute un problème qualitatif, lié à l'ancienneté du parc et à sa vétusté. Non seulement il y a pénurie, mais le parc existant est dans un état de délabrement avancé, notamment à Paris : en 1954, 76,9% des logements datent d'avant 1914, dont 34,6% d'avant 1871 ; 65,8% ne comportent qu'une ou deux pièces et 350 000 logements parisiens sont en état de sur-occupation ; 22% des logements n'ont pas de poste d'eau courante domestique (80% dans le 2^{ème} arrondissement), 54% n'ont pas de WC intégré, 81% n'ont ni baignoire ni douche et 64% n'ont pas de chauffage central.

¹ « Où en est l'urbanisme parisien ? », 1^{er} et 2 mai 1946, André Chastel, *Architecture et patrimoine. Choix de chroniques du journal Le Monde*, Paris, Imprimerie nationale éditions, 1994, pp. 37-39.

² *L'Architecture Française*, n°57, avril 1946

³ Henri Vergnolle, préambule à *L'architecture Française*, n°57, avril 1946. Numéro spécial sur le relogement de Paris et de la Seine, n°57, avril 1946.

⁴ *Techniques et Architecture*, n° 7-8, décembre 1945-janvier 1946, n° spécial sur la Reconstruction, p. 225.

⁵ Ces chiffres sont tirés de l'ouvrage de Jean Bastié, *Nouvelle histoire de Paris. Paris de 1945 à 2000*, Paris, Hachette, 2001, p. 317.

Au début des années cinquante, l'appétit de bien-être s'étale dans les publications de la presse à grand tirage (*Paris-Match*)⁶ et des revues spécialisées (*Maison Française, Maison et jardin*, etc.), qui font de la chaleur du foyer et de l'aménagement intérieur un sujet populaire par excellence. Mais la démocratisation du confort attendra. Car entre les conditions de vie du plus grand nombre et les images diffusées dans la presse, le contraste est saisissant. En 1953, le Salon des arts ménagers accueille 1 500 000 visiteurs sous la verrière du Grand Palais, alors que 80 % des logements parisiens ne sont toujours pas dotés d'une baignoire ou d'une douche.

Dans les quelques années qui suivent la Libération, la modestie du nombre de logements construits à Paris et en province s'explique en partie par la pénurie extrême qui caractérise le pays, qu'il s'agisse des transports ou des matériaux, à commencer par le charbon, source majeure d'énergie à l'époque⁷. Dans un pays exsangue, les modestes crédits alloués à l'habitation et les rares matériaux disponibles sont dirigés en premier lieu vers les villes détruites. Paris attendra, d'autant qu'avant le milieu des années cinquante, la construction de nouveaux logements n'est pas une priorité nationale. A peine libérée, la France entre en guerre en Indochine et en Algérie. Outre ces conflits coloniaux, qui engloutissent une part considérable des budgets de l'Etat, la politique initiée par le plan Monnet de modernisation et d'équipement de 1947 fait l'impasse sur l'urgence du secteur logement : il assujettit la lutte contre la pénurie du secteur à une politique plus vaste de réorganisation de la production, qui passe par la création et la dynamisation de bassins d'emploi et par des opérations de nationalisation (secteur bancaire, transports, énergie). À partir de 1953-54, une réorientation de cette politique s'opère avec le Plan Hirsch, qui aborde la question de la construction de logements dans une logique d'aménagement du territoire et de refonte du cadre de production. Autrement dit, avant de construire, encore fallait-il reconstruire l'appareil de production, moderniser le secteur bâtiment, et définir les sites à privilégier. Paris, à l'évidence, n'en faisait pas partie, d'autant que les politiques d'aménagement du territoire feront du rééquilibrage entre la capitale et la province un thème récurrent. Par ailleurs, il semble que les conflits qui opposent majorité gouvernementale et majorité municipale⁸ – dans un contexte particulier où le Conseil municipal est sous la tutelle du préfet de la Seine – ont limité les opportunités d'emprunt de la ville de Paris, et par conséquent les constructions de logements sociaux.

Héritages

En premier lieu, il faut rappeler que les parisiens héritent en 1945 d'une situation qui n'a jamais cessé de se dégrader depuis le début du siècle. Si les débats architecturaux et urbains (français et européens) des années 1920 et 1930 ont fait de l'habitation pour le plus grand nombre un thème

⁶ *Paris-Match*, « L'appartement idéal », n°155, 1er au 7 mars 1952, « La maison idéale », n°207, 28 février au 7 mars 1953, « Les cuisines merveilleuses », n°257, 27 février au 6 mars, 1954, « La maison électrique », n°309, 26 février au 5 mars 1955, « La maison lumineuse », n°359, 25 février 1956, « La cuisine de demain », 2 mars 1957.

⁷ En 1945, la seule réfection du réseau routier est estimée à 20% du budget de l'Etat. Sur ces questions, Jean-Pierre Rioux, *La France de la Quatrième République*, T1 (L'ardeur et la nécessité 1944-1952), T2 (L'expansion et l'impuissance 1952-1958), Seuil, 1980.

⁸ Philippe Nivet, « Le Conseil municipal face aux rénovations (1945-1977) », Jacques Lucan (dir.), *Eau et gaz à tous les étages. Paris, 100 ans de logement*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, 1992, pp. 118-135 / « La ségrégation sociale à Paris à travers les débats du conseil municipal (1945-1977) », Annie Fourcaut (dir.), *La ville divisée. Les ségrégations urbaines en question. France XVIIIe-XXe siècle*, Créaphis, 1996. pp.303-316.

central⁹, la France n'a pratiquement pas construit de logements dans cette période. Première raison : le blocage des loyers de 1914, qui a découragé les investissements privés dans la construction neuve et a incité les propriétaires à limiter au strict minimum les travaux d'entretien des immeubles existants ; côté équipement intérieur, l'eau et le gaz à tous les étages restent encore à l'état de programme ; quant aux enveloppes des immeubles, elles sont pour la plupart noircies par la pollution industrielle et par les émanations du chauffage au charbon. Entre-deux-guerres, dans une période où les domaines de compétence et la capacité d'intervention de l'État dans le domaine civil n'ont guère évolué depuis la fin du XIXe siècle, cette « défaillance » des initiatives privées n'est pas en mesure d'être compensée. En matière d'habitation, l'intervention de l'État reste encore embryonnaire et peu susceptible de dynamiser ce secteur ou même de le réglementer efficacement : la colonisation anarchique de la banlieue et le scandale des mal lotis en sont la preuve manifeste.¹⁰ Quant à la Loi Loucheur (1928), elle témoigne d'un assouplissement idéologique certain, mais son impact restera relativement limité dans le temps¹¹. Autrement dit, si l'extension des prérogatives de l'État est incontestable pendant la Première Guerre mondiale, une fois l'Armistice signée, la IIIe République retrouve rapidement un rythme de croisière où l'horizon idéal libéral ne fait que composer avec les impératifs de la paix sociale¹². Dans Paris, entre 1914 et 1937, la construction de logements sociaux sur la ceinture, à l'emplacement des anciennes fortifications, totalise 49 564 logements, dont 24 519 Habitations à bon marché ordinaires (HBM), 9836 Habitations à bon marché améliorées (HBMA) et 15209 Immeubles à loyers moyens (ILM). Face aux besoins réels, ce volume de constructions neuves n'a pas permis de combler le retard parisien et la pénurie est devenue chronique. À titre indicatif, on construit 120 000 logements à Berlin et 250 000 à Londres dans la même période.

Au-delà de ces données conjoncturelles, certes décisives, la difficulté de réformer les conditions d'habitat dans Paris renvoie au processus de modernisation de la capitale et de sa région – qui va monter en puissance à partir de la fin des années 1950 – et qui prend forme au tournant du 20^e siècle, à la rencontre de plusieurs visions.

La première est hygiéniste, et se concrétise dans la mise en place, en 1894, d'une ambitieuse enquête sur l'état sanitaire de la population parisienne et des lieux qu'elle habite¹³ : le casier sanitaire des maisons, dirigé par l'ingénieur municipal Paul Juillerat. Une autre vision est d'ordre technique, et consiste à adapter Paris aux machines et aux systèmes qui voient le jour en ce début de 20^e siècle, révolutionnaire en ce qui concerne l'industrie de seconde génération : dirigeables (puis avions), voitures (hippo, puis automobiles), partage des flux latéral (sens de circulation, vitesses, etc.) et vertical (passages souterrains, séparation piétons véhicules, etc.), systématisation et hiérarchisation des réseaux de voirie, etc. L'architecte Eugène Hénard est sans conteste le champion de cette catégorie de réformateurs de l'espace parisien¹⁴. Une troisième, d'ordre social et

⁹ En témoigne notamment la question récurrente de l'habitation pour le plus grand nombre dans les congrès internationaux d'architecture moderne (CIAM) entre 1928 et 1937.

¹⁰ Annie Fourcaut, *La banlieue en morceaux*, Créaphis, 2000.

¹¹ Votée à l'initiative de Louis Loucheur (1872-1931), cette loi prévoit un programme de financement public quinquennal qui permettra de construire 260 000 logements (accession et locatif). En partie réalisé, le programme ne sera pas reconduit en raison des difficultés de l'économie française à partir de 1931.

¹² Yves Cohen et Rémi Baudouï (dir.), *Les chantiers de la paix sociale (1900-1940)*, Fontenay/Saint-Cloud, ENS éditions,

¹³ Yankel Fijalkow, *La Construction des îlots insalubres, Paris, 1850-1945*, Paris, L'Harmattan, 1998.

¹⁴ Hénard, Eugène, *Étude sur les transformations de Paris*, Paris, l'Équerre, 1981 (éd. or. 1903-1909).

économique, prône une certaine dissociation fonctionnelle, ainsi qu'un « désentassement » pour Paris : le côtoiement des usines et des logis est jugé contre-productif, les nuisances des lieux de production pesant sur un habitat qui, en retour, entrave le développement rationnel des moteurs de l'économie industrielle¹⁵.

Ces visions concourent à alimenter un projet de transformation de la ville qui prend forme progressivement à la fin des années 1930, au moment où la France entre en guerre. En effet, tandis que la Commission d'extension de Paris travaille depuis 1932 à l'organisation de la région parisienne, sur la base des études menées par Henri Prost¹⁶, et que le Conseil général du département de la Seine débat du bien fondé d'un projet qui vise à maîtriser, voire limiter les propensions des communes à l'expansion de leur partie urbanisée, les services départementaux, sous la direction de l'Ingénieur Mestais¹⁷, mettent au point un plan pour l'organisation du centre de l'agglomération métropolitaine : la commune de Paris.

Ce projet est dévoilé à diverses reprises lors de ses phases préliminaires de mise au point, notamment en 1937, à l'occasion de l'Exposition internationale des arts et techniques dans la vie moderne qui se tient à Paris¹⁸. Il n'a toutefois pas encore été débattu hors des circuits techniques lorsque la Seconde Guerre éclate. Il faut attendre 1943 pour que l'immense documentation sur laquelle il se fonde soit exposée dans une manifestation grand public¹⁹. Il s'agit des résultats d'une enquête minutieuse sur l'état de la ville, scrupuleusement cartographiés en d'immenses plans faisant apparaître le nombre et la localisation de tous les établissements classés, l'état des constructions, les débits de boisson, les boulangeries, mais aussi les processus de densification et de disparition des jardins privés, ou encore les dangereuses proximités entre usines, habitat et équipements scolaires. S/H=T (surpopulation sur hygiène égale tuberculose) proclame l'un de ces panneaux illustrés.

De fait, la part incompressible du projet de rénovation de Paris est celle des îlots insalubres. Pendant dix ans, entre 1894 et 1904, les inspecteurs du Casier sanitaire municipal ont visité toutes les habitations de la ville, dont ils ont noté les caractéristiques spécifiques (nombre de corps de bâtiment, nombre d'étages, surface des cours, nombre de logements, nombre et nature des systèmes de vidange, etc.), l'état du bâti, ainsi que l'état de la population qui les habite. C'est sur cette base que le Conseil municipal détermine les périmètres d'insalubrité, qui regroupent chacun plusieurs îlots urbains. Il s'agit des secteurs dont l'indicateur des décès par tuberculose est au rouge et dont l'état du bâti est perçu comme une des sources de présence et de prolifération de la maladie. Circonscrits pour la première fois en 1904, ces îlots augmentent en nombre et en surface trois lustres plus tard, pour se stabiliser à dix-sept. Ils sont situés à l'est et au sud, principalement dans les

¹⁵ On pense ici aux travaux de la Section d'hygiène urbaine et rurale du Musée social, par exemple.

¹⁶ *L'Œuvre de Henri Prost*, Paris, Académie d'architecture, 1960. Ainsi que *Urbanisme*, n° 41, décembre 1935-janvier 1936, « Région parisienne ».

¹⁷ *Projet d'aménagement de la ville de Paris - La voirie parisienne - Rapport de l'inspecteur général, chef des Services techniques de topographie et d'urbanisme*, 12 novembre 1943. Ainsi que René Mestais, « Commentaires sur l'envoi des Services de topographie et d'urbanisme de la Seine », *L'Architecture française*, n° 34, août 1943, p. 10.

¹⁸ *L'Illustration*, 28 mai 1938, « Paris ». En couleur, sur une double page, l'« Avant-projet » est publié au milieu d'un article de Léandre Vaillat : « Le nouveau visage de Paris », qui cependant n'en fait aucun commentaire, pas plus qu'il ne le mentionne. Ce numéro spécial de *L'Illustration* reprend beaucoup des documents présentés dans le pavillon de la ville de Paris à l'Exposition de 1937.

¹⁹ Neuvième Salon des urbanistes, mai-juin 1943, au Palais de Tokyo à Paris.

arrondissements qui proviennent de l'annexion de 1860. La peur de la tuberculose est réelle : dans les dix ans que dure la première enquête, Paris a connu 101 446 décès causés par cette seule maladie, dans 39 477 immeubles. Pour Paul Juillerat, « il faut en premier lieu, pour lutter contre le progrès de la tuberculose, poursuivre le logements insalubre et, par-dessus tout, le logement sombre, privé d'air et de soleil (...) Mais, pour atteindre ces logements meurtriers, il faut les connaître, il faut savoir les points où ils se trouvent, le degré de nocivité, il faut avoir pu les suivre jour par jour, les classer par ordre de mérite, si je puis m'exprimer ainsi, voir ceux qui sont curables et ceux dont on ne peut espérer des modifications »²⁰. On le constate, ce sont les maisons qui tuent, et non les conditions de travail des populations ouvrières, ou leur accès aux soins ou à la prévention...

Il n'est pas surprenant que les îlots insalubres constituent la pierre angulaire du plan de modernisation de Paris, produit dans les années 1930, et qui devait être initialement approuvé en 1936, puis en 1939. En effet, dans le premier tiers du 20^e siècle, les procédures qui permettent d'intervenir sur l'espace urbain afin de le transformer, sont peu nombreuses et procèdent d'une vision unique, qui consiste à casser la ville existante pour la remplacer par une autre, plus hygiénique, plus performante, plus belle. Il s'agit principalement de la déclaration de voirie et de la déclaration d'insalubrité, conduisant toutes deux à une déclaration d'utilité publique. Un troisième mode de renouvellement de la ville, moins brutale dans ses effets, mais particulièrement optimiste, est la déclaration d'alignement, qui table sur la reconstruction de tous les immeubles d'une rue pour que celle-ci soit un jour élargie et assure un ensoleillement et une aération meilleurs de la ville et des logements. Cette procédure est centrale à la loi du 14 mars 1919, complétée en 1924, sur l'aménagement, l'embellissement et l'extension des villes, puisque les projets qui en sont issus reposent principalement sur la spécification de « la direction, la largeur et le caractère des voies à créer ou à modifier », ainsi que sur la désignation des emplacements réservés pour équipements publics.

L'enceinte fortifiée de 1845, dont la désaffectation et le remplacement sont largement débattus à la même époque²¹, recèle quant à elle un réel potentiel, au même titre que les îlots insalubres. Cette enceinte est tout à la fois une emprise foncière considérable, lieu possible pour l'accueil de logements ou d'équipements ; un espace potentiellement libre pouvant être aménagé en ceinture verte ou en grande voirie ; ou encore la ligne d'appui d'une stratégie d'« extension » de Paris, c'est-à-dire d'une organisation de la banlieue à l'image de celle du Paris ordinaire, avec ses squares, ses parcs, ses boulevards. C'est la loi du 19 avril 1919 qui prescrit les principales orientations de ce grand projet urbain. Celui-ci associe, en une figure unique, celle d'une ceinture verte à gagner sur les communes riveraines de Paris, là où avant la loi s'étendait une zone *non ædificandi* de 250 mètres de profondeur, à une sorte de ville linéaire, lotissement de grands îlots occupant une bande de 150 mètres de largeur, où ont été construites les habitations à bon marché de l'office HLM de Paris mentionnées précédemment.

Compte tenu de procédures qui, dans le premier tiers du 20^e siècle, faisaient reposer la totalité de la rénovation sur les fonds publics, et d'un régime d'expropriation qui favorisait considérablement les

²⁰ Paul Juillerat, *Le Casier sanitaire des maisons, une institution nécessaire*, Paris, Librairie médicale Jules Rousset, 1906, p. 24.

²¹ Cohen, Jean-Louis, et Lortie, André, *Des Fortifs au périif ; Paris, les seuils de la ville*, Paris, Editions du Pavillon de l'Arsenal, Picard, 1991.

propriétaires, on comprend que toute action volontaire sur l'espace de la ville ait été considérablement freinée, ne serait-ce que par une conjoncture économique peu favorable suite à la crise économique des années 1930.

Changement d'approche et d'échelle

Après la guerre sont approuvées plusieurs lois et procédures, qui avaient été sans cesse reportées depuis le début du 20^e siècle, et qui facilitent la mise en œuvre des politiques publiques dans le domaine de l'aménagement des villes. Non seulement ne semblent-elles plus heurter politiques et citoyens, mais elles paraissent coïncider avec l'horizon d'attente de la population parisienne, et plus largement française. Sans avoir été discutées dans l'immédiat après-guerre, elles atteignent toute leur portée à la fin des années 1950, alors que la France est attirée par les promesses d'une modernité exaltante : mécanisation, vitesse, hygiène, confort... L'heure de la réforme a sonné ; plus encore, elle exacerbe ce que d'aucuns considèrent comme un inacceptable retard.

Dans cette conjoncture, une étape importante pour Paris est celle de l'élaboration d'une esquisse de plan directeur par l'architecte Raymond Lopez, sous la présidence de Bernard Lafay, et présentée au Conseil municipal en décembre 1954. Il met en œuvre une approche que l'on pourrait qualifier d'intermédiaire entre des modes d'intervention hérités du début du siècle et des visions urbaines modernistes. À la lecture de ce document, mais plus encore en consultant les archives versées par les services techniques qui contribuent à sa mise au point, on constate en effet que, dans les années qui suivent la Libération, les techniciens n'ont pas renoncé à une organisation de voirie très volontariste, qui prévoit des percements nombreux et des élargissements plus nombreux encore. De même, les rénovations des îlots insalubres procèdent d'une approche tout aussi résolue, avec des projets extensifs qui renouvellent fondamentalement les formes urbaines parisiennes, comme nous le verrons plus loin. Mais, d'autre part, une nouvelle génération de projets émerge, sans commune mesure avec les précédentes. C'est le cas des infrastructures routières à grand gabarit qui, à l'image de la description qu'en fait Siegfried Giedion dans *Espace, temps et architecture*, semblent survoler la ville sans y prendre appui. Une ville d'un nouveau type, d'une nouvelle échelle, se superpose en quelque sorte à l'ancienne. Par exemple, on n'hésite pas à proposer un carrefour avec souterrain et toboggan devant l'hôtel Lutetia, à l'angle du boulevard Raspail et de la rue de Sèvres.

Cette superposition est perceptible dans les références faites aux organisations urbaines américaines, à travers des photographies d'express-way survolant les docks de Manhattan ou d'autoroute urbaine en viaduc traversant un centre aggloméré²². Dans cette esquisse de plan, les ondulations souples des voies rapides s'opposent clairement à la géométrie des tracés parisiens sur lesquels elles sont plaquées. Mais la compréhension de cette figure ne doit pas se limiter aux circonvolutions des lignes rouges dans lesquelles se love ce Paris recomposé. Car c'est bien de formes urbaines nouvelles dont il s'agit, associant voirie et immeubles²³. Ainsi, le front de Seine prévu en place des usines Citroën n'est pas « que » cette opération immobilière sur dalle, de bureaux et de logements : c'est un projet complexe dans lequel la proximité avec la pénétrante autoroutière est fondamentale, puisque les parkings et espaces de services contenus dans l'épaisseur de la dalle

²² Bernard Lafay, *Solutions aux problèmes de Paris, la circulation*, rapport présenté au Conseil municipal de Paris le 18 décembre 1954.

²³ André Lortie, « Détour par les Etats-Unis », in *Les Cahiers de la recherche architecturale*, n° 31-32, 1993, pp. 13-24.

se trouvent en lien direct avec l'axe routier, tout en le mettant à distance des espaces réservés aux piétons, qui le surplombent. Le projet de Michel Holley pour la rénovation des Halles est du même ordre. Les immeubles y sont posés sur un socle qui accueille les véhicules en stationnement, accessible directement depuis le niveau des voies que les piétons enjambent par des passerelles. La cohérence et la performance de cette figure peuvent être mesurées, aujourd'hui, dans le quartier de la gare de Lyon : depuis l'intersection entre la voie sur berge rive droite et le pont Charles-de-Gaulle, la voie dénivelée Vincent-Van-Gogh donne accès directement au carrefour Chalon-Diderot d'un côté, ou aux parkings du quartier de bureaux et à celui de la gare de l'autre. Enfin, un autre exemple de cette combinatoire voulue, entre voirie et immeubles, est celui de la ceinture, qui compose une véritable forme urbaine jusqu'alors inédite dans Paris. Ce grand ensemble linéaire associe, en une composition unique, une voie à grand gabarit – le boulevard périphérique –, des jardins, des immeubles et des équipements publics (stades, écoles, etc.).

À ce changement d'approche correspond également un changement d'échelle. Cette trame de rocales et de radiales à grand gabarit est en effet la partie parisienne d'un système qui trouve sa logique à l'échelle métropolitaine avec l'élaboration du PADOG²⁴, qui ne fait que peu de cas de la limite de Paris, à peine matérialisée par le fil du boulevard périphérique. D'après Jean Royer, « la zone doit, désormais, jouer un rôle très différent. Ce n'est plus une ligne de démarcation. Bien au contraire, elle devient un lien organisé entre les quartiers périphériques de Paris et ceux des communes limitrophes »²⁵.

En plein Paris, les espaces compris entre ces mailles ne sont pas pour autant négligés. À la suite d'une nouvelle enquête menée par le Centre de documentation et d'urbanisme (CDU), sous la responsabilité de l'architecte Raymond Lopez, au milieu des années 1950, les périmètres de rénovation s'étendent, autour des îlots insalubres et au-delà. Cette enquête repose sur une problématique renouvelée, qui complète l'approche hygiéniste du tournant du siècle. Il s'agit de juger si le foncier est « bien utilisé », eu égard à sa densité d'occupation. On comprend que cette enquête est avant tout motivée par des raisons économiques et de rentabilité foncière. Et le plan qui en découle, signé R. Lopez, fait apparaître les larges surfaces de couleur jaune qui correspondent aux parties de la ville qui seront visées par les projets de rénovation dans les années suivantes.

La problématique immobilière de l'enquête du CDU est doublée d'une autre préoccupation dont les origines sont plus diffuses, mais dont les conséquences rejoignent les précédentes. Il s'agit d'une volonté de désindustrialiser Paris, explicite dans le décret de 1958 qui oblige tout établissement industriel à obtenir une autorisation préfectorale à la clé de toute demande d'autorisation de travaux ou de permis de construire. Cette désindustrialisation participe sans doute du projet hygiéniste de dissociation fonctionnelle qui, depuis le début du siècle, vise à libérer l'habitat des nuisances de l'industrie. Mais il est aussi possible que les visées économiques soient plus élargies et que cette action aspire à extirper les outils de production des situations urbaines dans lesquelles ils se trouvent endigués. Dans le même temps, il est clair que l'éviction des structures artisanales et industrielles du

²⁴ Le Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne (PADOG) est présenté officiellement en 1956. Issu des travaux du Service d'aménagement de la région parisienne (le SARP, dépendant du CARP, le comité d'aménagement de la région parisienne, tous deux créés en 1943), il est approuvé le 6 août 1960, avant d'être remplacé cinq ans plus tard par le premier schéma directeur.

²⁵ Jean Royer, « La ceinture de Paris », *Urbanisme*, n° 35-36, 1954.

centre de l'agglomération a pour conséquence de libérer du foncier pour d'autres occupations : de logements certes, mais aussi tertiaires, comme à la gare Montparnasse ou au Front de Seine par exemple.

Le document qui orchestre ces diverses partitions est le plan d'urbanisme directeur (PUD), formalisé à partir de 1959 et appliqué par anticipation dès 1961, avant d'être officiellement promulgué le 6 février 1967. Il radicalise certaines propositions des esquisses antérieures, en leur donnant parfois des orientations claires relatives à leur mise en forme. La position adoptée en ce qui concerne la morphologie, par exemple, est d'ordre doctrinaire et radical : « la trame urbaine n'est plus définie par les rues, mais par l'ordonnance des constructions, elles-mêmes guidées par des considérations fonctionnelles »²⁶. On perçoit ce qui le démarque des orientations des années antérieures, alors que Lafay préconisait quelques années plus tôt d'achever l'urbanisation incomplète des périodes antérieures en y associant « de nouvelles cellules urbaines vivantes, sous la forme d'unités de voisinage, par regroupement d'îlots remodelables ». À travers certaines déclarations, le PUD livre aussi les fondements politiques de l'action, notamment en ce qui concerne l'industrie : « Paris est par nature le lieu d'élection des activités de direction. Il ne gagne rien à conserver les productions de masse qui seraient mieux situées à proximité des matières premières ou des sources d'énergie ».

Changement de forme : trois décennies contrastées

La succession des approches réglementaires permet d'avancer l'hypothèse d'un découpage chronologique de la période étudiée en trois phases, l'une avant le PUD (1945-1959), une autre alors qu'il est appliqué par anticipation (1960-1967) et une troisième qui correspond à son application officielle (1967-1977), alors même que le POS qui lui succédera est déjà à l'étude.

Parmi les opérations d'importance réalisées entre 1945 et 1959, nombreuses sont celles qui combinent des immeubles dont la géométrie s'affranchit de celles des rues et des voisins, disposés en plan libre sur de vastes jardins. Si, au moment de leur livraison, ces jardins pouvaient sembler chétifs, ils ont aujourd'hui atteint une maturité qui n'est pas étrangère au fait que certains de ces ensembles bénéficient d'une protection de la Ville de Paris, comme celui situé à l'angle des rues Armand-Carrel et de Meaux, dans le 19^e arrondissement. Ces immeubles, conçus par l'architecte Denis Honegger, sont de même facture que ceux qu'il a réalisés avenue Daumesnil, en rive de l'ancienne gare de marchandises de Reuilly qui, eux, ne bénéficient pas d'une même appréciation positive. La composition de la rue Armand-Carrel est non seulement attentive à la trame de l'espace public, mais elle intègre les immeubles anciens à sa géométrie. Un ensemble comparable est celui du square Georges-Contenot, dans le 12^{ème} arrondissement. Comme rue Armand-Carrel, les immeubles sont en partie alignés sur rue et en partie orientés en fonction de l'ensoleillement. Ces derniers sont disposés au cœur de l'ensemble, dans le square, loin de l'espace de la rue que leur géométrie biaise ne perturbe pas. Ces opérations sont en phase avec certaines des recommandations issues des études de Michel-Roux Spitz, menées en concertation avec les services préfectoraux d'architecture de la Seine, et publiées dans *l'Architecture française* à l'occasion d'un numéro spécial consacré à l'habitation à Paris et dans le département de la Seine²⁷. Appartiennent également à cette génération les premiers secteurs aménagés sur la ceinture. Sur l'emprise de la zone *non aedificandi* occupée par les zoniers avant leur expulsion, sept opérations, au nord, à l'est et au sud de la capitale (Porte de

²⁶ *Plan d'urbanisme directeur de Paris. Rapport*. Paris, Imprimerie municipale, 1960.

²⁷ *L'architecture Française*, n°57, avril 1946.

Vincennes, Porte de Vanves, Porte de Bagnole, Porte de Pantin, etc.) d'une superficie totale de 25 hectares, sont notamment décidées par le Conseil municipal entre décembre 1953 et janvier 1954. De qualités variables, ces opérations²⁸ – qui sortiront de terre quelques années plus tard – totalisent environ 4000 logements et font la part belle aux espaces libres. Certains, tel celui réalisé par l'architecte Paul-Henri Bailleau, à la porte de Vincennes et celui de l'architecte Edouard Crevel, à la porte de Bagnole, répondent à des critères hybrides semblables, entre respect de l'alignement sur l'espace public de la rue et plan libre sur jardins. D'autres, plus modestes, baignent aujourd'hui dans une végétation abondante, comme celui de l'avenue de la Porte-de-Châtillon, dans le 14^{ème}.

Ces compositions se distinguent de celles conçues par Raymond Lopez, également sur la ceinture, dans le nord du 18^{ème} arrondissement, dont les immeubles en forme de tour ou de barre ont d'abord été pensés dans leur relation au boulevard Périphérique, dont ils rythment le parcours sur plusieurs centaines de mètres. On peut associer à cette série en longueur la ponctuation aujourd'hui disparue de l'ensemble de trois immeubles de la rue des Fougères, dans le 20^{ème} arrondissement, qui était posé sur un tablier au-dessus de la voie rapide. En ce sens, ces projets s'apparentent déjà plus à ceux de la génération suivante. Ils créent des paysages qui s'affranchissent du rapport à la trame historique des voies et en transcendent l'échelle, pour réaliser des séquences essentiellement perceptibles en plan de masse, ou en automobile.

Ce changement d'approche s'accompagne d'un changement formel qui est le facteur le plus visible de la rupture avec la ville sédimentée issue de l'histoire. Alors que Paris s'était jusque-là principalement constitué par addition d'immeubles accolés, associés les uns aux autres et alignés le long des rues, la réglementation du PUD radicalise une disposition déjà présente dans le règlement de 1902, qui autorise à se reculer par rapport à l'alignement afin d'augmenter la hauteur de l'immeuble. Non seulement les nouvelles règles permettent-elles ces reculs par rapport au trottoir, mais elles autorisent également de se dissocier de ses voisins, jusqu'à s'isoler au milieu de la parcelle et s'étendre à la verticale pour atteindre des hauteurs déterminées non plus par rapport à la silhouette de la voie, mais par rapport à la ligne de ciel d'un paysage abstrait crénelé de tours. Le premier « gratte-ciel parisien », construit entre 1958 et 1960 par Edouard Albert et Jean-Louis Sarf, témoigne, quelques années avant la promulgation officielle du PUD, d'une nouvelle permissivité en matière de dépassement des plafonds de hauteur et de rupture par rapport à l'alignement. Dans un contexte désormais favorable à l'expérimentation, les objections à la construction d'un édifice de 60 mètres de hauteur seront rapidement écartées, alors même que les dispositions réglementaires de l'époque préconisaient un plafond de 31 mètres de hauteur dans le Paris cristallisé, et de 36 mètres dans les quartiers périphériques²⁹.

Un secteur comme celui de la place des Fêtes (19^e arrondissement), illustre bien les perspectives ainsi ouvertes par les nouvelles dispositions réglementaires, plus massivement appliquées dans la

²⁸ Elles ont été étudiées par Robert Camelot, Edouard Crevel, Germain Grange, Paul Herbé, Paul-Henri Bailleau, René Roux-Dufort et Robert Auzelle

²⁹ C'est en 1967 que le nombre de permis de construire des I.G.H. fait un boom et passe à 18, la pointe se situant en 1970 avec 42 opérations, avant de retomber à 8 en 1973. À cette date, on recense 138 tours dans Paris et 46 en région parisienne. Dans Paris, les immeubles de grande hauteur vont se concentrer dans les grands périmètres de rénovation, et notamment dans trois secteurs principaux : deux tours seront construites dans le quartier Italie (XII^e), seize dans le quartier du Front de Seine (XV^e), quinze dans le secteur de Belleville et quatre, rue de Flandres.

Sources Jean Bastié, *Nouvelle histoire de Paris. Paris de 1945 à 2000*, Paris, Hachette, 2001, p. 299

troisième phase de la période. Dans les années 1970, le square ceint d'un front d'immeubles est remplacé par une composition de tours et de barres posées dans un rapport géométrique au soleil. Les immeubles sont affranchis du dictat de la rue, tandis que ces dernières, libérées de tout alignement, peuvent répondre scrupuleusement à la gestion des flux, avec courbes tendues, séparateurs de circulation et dissociation des cheminements piétons. En ce point éminent de Paris, les gratte-ciel hérissent le ciel. Les effets de cette réglementation sont multiples et divers. Ainsi, le long de rues anciennes mais de largeur généreuse, il n'est pas rare de voir des immeubles du XIX^e siècle prendre quelques étages, parfois plusieurs, jusqu'à doubler leur hauteur (i.e. avenue de Messine, 8^{ème}). Ailleurs, grâce par exemple au prospect du bassin de la Villette, ce sont des immeubles isolés qui élancent leur silhouette loin au-dessus de leurs voisins. Mais ces ponctuations verticales du paysage masquent des horizontales qui modifient parfois plus fondamentalement l'échelle de l'espace public, lorsque, entre deux coins de rue, il n'y a plus qu'une seule et même façade qui s'étend, brouillant les repères d'une déambulation parisienne soudainement appauvrie. Manifestement, ces opérations sont moins attentives à la continuité de l'espace public de la rue que ne l'étaient celles des années d'après-guerre. L'absorption des rues, conséquente aux recompositions d'îlots, y est plus courante ; les immeubles entretiennent moins des rapports à la ville qui les environne, qu'entre eux et avec le sol artificiel sur lequel ils sont souvent posés. Compte tenu de ces socles artificiels, les jardins se font plus rares. Mais c'est aussi la présence plus fréquente d'équipements publics, tels que crèches, écoles, ou terrains de sport, qui complexifient le découpage de l'espace ; pour des raisons de sécurité, ils ne peuvent en effet tolérer d'être ouverts en continuité des espaces libres. Ce phénomène est par exemple perceptible dans les îlots Saint-Eloi (11^{ème} arr.), Mariniers (14^{ème} arr.) et Couronne Est (20^{ème} arrondissement.).

La distinction que l'on peut faire entre ces deux époques est la conséquence de plusieurs phénomènes. D'une part, on y retrouve les effets du mot d'ordre du PUD, pour lequel la subordination au réseau des rues issu de l'histoire n'est pas souhaitable. Mais il est clair que les remembrements d'îlots n'étaient possibles qu'à condition d'une importante préparation législative et réglementaire, pour laquelle il fallait du temps ; cette préparation de la procédure ne présageant pas du temps de montage opérationnel (expropriation, démolitions, immobilisation, etc.). Les premières opérations d'après-guerre ont donc été réalisées sur des emprises foncières disponibles et plus simples à rappeler que les suivantes, dont la complexité apparaît souvent à travers l'ambiguïté du statut des espaces.

Ces lourdeurs expliquent en partie que la distinction entre cette période médiane des années 1960-1970 et la suivante ne soit pas toujours évidente. Les opérations lancées sous le PUD étaient lourdes à mettre en place et il n'est pas étonnant que les projets aient perduré dans leur version initiale pendant de longues années. De plus, on constate parfois de réelles inflexions à l'occasion de projets qui ont trouvé les moyens d'appliquer par anticipation l'approche développée dans le cadre des négociations sur le POS, au moment où ce dernier était débattu entre les services de la préfecture et ceux de la municipalité, alimentés par les études de l'Atelier parisien d'urbanisme.

Un modèle spécifique d'intervention

Les projets réalisés au cours de ces trois décennies d'après-guerre témoignent d'une évolution de l'appareil réglementaire en accord avec la volonté de réformer la ville et d'améliorer les conditions d'habitat. S'ils se distinguent dans leur relation avec la ville existante, ils ont néanmoins un point

commun, qui découle directement du diagnostic mis en œuvre par l'équipe du CDU dirigée Raymond Lopez. Il s'agit de la conservation des immeubles jugés performants en terme de rentabilité immobilière et foncière. Pour diverses raisons, les immeubles d'angle sont souvent conservés (solidité – compte tenu de la répartition des murs porteurs –, qualité d'usage – luminosité et vues –, présence dans le paysage de la ville – ce sont souvent des repères –). Ils maintiennent alors le lien avec la ville sédimentaire, indépendamment du mot d'ordre du PUD de s'en abstraire. Toutefois, lorsque les recompositions d'îlots absorbent rues et passages la réminiscence de ces immeubles brouille complètement la logique et la lecture d'espaces aux statuts incertains. On peut juger des effets contrastés de cette méthode en comparant l'îlot Saint-Eloi, dans lequel les immeubles conservés luttent avec ceux de nouvelle génération, à l'îlot Armand-Carrel, rue de Meaux, dont la composition ouverte est simultanément ancrée dans ville par l'intermédiaire des immeubles anciens.

Cette approche n'est pas l'effet du hasard. Elle découle d'un projet explicite et assumé, depuis la phase du diagnostic jusqu'à celles du projet et de la réalisation. On peut le constater sur les dessins en perspective proposés par Lopez lors des études préliminaires pour le PUD : les immeubles typiquement haussmanniens y côtoient des ensembles d'habitation à redans, évocateurs de la proposition de Le Corbusier pour l'îlot insalubre n° 6. Les études réalisées pour la rénovation de quartiers entiers, comme à Plaisance, dans le 14^{ème} arrondissement, confirment le caractère opérationnel de cette approche. Grâce à ce projet, on peut constater que ce qui apparaît aujourd'hui dans l'îlot Marinier comme un inextricable imbroglio d'immeubles juxtaposés au hasard des opportunités est en vérité le résultat d'une pensée énoncée. Un autre facteur, caractéristique des opérations parisiennes, est celui de la densité et de la complexité des programmes. Lorsque la doctrine évolue en ce qui concerne la combinaison des logements avec d'autres équipements, cette mixité des programmes complexifie le partage des domaines, introduisant des enclaves étanches dans les plans libres. Il suffit que cela se mêle à une topographie complexe, comme dans l'îlot Couronnes-Est (rue Eupatoriât), pour que l'ensemble devienne incompréhensible.

Mais la doctrine de conservation des ensembles immobiliers rentables survit à toutes les générations programmatiques et morphologiques subséquentes, même lorsque les îlots sont recomposés sur un socle artificiel, au détriment de toute pratique des espaces libres, alors que ce facteur était à l'origine l'un des plus déterminants. Ainsi, la prémonition de Robert Auzelle d'une ville ouverte sur la vastitude de ses espaces libres privés et végétalisés se dissout-elle irrévocablement : « la ville vivrait alors dans un cadre naturel créé et entretenu par les habitants, au grand avantage des finances municipales dont les charges, dans ce domaine, se limiteraient à la voirie et aux espaces verts spécialisés ».

Un renouvellement conséquent et ciblé

Entre 1949 et 1975, les 217 500 nouveaux logements construits à Paris représentent 19,6% du nombre total de logements existants à cette époque. Autrement dit, durant les « Trente Glorieuses », un cinquième du parc de logement a été renouvelé par des intervenants privés et publics et, phénomène remarquable, près de la moitié des constructions ont été réalisées entre 1968 et 1975³⁰. Les chiffres annuels de mise en chantier traduisent à l'évidence une réalité : le décollage de la

³⁰ F. Hamet, *Principales tendances des évolutions du logement et de la population à Paris : 1954-1975*, document APUR, Paris, 1977.

construction dans Paris est lié à l'adoption d'une réglementation urbaine favorable (PUD) et d'un engagement massif du secteur privé. Alors qu'on construit peu après-guerre, on atteint progressivement au début des années soixante un rythme annuel approchant les 10 000 unités, puis 18 000 au début des années 70, avec un pic exceptionnel de 25 000 unités en 1975.

Les 184 opérations de logements et 75 études urbaines parisiennes publiées dans la presse d'architecture³¹ entre 1945 et 1977 ont constitué le corpus de cette recherche. S'il constitue une vision sélective de la réalité, il témoigne néanmoins des larges mutations du tissu urbain parisien, notamment dans un croissant périphérique sud-est allant du 19^{ème} au 16^{ème} arrondissement (voir carte). Il apparaît en effet clairement que le périmètre des sept premiers arrondissements parisiens est peu concerné : entre 0 et 3 publications, selon les arrondissements, hors 5^{ème} (6 opérations) et excepté la partie du 7^e non sauvegardée (6 opérations). Les 12^{ème}, 13^{ème}, 14^{ème}, 19^{ème} et 20^{ème} arrondissements représentent à eux seuls 107 opérations (sur 184) et 39 études urbaines (sur 75). Quant au 16^e arrondissement, il totalise 36 opérations et se distingue par l'absence d'étude urbaine et par de larges mesures de protection patrimoniale, qu'il s'agisse des édifices ou des espaces verts. A noter que les deux arrondissements les plus à l'ouest, les 15^{ème} et 16^{ème}, totalisent 71 opérations, soit plus de la moitié des arrondissements de l'est.

En réalité, si l'augmentation du nombre de logements est faible sur la période (environ 3%), c'est parce qu'une part non négligeable de logements a été démolie dans le même temps. Mais dans cette période, la surface de plancher du parc-logement parisien a augmenté de 16,8%, et le nombre moyen de personne par pièce est passé de 1,08 (1954) à 0,84 (1975)³². La surface moyenne des logements donne un indice de l'amélioration des conditions d'habitat : les logements nouvellement construits étaient plus grands que ceux qu'ils remplaçaient, car la superficie moyenne passe en effet de 36 à 59 m². A l'évidence, la baisse significative de la population parisienne entre 1954 et 1975³³ (551 828 habitants) – probablement liée au départ de nombreuses industries – a contribué en partie au désengorgement d'un parc particulièrement saturé. Quant au confort technique et d'équipement à proprement parler, les chiffres sur la période attestent d'avancées considérables (voir tableau). Nul doute que les progrès en la matière soient largement imputables aux constructions neuves – notamment dans les arrondissements périphériques –, mais également à la réhabilitation du patrimoine ancien et aux incitations conduites par les pouvoirs publics³⁴.

³¹ Il s'agit de *l'Architecture d'Aujourd'hui*, de *Techniques et architecture*, de *l'Architecture française* et de *La Construction moderne*. Sur les 298 articles identifiés, on ne dénombre que 184 opérations de logements, compte tenu de la répétition de certaines opérations (58 d'entre elles).. 46 publications l'ont été entre 1945 et 1959, 82 entre 1960 et 1966, 56 entre 1967 et 1977.

³² En 1999, il est de 0,74.

³³ La population parisienne a atteint son apogée en 1921 avec 2 900 000 habitants. Ensuite, après avoir diminuée jusqu'en 1946 (2 275 000), elle remonte en 1954 (2 848 773), avant de décliner de manière sensible et régulière : on recense 2 798 811 habitants en 1962, 2 586 634 en 1968, 2 296 945 en 1975, 2 176 652 en 1982, 2 152 329 en 1990 et 2 125 851 en 1999.

³⁴ En 1975, 445 000 logements parisiens (36%) n'avaient toujours pas de salle d'eau et 300 000 (24 %) pas de WC intérieurs. Entreprise de longue haleine, l'amélioration qualitative des logements se poursuit aujourd'hui encore : le recensement de 1999 indique que désormais, 94,5 des logements sont équipés d'une salle d'eau et 92% de WC.

Un patrimoine en question

En marge de questions réglementaires et quantitatives, à l'origine de formes urbaines contrastées, le corpus des publications atteste la diversité des écritures architecturales à l'œuvre dans les ensembles construits et l'évolution du cadre de production. En témoignent la modernité tempérée de classicisme et de pragmatisme des projets de Roux-Spitz (et dans la production de l'OPHLM jusqu'à la fin des années cinquante), la plasticité à géométrie variable des immeubles cossus de Jean Ginsberg, l'architecture extravertie et cinétique de l'agence Anger, Heymann et Puccinelli, le rationalisme constructif de Denis Honneger ou encore les grilles abstraites des projets de Jean Dubuisson. Largement publiés par la presse spécialisée de l'époque, ces architectures ont contribué, à leur mesure, non seulement à renouveler le paysage parisien mais également à expérimenter des expressions architecturales, constitutives de la réflexion en matière d'habitat, d'habitation et de logement.

Quant à ce corpus, il soulève à la fois des questions patrimoniales et sociales. Doit-on préserver les caractéristiques historiques des ensembles urbains des diverses décennies d'après-guerre ? Ce qui, pour ceux de la première période, signifierait de ne pas les compléter par des programmes autres que le logement. Ou importe-t-il de profiter de ces situations urbaines ouvertes pour trouver les conditions de réalisation de programmes qui manquent à Paris : crèches, haltes-garderies, dispensaires, antennes de police, voire logement social... Ce qui, évidemment, ne peut se faire qu'à condition d'une certaine densification, dont la marge est cependant réelle sur ces emprises foncières. Toujours est-il qu'il convient d'apporter des connaissances objectives sur un patrimoine architectural et urbain qui est aujourd'hui captif de sa logique d'engendrement, mais qui devrait connaître de fortes mutations dans les années à venir. Par exemple, de nombreux immeubles ont été réalisés par des organismes parapublics qui, par convention, y réservaient des appartements à caractère social. Lorsque ces conventions arrivent à terme, il n'est pas rare que ces bailleurs vendent leur patrimoine, avec toutes les incertitudes que cela comporte. De telles dynamiques sont déjà engagées dans le secteur des Mariniers par exemple, dans le sud du 14^{ème} arrondissement, alors qu'il s'agit principalement d'IGH dont on connaît les difficiles conditions techniques et économiques de rénovation... Plusieurs de ces opérations recèlent des gisements d'espaces libres. Pourtant, l'extravagance de leur conception ou l'incertitude quant à leur statut les rendent trop souvent impraticables, alors qu'ils pourraient contribuer à l'agrément de quartiers qui en sont dépourvus. C'est aussi d'un point de vue patrimonial qu'il faut considérer cette production. L'exemple de la porte de Vincennes suffit à évoquer cet aspect. Là, à l'extrémité orientale de l'axe Est-Ouest, les grands immeubles implantés symétriquement de part et d'autre de la porte, et qui accentuent la monumentalité de cette entrée de Paris, ont déjà été maladroitement rénovés il y a quelques années. Qu'advient-il lorsque ceux qui constituent le reste de la composition auront été vendus en copropriété et que chaque immeuble sera rénové (ou simplement ravalé) sans égard à la composition d'ensemble à laquelle il appartient ?

3. Enrichissement de la discipline

Les quatre textes retenus afin d'étayer cet aspect de la démarche du chercheur sont très différents et complémentaires. Le plus récent montre en quoi une approche à caractère scientifique peut être utile à la définition d'un champ d'investigation technique. Le deuxième illustre comment un certain recul issu d'une expérience à caractère scientifique permet d'inscrire l'action sur les territoires dans un champ de préoccupation sociales et politiques. Si le troisième aurait pu trouver sa place dans la deuxième partie de cette compilation, le sujet de la production des formes urbaines, qu'il aborde, en fait une sorte de matrice aux premier et dernier documents de cette série, qui s'intéressent tous les deux à la production du plan local d'urbanisme de Paris. De ce point de vue, le quatrième texte de cette section est certainement le plus révélateur : un texte technique, répondant à une demande politique, fondé sur une compréhension de la métropole parisienne issue de plusieurs années de recherche et d'études.

Le ciel de la règle ; réglementation et cohérence morphologique

Dans *Paris, les évolutions récentes du paysage urbain*, Paris, Apur, 2020, pp.16-27

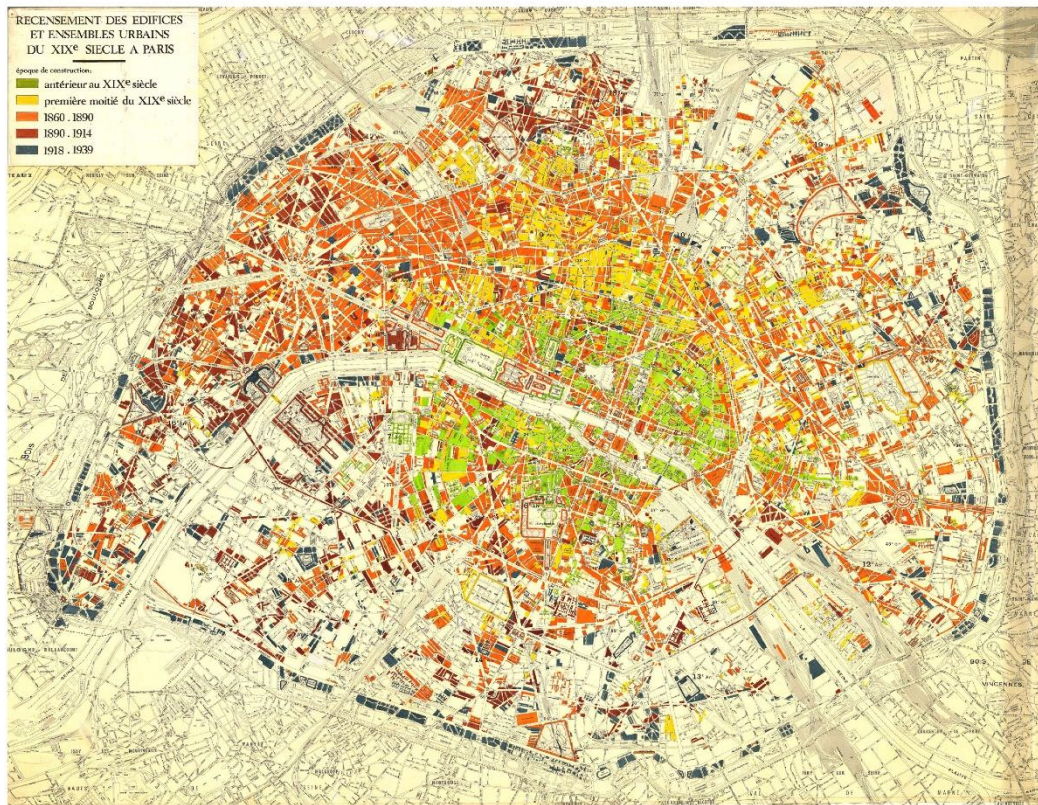
<https://www.apur.org/fr/nos-travaux/paris-evolutions-recentes->

André Lortie

André Lortie est architecte de formation, professeur des écoles d'architecture à l'ENSA Paris Belleville et docteur en urbanisme. Il est directeur de l'Institut parisien de recherche : architecture, urbanistique, société (Ipraus), constituant de l'UMR AUSser, CNRS n° 3329. Ses travaux de recherche portent notamment sur les processus de production des territoires et sur l'architecture de la grande échelle.

Le PLU actuel répond à des enjeux exposés dans son rapport de présentation. Certains de ceux-ci concernent des questions de paysage et de formalisation architecturale. S'interroger aujourd'hui sur les effets du PLU nécessite de prendre en compte les intentions auxquelles ses règles répondaient.

C'est à partir de ce rappel que pourront être abordées les conditions dans lesquelles les transformations urbaines récentes sont advenues, ainsi que leur degré d'acceptabilité, afin de dégager, en conclusion, d'éventuelles pistes pour maîtriser les évolutions à venir.



Les objectifs du PLU pour le paysage de Paris

Le PLU ne vise pas qu'à protéger, mais à encadrer un renouvellement-transformation de la ville existante.

À propos de l'évolution des paysages parisiens, le rapport de présentation du PLU fait le constat, pour la période de la fin du XXe siècle, que « cette évolution complexe de Paris au croisement des transformations sociales et des aménagements urbains a surtout fait renaître, sous une forme ou sous une autre, un attachement des Parisiens à leurs quartiers. D'une certaine manière, tout se passe comme si, après avoir goûté au plaisir de retrouver, ensemble, une identité commune, après la réduction de la tutelle de l'État et l'élection d'un Maire, les Parisiens étaient devenus progressivement plus soucieux d'une gestion attentive de leur environnement le plus proche »¹.

En 2006, un des indices de cette évolution était perceptible, lors de la phase de concertation, dans l'intérêt manifesté par les Parisiens pour leur environnement immédiat. « En matière de paysage, la concertation a beaucoup porté, dans le croissant est, sur la préservation d'éléments du cadre bâti préexistant. Une attention plus forte s'est aussi exprimée, notamment par le biais d'associations, sur l'histoire de ces quartiers à l'intérieur de l'évolution de Paris. » C'est de ce constat que devait découler la décision forte, sur laquelle nous reviendrons un peu plus loin, de préserver une quantité importante de constructions sous le label « Protection Ville de Paris. »

Pour autant, le PLU ne vise pas qu'à protéger, mais à encadrer un renouvellement-transformation de la ville existante. « Protéger le paysage de Paris ne doit pas conduire à le figer. Si Paris est la capitale de la France et le cœur de la plus grande agglomération d'Europe (sic), la ville doit pouvoir continuer à se renouveler, à accueillir de nouvelles fonctions économiques qui se substitueront aux anciennes et de nouveaux habitants dont les modes de vie ou les exi-

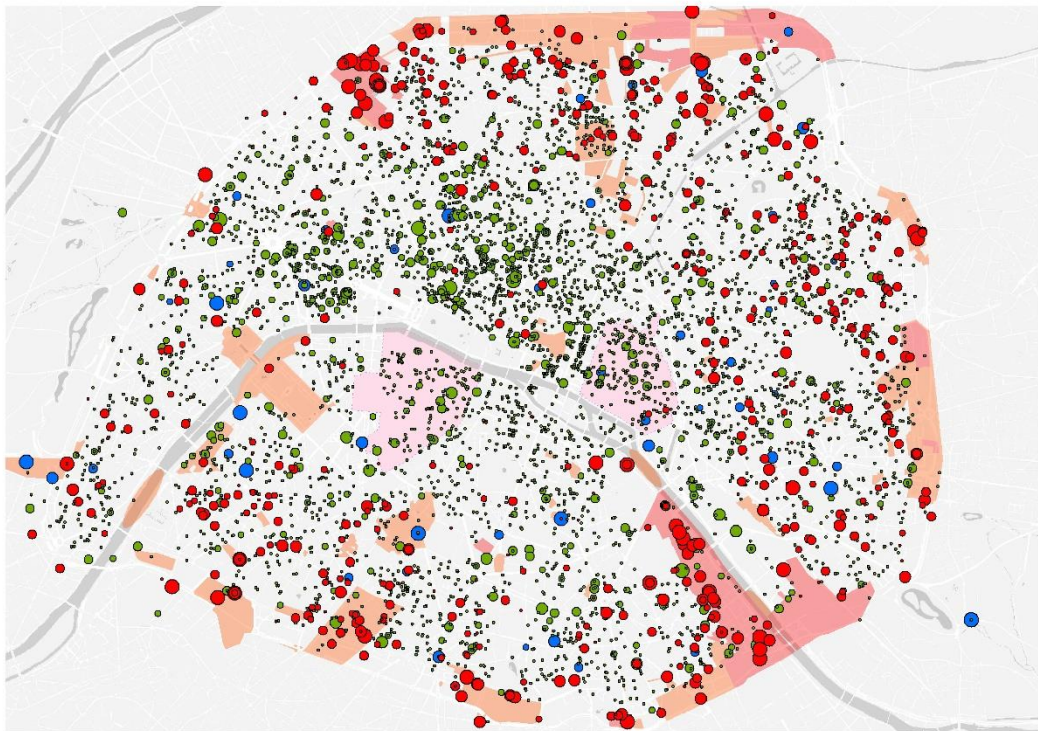
gences en matière de confort évoluent. Les constructions nouvelles doivent donc être rendues possibles, adaptées aux fonctionnalités contemporaines et exprimer dans leur architecture le dynamisme de la ville. Mais elles doivent aussi s'insérer harmonieusement dans un paysage urbain qui constitue plus encore que le patrimoine ou l'image de Paris, son essence même »². En ce sens, le PLU de 2006 s'inscrit dans la continuité du POS de 1977, dans la mesure où il offre la possibilité d'une évolution, mais préserve certaines des caractéristiques de la forme de Paris héritées de l'histoire. On peut qualifier cette évolution morphologie de tendancielle dans la mesure où elle s'inscrit dans la tendance de ce qui a produit le paysage parisien depuis plusieurs siècles, sans le remettre en question de manière radicale comme cela avait été le cas après la Seconde Guerre mondiale.

Certes, des espaces d'expression architecturale en décalage par rapport à cette tendance existent, mais ils sont principalement confinés aux secteurs opérationnels (ZAC notamment). Le rapport est précis en ce qui concerne ce phénomène au tournant du siècle : « Enfin, une part importante de la construction neuve se localise dans les nouveaux quartiers : 20 % des logements neufs autorisés entre 1989 et 2003 et 25 % des surfaces de bureaux autorisées (en fait 70 % des constructions nettes de bureaux) se sont implantées dans les nouveaux quartiers en cours de réalisation, les Zones d'Aménagement Concerté [...] Ainsi, un nouveau règlement d'urbanisme est nécessaire pour poursuivre la protection et la mise en valeur du paysage et du patrimoine de Paris et relancer la construction, notamment par l'aménagement de

1- Extrait de Plan local d'urbanisme de Paris, Rapport de présentation, Diagnostic, p.9 (http://pluenligne.paris.fr/plu/sites-plu/site_statique_41/documents/866_Plan_Local_d_Urbanisme_de_P/867_Rapport_de_presentation/C_RP1_DIMENSIONS-V01.pdf, consulté le 3 juillet 2019)

2- Extrait de « Le patrimoine de demain : la création architecturale », in Plan local d'urbanisme de Paris, Rapport de présentation, Diagnostic, p.81

3- Ibidem, p.88



© Agur

ZAC Batignolles, Lot e10b, TOA + AASB architectes



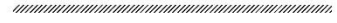
© Agur - Hannah Dirabhi

AUTORISATIONS D'URBANISME DEPUIS 2012 - 2019 (ci-dessus)



- Constructions neuves
- Réhabilitations
- Mixte (neuf+ réhabilitation)
- ZAC
- Autres secteurs opérationnels

LES DISPOSITIFS DE PROTECTION DU PAYSAGE (à droite)



- Filets de hauteurs
- Protection des Monuments Historiques
- Protections ville de Paris
- Périmètre Unesco

4- Pour aborder la question des paysages, il semble opportun d'utiliser la notion de pixel en alternance à celle de parcelle afin d'insister sur l'idée que l'image d'un paysage connu peut être imperceptiblement modifiée pixel par pixel, jusqu'au moment où l'image semble basculer vers une autre figure.

La maîtrise des paysages par la règle

nouveaux quartiers»³.

Quel a été l'impact de ce nouveau règlement sur les formes urbaines et les paysages parisiens ? La règle a-t-elle joué un rôle son rôle dans la préservation du paysage urbain et, si tel est le cas, suivant quels principes ?

L'observation des dynamiques de transformation qui ont prévalu depuis son adoption peut se faire à deux échelles, qui correspondent aux deux principaux modes de renouvellement de la ville : l'échelle de la parcelle, ou par pixels pourrait-on dire⁴, manifestation de la tendance irrépressible de la rente foncière ; et celle des grandes aires de cohérence morphologique, par parties, indice des actions de la collectivité pour améliorer l'organisation de son terri-

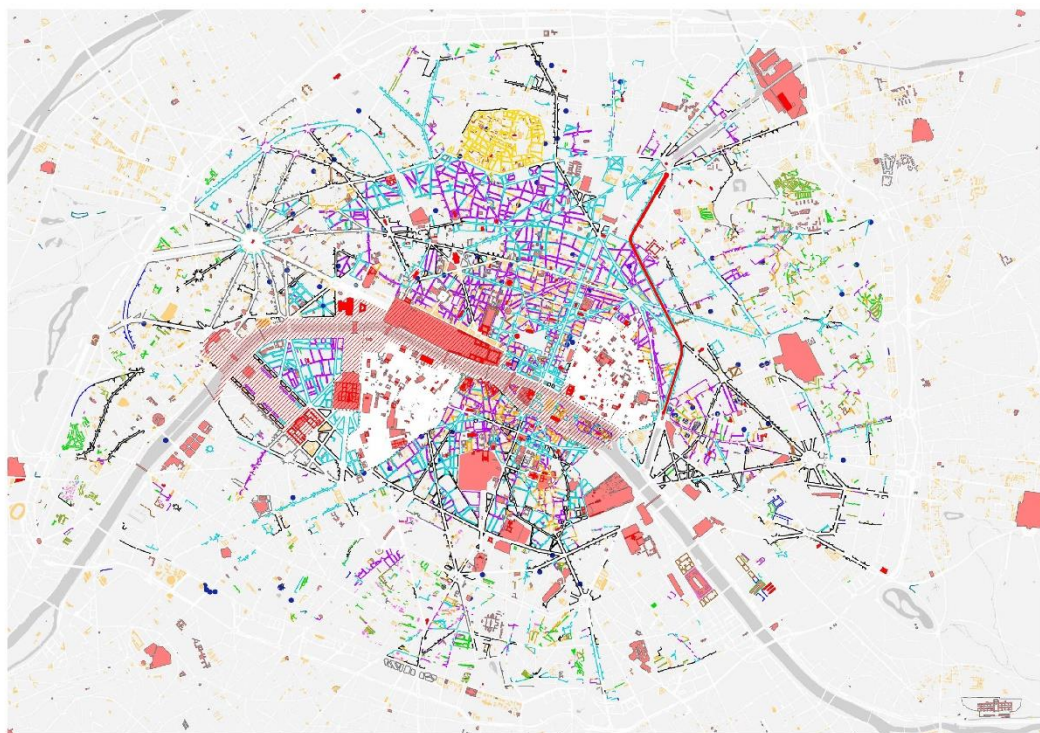
toire.

Le partage entre ces deux échelles laisse toutefois de côté les phénomènes intermédiaires, qui interviennent au sein de l'îlot, entre deux parcelles ou dans un groupement de quelques-unes d'entre elles. Ce niveau intermédiaire peut être abordé de manière complémentaire, en ce qui concerne les occupations en cœur d'îlot d'une part et par le biais des profils en long des rues d'autre part.

Cette échelle du profil en long des rues joue un rôle essentiel dans la perception que les habitants d'une ville peuvent avoir du paysage urbain et de ses éventuelles transformations. D'un côté, le renouvellement par parties fait naître des paysages inédits, construits de toutes pièces : ZAC Clichy-Batignolles, ou Paris-Rive Gauche par exemple. Ils

surgissent de manière inattendue au détour d'une rue, ou dans la perspective d'une autre. D'un autre côté, les remplacements aléatoires d'immeubles isolés altèrent rarement de manière brutale la perception d'un paysage, à moins d'atteindre une sorte de seuil au-delà duquel on a le sentiment que celui-ci bascule.

À nouveau, le partage entre ces deux phénomènes en laisse un troisième dans l'ombre : celui des transformations discrètes de cœur d'îlot, qui adviennent sans qu'elles soient perceptibles depuis la rue : restructurations, densifications, surélévations ou « sous-élévation » sur cour, démolitions-reconstructions derrière une ou plusieurs façades conservées, etc., qui modifient le « paysage



urbain intérieur », ou intime.

Quels sont les dispositifs du PLU mis au point pour accompagner ces différentes dynamiques ?

Le PLU de 2006 a reconduit un principe qui avait été mis au point pour le POS de 1977 et qui visait la préservation des paysages⁵ : les filets de couleur, qui découlent d'une évaluation des tissus urbains parisiens menée par l'Apur⁶. Si l'on compare la carte des filets de couleur et celle des tissus urbains constitués de 1981, il apparaît clairement que les filets violets, bleus et noirs ont été créés afin de guider une maturation de la forme urbaine permettant aux constructions neuves d'unifier le paysage de la rue en atteignant « le ciel de la règle ». La carte des potentiels de surélévation publiée par l'Apur⁷ le confirme : ces parcelles sont en grande majorité situées sur des voies ne comportant pas de filet, indice que ceux violets, bleus et noirs ont contribué à une « maturation » du paysage parisien. De

ce point de vue, on peut considérer que l'outil est opportun. On peut supposer que l'« effet de seuil », celui au-delà duquel la perception du paysage bascule, n'y est pas atteint.

Mais qu'en est-il dans les domaines que l'étude sur les tissus constitués laissait dans l'ombre et dans lesquelles les filets de couleur ne dessinent pas de grandes aires de cohérence ? On observera tout d'abord que ces aires correspondent principalement à deux types de tissu : celui des faubourgs et celui des opérations massives de rénovation des décennies d'après la Seconde Guerre mondiale. On retrouve dans cette distinction les deux catégories initialement identifiées du pixel et de la partie, les opérations massives de l'après-guerre comportant souvent plusieurs îlots et posant des questions opérationnelles spécifiques eu égard, en général, à l'effacement (effectif ou apparent) des délimitations parcellaires.



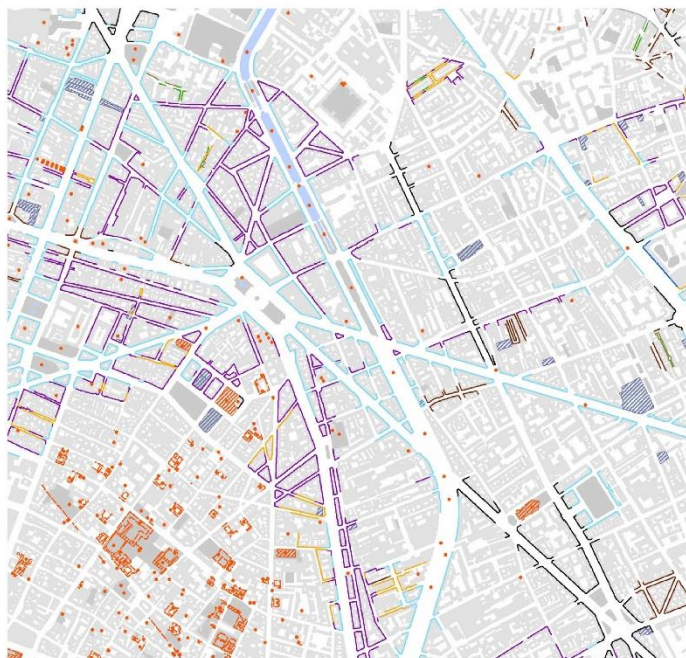
Une rue de faubourg



La dalle des Olympiades



Ensemble HBM



LES DISPOSITIFS DE PROTECTION DU PAYSAGE

Gabariets - enveloppes réglementaires (Hauteur verticale + couronnement) :

- Rose (5m)
- Kaki (7m)
- Vert (10m)
- Orange (12m)
- Violet (15m)
- Bleu clair (18m)
- Noir (20m)
- Gris (23m)
- Bleu marine (25m)
- Marron (façade existante)

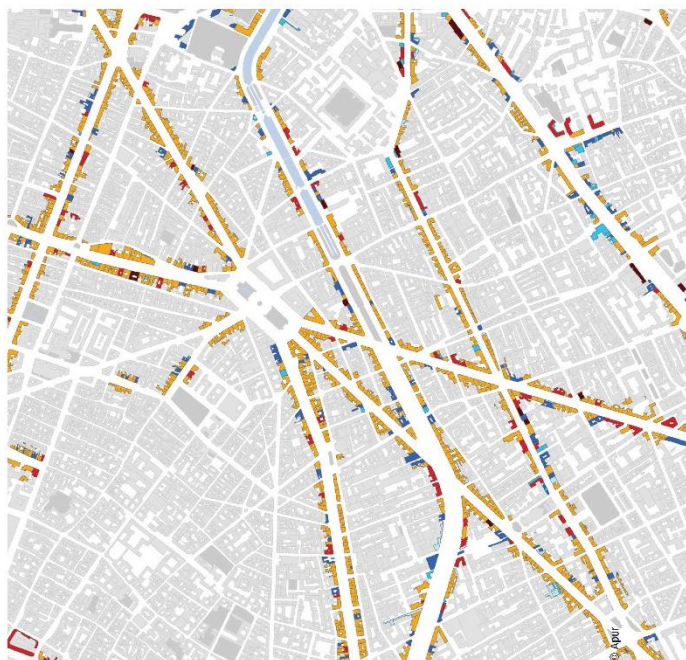
Type de MH :

- ponctuel
- façade
- bâtiment
- PVP

5- Le règlement du POS et paysage de Paris, Paris projet n°13-14, 1975

6- Règlement et tissus urbains, Apur, 1973

7- Construire mieux et plus durable : Incidence de la loi ALUR sur l'évolution du bâti parisien, Apur, 2014



En ce qui concerne les tissus dits de faubourg, deux données attirent plus particulièrement l'attention : la concentration de bâtiments d'angle de moins de 15m de hauteur et de faible surface, associés à la présence de nombreux immeubles bénéficiant de la protection ville de Paris. La dissémination de ces derniers laisse supposer qu'ils peuvent agir comme des points d'ancrage de l'image mentale que les Parisiens peuvent avoir de leur propre quartier, éloignant d'autant l'effet de seuil perceptif en cas de transformation de ces segments de rue.

La question se pose de manière différente lorsqu'il s'agit de grandes opérations réalisées dans les trois décennies qui ont suivi la Seconde Guerre mondiale, telles que résorption des îlots insalubres, ensembles d'habitation de la ceinture verte, secteurs de compensation des opérations de ceinture verte notamment. Généralement dissociés de l'alignement et affranchis des géomé-



HAUTEURS DES BÂTIMENTS LE LONG DES VOIES DE PLUS DE 22M DE LARGEUR, DANS LA BANDE E (en haut)

- En mètres :
- 3 à 7
 - 7 à 11
 - 11 à 18
 - 18 à 26
 - 26 à 31
 - plus de 31

BÂTIMENTS* DE MOINS DE 15 MÈTRES DE HAUTEUR, D'UNE SURFACE INFÉRIEURE À 1000M² ET LOCALISÉS AUX ANGLES DES VOIES. (En bas)

- Bâtiments de moins de 15m, localisés aux angles des voies

* hors PVP, MH et équipements

Source : APUR



Les Entrepôts Macdonald, architectes cf p.38- Paris 19^e

© Apur - Hannah Darab

tries parcellaires, leur morphologie est en rupture avec ce qui fonde les règles du PLU qui s'y appliquent difficilement. Dans les secteurs opérationnels actuels, le rôle du PLU n'est pas le même que dans la ville sédimentée. Ici, afin de permettre l'émergence d'une forme urbaine spécifique et souvent singulière, la règle générale du PLU subit des adaptations plus ou moins importantes afin de garantir, parfois à la parcelle (ou au lot), les conditions de son avènement. Bien que ces paysages puissent donner une impression d'aléatoire, compte tenu d'écritures architecturales parfois contrastées, ils sont au contraire extrêmement maîtrisés du point de vue des épannelages, des implantations et des volumétries. La question est de savoir pour quelle proportion ces opérations prennent part dans le renouvellement de Paris et de son paysage. Autrement formulé : **l'effort porté sur la règle de renouvellement par pixel est-il proportionné à l'enjeu de la préservation des paysages dès lors qu'une partie importante de ceux-ci, située dans les secteurs opérationnels, est en totale rupture avec l'« image de**

Paris » ?

À l'opposé de ces transformations perceptibles depuis le domaine public, les phénomènes discrets ne modifient pas les paysages perçus depuis les rues, mais ils transforment les atmosphères intimes, vécues depuis les domaines privés du cœur d'îlot, voire à l'intérieur des immeubles lorsque leurs partitions, leurs distributions et leurs décors ont été effacés à jamais. Entre 1989 et 2006, la règle du COS de fait a accompagné d'importantes opérations de reconstruction dans le domaine tertiaire, plus que dans celui de l'habitation, peu touché, comme nous le verrons un peu plus loin⁸. Il serait opportun de mesurer le phénomène semblable lié à l'abandon du COS, en 2013. Cet effet peut être approché à partir des « modèles numériques d'élévation » de 2005 et 2015. Bien que ces deux dates ne permettent pas une corrélation avec l'abandon du COS survenu en fin de période, cette observation permet d'apprécier la tendance à la valorisation immobilière en cœur d'îlot, qui échappe en quelque sorte aux outils de contrôle du paysage urbain tels que mis en œuvre par le PLU.

8- « La reconstruction en COS de fait, autorisée à partir de la révision générale du POS en 1989, a contribué essentiellement à la modernisation par démolition reconstruction du parc de bureaux des quartiers centraux. Son effet sur le logement a été beaucoup plus faible, probablement en raison de la prédominance des copropriétés dans ce segment du parc immobilier. »



La Poste du Louvre, Dominique Perrault Architecte - Paris Centre

© Dominique Perrault Architecte_A4ajp



Le Cloud, PCA Stream Architecte- Paris 10*

© 2020 Google



ZAC Batignolles, Lot 08, TVK + Tolila Gilliland architectes- Paris 17*

© Agur

Des paysages qui changent : quel degré de maîtrise souhaiter ?

Quels enseignements tirer de ces observations ? Un premier niveau de conclusion consiste à apprécier les effets de la règle en regard des attendus de protection des paysages. Puis, dans un second temps, on pourra s'interroger sur ce que ces tendances nous révèlent au sujet de la propension de Paris au changement.

La bonne maîtrise du paysage du « Paris constitué »

Les observations que l'on peut faire des évolutions du Paris constitué confirment l'impression générale que l'on en a : la production architecturale des récentes décennies n'a pas bouleversé l'architecture de la ville, contrairement aux opérations des décennies d'après-guerre, qui avaient été imaginées afin de remplacer une forme urbaine jugée désuète. Le « ciel de la règle », conçu pour harmoniser les profils en long issus de plusieurs générations réglementaires, permet une évolution harmonieuse vue depuis les espaces publics les plus circulés et les plus constitués (filets noirs, bleus, violets). Le renouvellement de ces tissus semble d'ailleurs lent eu égard aux possibilités mises en évidence par les études de l'Apur sur les surélévations notamment, ce qui concourt à cette impression de relative stabilité. Toutefois, celle-ci n'est certainement pas due qu'à la faible marge relative d'intensification immobilière que permet la règle. La valeur marchande généralement élevée des immeubles dans les secteurs constitués peut créer un frein à des stratégies de valorisation, compte tenu du gain réduit que dégagerait une opération immobilière dans ces conditions, surtout si on le compare au gain substantiel que procure la rente passive.



© Ph. Guignard@ain-mag.net



© Apur - David Boureau

La maîtrise aléatoire du Paris pittoresque renouvelé

C'est moins le cas dans les tissus de faubourg, où la conjonction d'une pauvre qualité constructive et d'une occupation parcellaire lâche ou désordonnée offre un fort potentiel de valorisation en cas de démolition-reconstruction. Les relevés des secteurs « mal utilisés » par Raymond Lopez en 1957 témoignent de cet écart estimé entre valeur foncière et

valeur immobilière potentielle⁹.

Dès lors, on comprend que les opérations visibles depuis la rue soient plus présentes dans les tissus de faubourg que dans les secteurs constitués. Mais on comprend aussi qu'elles auront tendance à occuper les parcelles jusqu'au « ciel de la règle ». Par stratégie d'optimisation immobilière, mais aussi pour des raisons de rendement énergétique (un volume plein et compact étant plus performant). Ce qui expliquerait le caractère « analogue » (ou « de continuité », cf. Mathieu Mercuriali) d'une majorité d'opérations. Ainsi, on peut faire l'hypothèse que les règles (urbaines, thermiques, etc.) concourent effectivement à la production d'un paysage de type parisien relativement maîtrisé.

La faible maîtrise des paysages intérieurs

Les choses sont différentes en cœur d'îlot. Ici, les règles ne sont plus déterminées en fonction d'une figure urbaine idéale à atteindre qui combine une verticale à une oblique, mais par épure géométrique d'ensevelissement, de vues principales et secondaires, de prospect, de plafond de hauteur, et de pleine terre. Les progressifs assouplissements en ce qui concerne l'implantation par rapport aux limites séparatives et aux vues, additionnés de l'abandon du COS, peuvent ouvrir des possibilités de densification nouvelles. Certes, ces évolutions ne concernent pas le paysage de la rue. En revanche, elles engendrent une mutation radicale des paysages intérieurs, qui ne semblent pas avoir été considérés comme un enjeu, si ce n'est par exemple, à l'époque où les cours industrielles du faubourg Saint-Antoine étaient considérées comme un patrimoine singulier dont la morphologie devait être préservée en cas de mutation¹⁰.

Une forte maîtrise du nouveau Paris

À la lumière de ce que l'on connaît des règlements des zones d'aménagement concertées (ZAC), il n'est pas risqué d'affirmer qu'elles sont conçues pour

permettre une forte maîtrise de la production des formes urbaines : alignements et gabarits, volumétries en général, rapport des constructions aux espaces d'usage public singuliers (parcs, jardins, squares, mails). En revanche, c'est peut-être moins sur ces aspects que l'on pourrait s'interroger que sur les effets des procédures. Par exemple, la dévolution des marchés immobiliers par macrolots a des incidences sur les morphologies, mais qui ne sont pas nécessairement maîtrisables par la règle. C'est, en quelque sorte, le format opérationnel et financier qui surdéterminerait la forme, indépendamment du cadre réglementaire de sa production : seuil minimum de densité garantissant l'équilibre financier, socle commun à plusieurs immeubles, eux-mêmes dissociés en superstructure, etc. Autant de facteurs qui fusionnent les bâtiments du macrolot dans un tout très peu flexible, quelle que soit la règle.

Comment Paris change-t-il ?

Entre 1989 et 2005, les opérateurs immobiliers tertiaires se sont saisis de la règle du COS de fait pour valoriser leurs domaines, tandis que l'immobilier d'habitation était peu touché par cette disposition réglementaire. Cette différence s'explique d'abord par la proportion importante de copropriétés dans le domaine de l'habitat, qui est un frein à ce type d'opération. Dans le cas d'un propriétaire unique, on peut faire deux hypothèses. Soit l'opération de démolition-reconstruction concerne un ensemble immobilier qui offre une forte marge d'augmentation de surface de plancher (SDP), pour laquelle la règle du COS de fait ne procure aucun avantage. Soit l'ensemble de logements présente une SDP assez significative pour qu'une démolition-reconstruction soit opportune, mais la complexité et le coût d'une opération qui ne peut se faire en milieu occupé sont trop élevés pour espérer un gain significatif, à moins que l'ensemble ne souffre d'un degré très élevé de dégradation.

⁹- Jacques Lucan, « Généalogie du regard sur Paris », Paris projet « Quartiers anciens, approches nouvelles », n°32-33, p.31.

¹⁰- « Un plan d'occupation des sols sur mesure », Paris projet « Quartiers anciens, approches nouvelles », n°32-33, pp.117-127 et illustrations p.123

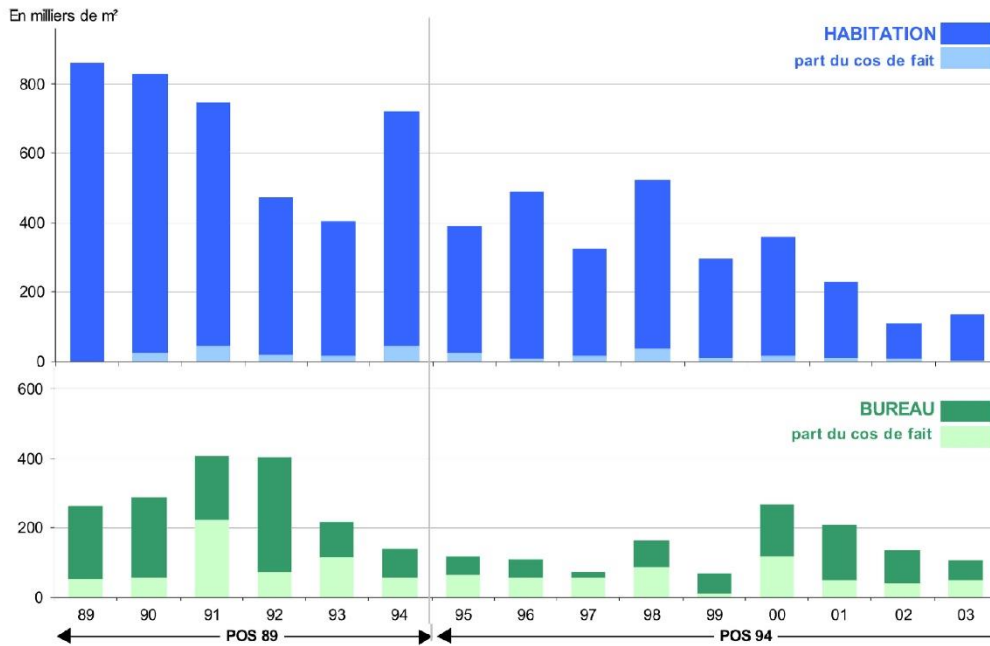
C'est une logique similaire qui intervient dans le cas des surélévations, qui fait que les copropriétés de logement semblent peu se saisir des possibilités d'intensification immobilière offertes par le PLU. D'une part, une surélévation nécessite une restructuration complète du dernier niveau, souvent aménagé en chambres de service devenues des studios et studettes, avec un lot de nuisances non négligeable, pour un gain relatif peu significatif. Car, d'autre part, la rente foncière de fait, qui depuis vingt ans garantit aux propriétaires parisiens une augmentation régulière et conséquente de la valeur de leur patrimoine, n'incite pas à la prise de risque ou à la part de nuisances induites par une opération immobilière qui nécessite l'adhésion de la copropriété.

Dans le cadre du PLU actuel, comme aux époques précédentes, les transformations des tissus de logement adviennent là où la marge de bénéfice est conséquente, grâce à la démolition-reconstruction d'ensembles immobiliers « mal utilisés ». Encore une fois, cette marge de bénéfice étant plus conséquente en ce qui concerne le bureau, et les règles étant contraignantes sur rue, ce sont les cœurs d'îlot tertiaires des secteurs constitués qui évoluent fortement, ainsi que les tissus de faubourg.

Dès lors, il est peu vraisemblable qu'un PLU qui maintienne les règles de protection globale du paysage de la rue puisse accompagner un renouvellement immobilier assez puissant pour garantir des objectifs bas carbone ambitieux, qui pourraient être un des enjeux de la nouvelle réglementation. Une évolution conséquente ne pourra se produire que si un gain significativement supérieur

à la rente passive est garanti. Ce qui peut être atteint soit par une subvention assez importante pour compenser les nuisances induites par une opération immobilière en site occupé, soit par une règle qui permette une intensification assez conséquente pour garantir cette rente. Il faudrait pour cela modifier de manière très significative le « ciel de la règle »... au risque de mettre en question l'équilibre des paysages constitués.

Cette intensification conséquente peut être obtenue assez simplement en déplaçant les gabarits sur rue. Mais elle pourrait également provenir d'une rationalisation des cœurs d'îlot. Afin de préserver le paysage de la rue, les plafonds de hauteur pourraient être croissants en proportion de la distance à celle-ci, à la manière de ce que Louis Bonnier proposait dans les années 1930 dans ses études pour la révision du règlement de 1902. Une disposition qui pourrait aussi s'accompagner de décaissements en cours anglaises. Mais comment y parvenir de manière rationnelle ? On constate que la règle parisienne repose sur une très forte solidarité sur rue : alignement, mitoyenneté, gabarits sont pensés afin de produire des ensembles dans lesquels la partie s'efface généralement au profit du tout de la rue et du paysage. Une semblable solidarité pourrait être obtenue sur cours, en créant des syndicats de copropriété par îlot. À l'instar de ce qu'Ildefons Cerdà avait conçu pour Barcelone, en obligeant les propriétaires de parcelles à se syndiquer afin de réaliser celles-ci sous forme d'îlot, les propriétaires parisiens seraient incités à s'associer et ainsi rationaliser le cœur d'îlot et de soit y dégager des possibilités de construire, soit y réaliser des surfaces de plaine terre, soit les deux.



Extrait de PLU de Paris, rapport de présentation, Ville de Paris, 2006, p.85, fig.55, « Constructions neuves et COS de fait (1989-2003) »

Considérant que 6 669 autorisations pour construction ou déclaration de travaux ont été accordées entre 2007 et 2019, compte tenu des plus de 75 000 parcelles parisiennes, il faudrait attendre en théorie 135 ans pour que chaque parcelle ait fait l'objet d'une demande d'autorisation. L'incitation au regroupement sous forme de syndicat d'îlot, dès lors qu'elle serait préconisée à chaque demande, pourrait être un puissant levier d'adaptation de Paris aux enjeux environnementaux, sans obérer la rente foncière. Il ne s'agirait pas de municipaliser ou collectiviser le sol, mais de trouver des moyens de définir des entités communes susceptibles d'améliorer la vie locale et l'empreinte écologique globale, tout en dégageant des moyens financiers pour y parvenir.

Enfin, il y a un type de tissu urbain qui échappe à cette logique de l'« image de Paris ». Ce sont les sites des grandes opérations de rénovation et les ensembles de logements de la ceinture de Paris. Leur morphologie pourrait accueillir des modifications propres à

garantir une intensification productive de valeur sans remettre en question leur paysage spécifique. À l'instar de la tour Bois-le-Prêtre par exemple. Une part importante de ces ensembles présente une marge significative de progression tant en ce qui concerne le rendement thermique, la qualité de l'habitat et l'augmentation de SDP. Ce pourrait être un périmètre d'expérimentation réglementaire opportun en attendant que les habitants des immeubles du Paris constitué soient rendus disponibles au changement.

LES REFUGES PÉRIURBAINS

SUBURBAN SHELTERS



Contrechamp

Dans *Les Refuges périurbains*, Paris, Bordeaux Métropole, éditions WildProject, 2019, pp. 194-195

Refuge, subst. masc. – Lieu où l'on se met en sûreté pour échapper à un ennui ou à un danger qui menace. – *En partic.* Cabane, chalet construit en haute montagne, qui sert d'abri d'étape aux alpinistes, au départ ou au retour d'une course.

*Centre national de ressources textuelles et lexicales*¹

Le refuge est d'abord déterminé par la menace d'un monde inhospitalier et imprévisible, qu'incarne particulièrement le milieu alpestre. Par son échelle, qui rend les distances et les parcours malaisés à estimer, par les difficultés que l'on peut avoir à la cartographier, à cause des événements inattendus et souvent brutaux qui peuvent y survenir (tempêtes, avalanches, éboulements, crues soudaines et torrents, etc.), la haute montagne, celle qui nécessite des refuges, est un monde à la fois mystérieux et attirant, qu'il aura fallu du temps pour connaître, sans jamais parvenir à l'appivoiser complètement. Hors d'échelle, impossibles à représenter, théâtre d'événements imprévisibles et violents, nos périphéries métropolitaines seraient-elles des terres inconnues, pour la découverte desquelles il serait salutaire de pouvoir se réfugier au départ ou au retour d'une course ?

Dans les Alpes comme dans la métropole de Bordeaux, les refuges sont des outils essentiels à la découverte. Ils permettent une immersion, lente et introspective, dans un milieu parfois hostile (c'est le propre de la nature, quoi qu'on en pense), mais toujours fascinant. Ils participent de ce pas de côté que Roland Barthes opposait au *Guide Bleu* « qui réduit la géographie à la description d'un monde monumental et inhabité ». « Ce sont, écrivait-il, la géographie humaine, l'urbanisme, la sociologie, l'économie qui tracent les cadres des véritables interrogations d'aujourd'hui² », que les refuges périurbains contribuent à appréhender.

Habitants-producteurs

Mais si le refuge de montagne est souvent un point d'étape à partir duquel planifier des courses qui ramènent l'alpiniste ou le randonneur à ce même point, devenu tour à tour celui du départ et de l'arrivée, les refuges périurbains bordelais fonctionnent plutôt comme des portes. Portes ouvertes sur un monde à la fois proche et étranger, rendu accessible en passant par Internet (afin de réserver³), par la promesse d'un abri insolite, rustique mais confortable, que l'on découvre souvent en fin de journée, sans trop avoir prévu de « course » le long d'un des sentiers de randonnée qui relient pourtant les refuges entre eux. Au petit matin, la porte s'entrouvre sur un contrechamp métropolitain, paysage entraperçu, parfois intrigant, qui fait découvrir au « réfugié » un aspect de son propre monde qui lui était étranger. Car les usagers de ces équipements de proximité sont souvent des métropolitains bordelais qui, après une première expérience, se lancent dans la

¹ <http://www.cnrtl.fr/definition/refuge>, consulté le 5 novembre 2018

² Roland Barthes, *Mythologies*, Seuil, 1957.

³ Les refuges périurbains sont réservés sur <https://www.bordeaux-tourisme.com/Preparer-son-sejour/Hebergements/Les-refuges-periurbains-metropolitains>, consulté le 13 novembre 2018. [Leur taux de réservation approche les 100 % et celui d'occupation est de l'ordre de 85 % (information Yvan Detraz).]

collection complète des onze lieux de séjour, qui dès lors deviennent des lieux de découverte. Et c'est là que le lien avec l'urbanisme s'opère...

Dans son ouvrage déjà ancien *Le Projet local*⁴, le « territorialiste » italien Alberto Magnaghi s'interroge sur la possibilité d'un « auto-gouvernement », dans lequel ceux qu'il nomme « les habitants-producteurs peuvent effectivement devenir, en tant que sujet collectif, le troisième acteur du système administratif territorial conjointement aux deux autres grands acteurs que sont l'État et le marché ». Afin de faire évoluer la participation vers l'auto-gouvernement qu'il appelle de ses vœux, il mise sur la connaissance qu'ont les producteurs locaux de leur propre territoire. Or, par la pratique concrète qu'ils en ont, les randonneurs périurbains sont eux aussi à même de construire une culture territoriale locale susceptible de contribuer à l'instauration d'une forme d'expertise. Dans l'agglomération bordelaise, le système des refuges et des sentiers périurbains en est un des vecteurs.

Que s'est-il passé ?

À la fin d'une journée de marche entre Stains et Villepinte, à travers tout ce que la périphérie parisienne a pu accumuler dans cette impression de désordre apparent, un participant du *Voyage métropolitain* n°2 s'interrogeait : « Comment on en est arrivé là ? Je me dis que l'homme essaie toujours d'améliorer sa condition, son espace de vie, sa ville, son territoire. Et là, après une journée à traverser cet espace façonné par l'homme, je me dis qu'il y a quelque chose qui ne s'est pas bien passé.⁵ » N'est-ce pas la première étape de la construction d'une connaissance, que de prendre confiance en son légitime questionnement ? Dans son rapport direct à l'espace concret, dans le temps vécu de la traversée d'une portion de territoire, l'expérimentation de l'espace métropolitain par le marcheur est la source d'une connaissance originale. C'est ce qui fonde l'approche des « promenadologues » Lucius et Annemarie Burckhardt⁶, sur laquelle se basent les promoteurs-concepteurs du Sentier métropolitain du Grand Paris, dans leur patient travail de médiation avec le public de randonneurs qui les accompagne dans la mise au point itérative de ce sentier de grande randonnée⁷. De là émergent deux questions : comment co-construire et stabiliser ces connaissances afin de les rendre accessibles, échangeables et partageables ? Comment les faire intervenir dans les débats sur l'aménagement du territoire ?

La co-construction des connaissances issues de la pratique des territoires urbains et métropolitains est au cœur de diverses démarches, dont celles qui s'appuient sur la cartographie participative⁸. Mais certaines d'entre elles vont plus loin, associant des modes de représentation divers afin de rendre compte avec plus d'acuité et de profondeur des perceptions issues de l'expérience matérielle du territoire par la marche. C'est le cas du « transect », dont le collectif BazarUrbain⁹ a fait une de ses spécialités. Le transect est un profil en long, comme support de fragments perceptifs du territoire exploré. Ce mode de découverte, associé à un mode de représentation, s'appuie sur les outils de l'architecte-cartographe (coupe et carte), enrichis d'apports pluridisciplinaires (textes, images, son,

⁴ Alberto Magnaghi, *Le Projet Local*, Liège, Mardaga, 2000.

⁵ <http://www.inventerlegrandparis.fr/publication/humanites-numeriques-et-histoire-du-grand-paris-journee-detudes-du-14-septembre-2017/>, consulté le 13 novembre 2018

⁶ <http://www.raumforschung.ch/web/fr/promenadologie/>, consulté le 13 novembre 2018

⁷ <https://lesentierdugrandparis.com/>, consulté le 13 novembre 2018

⁸ <http://www.participation-et-democratie.fr/en/dico/cartographie-participative>, consulté le 13 novembre 2018

⁹ <http://www.bazarurbain.com/posture-et-methodes/>, consulté le 13 novembre 2018

vidéo, etc.), propres à accumuler les ressources d'une recherche et d'un projet. Si la randonnée périurbaine est, pour les habitants, une condition d'élaboration d'une culture territoriale, on a besoin de médiateurs afin de rendre opératoire le fruit de cette expérience : les outils de représentation maîtrisés par les architectes et paysagistes répondent particulièrement à cet enjeu.

Vers une politique culturelle métropolitaine

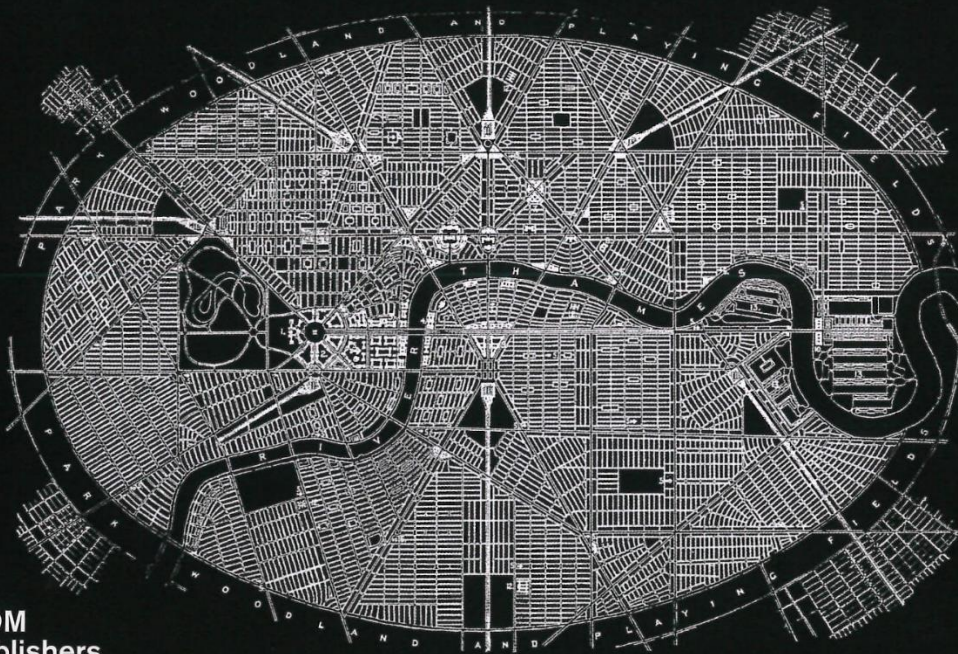
Mais pourquoi et comment les faire intervenir dans le débat public ? Le succès grandissant des opérations « Réinventer » (telle ville ou telle métropole) témoigne que le marché prend progressivement le pas sur l'action publique, réduisant inexorablement le rayon d'action des spécialistes de l'espace concret au profit d'experts des processus (financiers, économiques, techniques, etc.). Le contrepoids n'est-il pas dans le renforcement d'un contrepouvoir civique, celui de l'habitant expert de son propre environnement ? La prise en considération de ce dernier comme acteur à part entière de l'administration des territoires est d'ordre politique. Elle doit être conquise.

Les refuges et les sentiers périurbains bordelais sont un des moyens de cette conquête. Plus qu'un système, ils forment un véritable équipement public éclaté, support potentiel d'une culture métropolitaine partagée. À la manière d'un musée, ils donnent à voir. Ils leur manquent sans doute ce que les muséologues et scénographes désignent par matériel didactique, qui donnerait à comprendre ce que l'on voit depuis le cadrage de la fenêtre d'un refuge, ce que l'on traverse le long d'un sentier : bornes de repérage, statut des lieux, qualité des environnements, généalogie de leur état, etc., tout ce qui permet de donner une valeur à ce qui correspond généralement au « blanc » de la carte. C'est l'enjeu d'une randonnée dans les coulisses métropolitaines : découvrir la ville à contrechamp, percevoir le rôle des franges et ces ressources que représentent les délaissés qui ici permettent d'absorber et d'emmagasiner l'eau de ruissellement, là offrent un refuge (encore) à des animaux ou des insectes, grillon, hanneton, hérisson, ou plus loin permettent de franchir une infrastructure. Cette mise en évidence est nécessaire à une mise en valeur et devrait concourir à « monétiser » les délaissés et l'improductif, comme indispensable à l'équilibre des territoires et à l'identification des 55 000 ha de nature de l'agglomération bordelaise qui avait été initiée il y a quelques années.

Donner à voir, donner à comprendre : à ce travail de terrain, l'urbaniste se doit d'ajouter les représentations qui permettent de transmettre les clés nécessaires au décodage des situations vécues. Plus que des équipements de loisir, les refuges périurbains peuvent être compris comme des outils d'une politique culturelle métropolitaine qui doit concourir à une montée en compétence des citoyens métropolitains mais qui nécessite, pour cela, un investissement des spécialistes de l'urbain pour la transmission de leur savoir.

GROSSSTADT GESTALTEN

STADTBAUMEISTER
IN EUROPA



DOM
publishers

STADTBAUKUNST

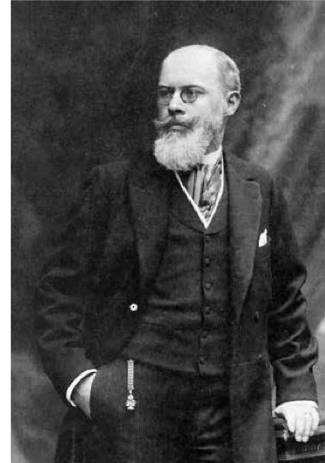
Louis Bonnier and Eugène Hénard in Paris. New Variety for New Urban Frames

Dans Markus Jager et Wolfgang Sonne (dir.), *Großstadt Gestalten. Stadtbaumeister in Europa*, Dortmund, Deutsches Institut für Stadtbaukunst, DOM, 2017, pp. 58-73

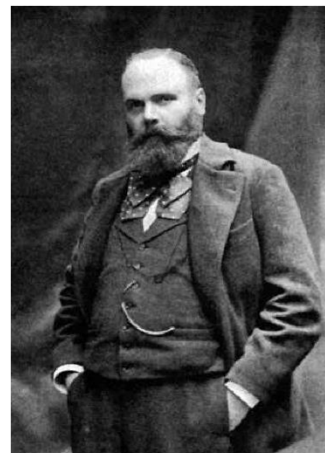
The post-haussmannian period has long been considered insignificant compared to the intense construction activity following Second World War. „Then, between Haussmann and the very recent planning works [...] there is nothing”, asserted Michel Ragon, in 1965.¹ A judgment often shared in the subsequent decades, even by great historians like Georges Duby.² It is true that the era was not opportune for important investments, with two major economic crises in 1873, and of course 1929, and with two world wars. But, since the end of the 20th century, architectural historians have filled this lack of acknowledgement with diverse research works that highlight the importance of new approaches which, if they were not always important in terms of building, were major in terms of thinking.

Louis Bonnier and Eugène Hénard were two of these architects deeply involved in the reform of planning and design approaches in Paris at the turn of the century. Louis Bernard Bonnier (Ill. 1) was a French architect, born on June 14 1856 in the North of France, who died September 16 1946 in Paris. He was contemporary of Eugène Alfred Hénard, another French architect and urban planner, born in 1849 and deceased in 1923 (Ill. 2). Both were „architecte voyer”, civil servant architects of the City of Paris, an appointment that would lead them to take part in the many discussions on the modernization of the French capital city at the turn of the century. Both were involved in committees discussing the revision of the Haussmannian legacy, and its adaptation to new challenges and new sensibilities in connection with the intensification of the industrial society. As a matter of fact, their position and contributions in these discussions may be seen as efforts to break with Haussmannian rigidity. But it also may be seen as attempts to find new paths toward new systems likely to enhance Paris as a world class metropolis.

Their careers and production have been extensively presented in high quality monographies³ and this paper will not release new original materials. But what is particularly interesting in discussing their profile in the same address is that their sensibility toward the city, or should I say toward the street, is absolutely complementary. On one hand, Louis Bonnier was mostly interested in the modulation of the sides of the street, or its edges, through the architecture of its buildings, while he was specifically involved in the development of the 1902 building regulations, the purpose of which was to renew the cityscape. On the other hand, Eugène Hénard was mainly occupied with the flux that these strips collect and he contributed to open its way to the mechanization of the city.



1 Louis Bonnier (1856-1946)



2 Eugène Hénard (1849-1923)



3 Louis Bonnier, building machine à la Haussmann, illustration for the menu of a dinner of the association „Le Rayon Légal“, 1893

Louis Bonnier and the new cityscape

It is important to remember the historical period during which the discussions for the new Paris building regulations took place by the end of the 19th century. The French capital city had just been the host of the centennial commemoration of the French Revolution, in 1889, and the 1900 Universal Exhibition was under preparation, in a time when the impact of industrialization on the cities was enhanced by the new and cheap building materials produced by the industrial system, such as glass, iron and steel. New stylistic forms derived from innovative artistic movements were making their appearance, the most influential being the Art Nouveau. Louis Bonnier was strongly involved in this former movement, particularly as the architect of the well-named L'Art Nouveau salon and boutique, at the corner of Chauchat and Provence streets, in Paris 9th arrondissement, for the art collector and trader Siegfried Bing.

LASSITUDE TOWARD HAUSSMANNIEN RIGIDITY

Nevertheless, architectural continuity was strong in the residential sector and Parisian architects had begun to appeal to the municipality for a fuller expression of new techniques and styles in the building of new apartment houses. Attempts were successful in 1882 and 1884 to change the regulations, but the greater latitude of design that was expected was largely disappointing. As a result, pressure for a new building code built up in the 1890's (Ills. 3-5).

Nowadays, the mental image we have of Paris is largely determined by the 1859 regulations, which were able to intensify the building possibilities without creating a disruption in the cityscape. The power of the rule lies partly in its relative simplicity, with balconies on 2nd and 5th floors, and a height of 17.55 m for all streets between 9.75 and 20 m width, which are the majority in Paris.

By the end of 19th century, the perception of rigidity that emanated from these regulations partly explains a general sense of dissatisfaction toward the Parisian domestic architecture, specifically from the architects themselves, who may have had the feeling they were failing to participate in the new international design movements. The Prefect himself was worried with this issue, embodied by the City Beautiful Movement in the United States for instance. More than a technical matter, the reform of the building regulations was related to the long lasting beauty of Paris.

THE MUNICIPAL COMMITTEE AND ITS WORKING BASIS

A committee was set up by Prefect Justin de Selves in June 1896 in order to review the regulations, but its remit was restricted mostly to the subject

of „projections”, that is to say the possibility to build above the sidewalk, above the public space of the street (Abb. 7). Projections were considered as the main technique likely to break up the monotonous flat façades and continuous roof lines of haussmannien perspectives. The committee was a large body formed mainly by architects that would rarely get together, only on a formal basis. The work was done by sub-committees of which Louis Bonnier was the kingpin. As a dedicated promotor of Art Nouveau Movement he was without a doubt the most committed person the committee could rely on to renew the old Second Empire rules.

Surprisingly, there were no representatives of developers, builders, owners, or even public health experts, in the committee. But the fact that most of the architects present in the group were municipal employees would preserve it from excessive aesthetic bias and would concentrate its work on highly practical issues.⁴

THE SELF-RESTRICTION OF THE COMMITTEE MEMBERS

It is true that the regulation that was issued from the committee's work and promoted in 1902 is usually considered as mainly a matter of aesthetics.⁵ Joseph Antoine Bouvard, the *Directeur des Travaux* de Paris himself, would declare that „the very essence of the planned decree is to facilitate the decoration of buildings”.⁶ To a certain extent, this perception is also a consequence of the highly publicized contribution of Louis Bonnier, whose beautiful drawings express a picturesque conception of the cityscape, naturalized through the cast-iron details and stone modulations of the omnipresent „projections”. But, if we look closer, specifically to the cross-sections that the new regulations authorizes, we see that these projections are one trick amid others that compensate the loss of volume capacity caused by its hygienic component (ill. 6).

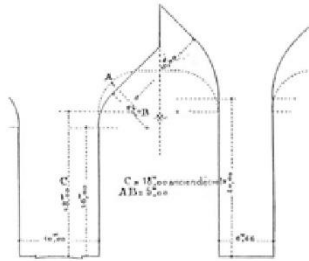
To appreciate this matter, we must have a closer look to the general economy of the new rules. The 1902 regulation is the first one to consider the courtyard not just as a volume of air, but as a space that contributes to the global quality of the domestic living environment otherwise than just through its ventilation capacity. In this way, it is the first modern planning regulation in France. To do this, the legislator has decided that there should be a minimum separation distance between the façades of the courtyard, which would be proportioned to its height. In this regard, we understand that the projections are not just a way to create animation in the perspective of the street, but that they contribute to the increase of the building capacity and thus compensate the loss of floor space due to the enlargement of the courtyard. And so does the profile of the roof, that gains in height while the building gets thicker. As Anthony Sutcliffe notes: „Only in the roof could the authorities permit the creation of extra



4 Louis Bonnier, street of 6m width according to the decree of 1884

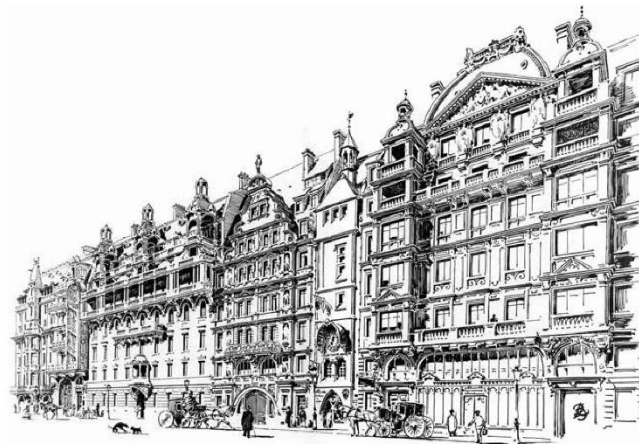


5 Louis Bonnier, street of 6m width according to the proposed decree 1899



6 Louis Bonnier, severance of street and courtyard profiles in application of the 1902 regulations. The curved dotted lines show the shape of the roof formally made possible by the 1882 regulations

7 Louis Bonnier, illustration of the possibilities offered by the new decree of 1902



floor space without challenging the historic principles underlying the Paris building code".⁷ In a 1902 conference, Bonnier would argue that „the new regulations should bring a much more rational and, consequently, more perfect use of the hygiene rules, without harming the well-understood interests of landowners.”⁸

This is why we can understand the 1902 regulations as a subtle balance between hygienic, economic and esthetic goals: building volume, height, and courtyard dimensions are linked together in a sharp equation that renew the cityscape without destroying what is considered as the historical Parisian harmony, with concessions to the hygienic concerns while preserving the real estate value.

AN OPEN WAY TOWARD MODERNIST RADICALISM

This is why some more radical propositions were not retained, like this one considering that the building height should be proportioned to the distance to the alignment, which would have led to volume capacities in the shape of a pyramid. These hypotheses were taken in consideration after World War One, as we can see on the drawings by Louis Bonnier released between 1934 and 1938. It was an open path toward a new conception of the cityscape if we look at it through the filter of the 1916 New York zoning act.

They resulted in a much bigger rupture after World War Two, when the street was not anymore considered as a guide line for the architecture of the city in general. But this is another story.⁹

Eugène Hénard and the mechanization of the city

In some way, Hénard, like Bonnier, also contributed to the progressive disconnection between street and buildings, mainly with his „boulevard à redans”, or „stepped boulevard”, that broke up the continuity of the alignment with its courtyards open on the street (Ills. 8, 9). He and Bonnier were occasionally working on the same topics, even sometimes as competitors, as in the case of the preparation of the 1900 Universal Exhibition, for which they both took part in the competition for the master plan, won by Hénard.

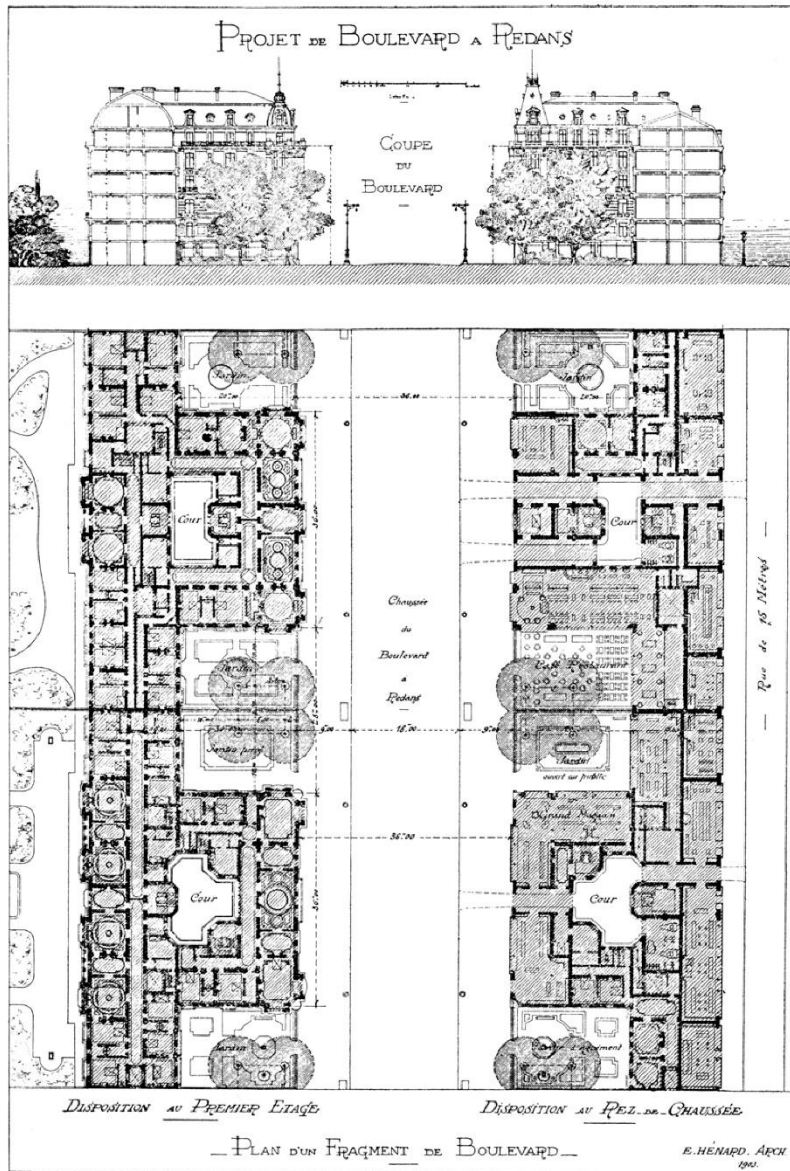
Whatever it be, Hénard is more generally known as the author of a series of fascicules in which he presents his *Etudes sur les transformations de Paris* (studies on the transformation of Paris) in 8 chapters, published between 1903 and 1909. They have recently been reedited, preceded by an essay by Jean-Louis Cohen, who had published a first commented reedition in 1982.¹⁰ But Hénard has been a well-publicized character all along 20th century, as we can appreciate through the tribute by Gaston Bardet, published in a 1939 special issue of *L'Architecture d'Aujourd'hui*, „A Fore-runner: Eugène Hénard”.¹¹

HAUSSMANN'S LEGACY

Hénard, in the same way as his contemporaries, was critic in his evaluation of Haussmann's legacy, giving him credit nevertheless for his efforts to modernize Paris. The monotonous façade design in rigorous alignment was criticized in study n° 2, in the same manner as the rigid straight streets were in study n° 6. This is why he would launch his proposals for a „boulevard à redans”. But much reproach would concern circulation, street design and street patterns, even if Hénard understood Haussmann's inability to foresee automobile needs. Inadequate width of streets for modern traffic, poorly planned intersections,¹² insufficient transversal roadways, and, basically, a lack of master plan, are the chief criticism that Hénard would address his predecessors.

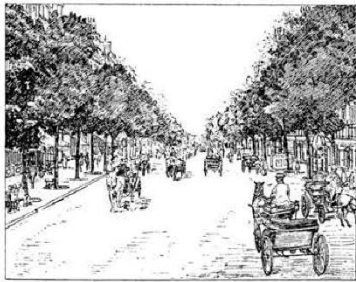
Concerning the aesthetic and hygienic aspects of the Second Empire inheritance, Hénard had put together a unique device that was likely to bring light and air to the apartments, while providing new perspectives on the streets: the already mentioned „boulevard à redans”, with its open courtyards and setback façades. It is, in some way, the missing link between the 1890's drawings by Bonnier and those of the 1930's that would lead to the modernist approach of the 1950's.

If we compare the drawings of Hénard with those of Bonnier, we can see that the former is much more concerned with the systematic of his solutions than the latter who is interested in the variety and the non-repetitive aspects of his proposals. And it is not a problem for Hénard to demonstrate the appropriateness of his proposition, by creating for instance a 35km long boulevard showing a unique urban form in replacement of the 1845 fortification wall.



— VUES COMPARÉES —

PL. I.



TYPE DE BOULEVARD
AVEC ARBRES D'ALIGNEMENT



TYPE DE RUE
A ALIGNEMENT DÉFOIT

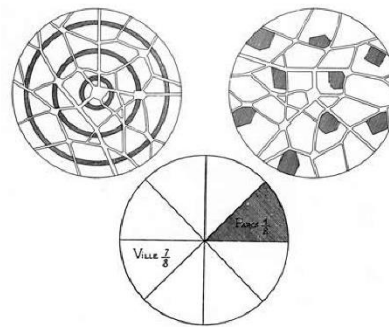


NOUVEAU TYPE DE BOULEVARD A REDANS
ALTERNANCE DES ARBRES ET DES MAISONS

8 Eugène Hénard, „Boulevard à Redans“
(stepped boulevard), section and plan,
1903

9 Eugène Hénard, „Boulevard à Redans“,
perspectives, 1903

10 Eugène Hénard, schematic presentation of a greenbelt system compared to a mosaic type repartition of parks and gardens, 1910

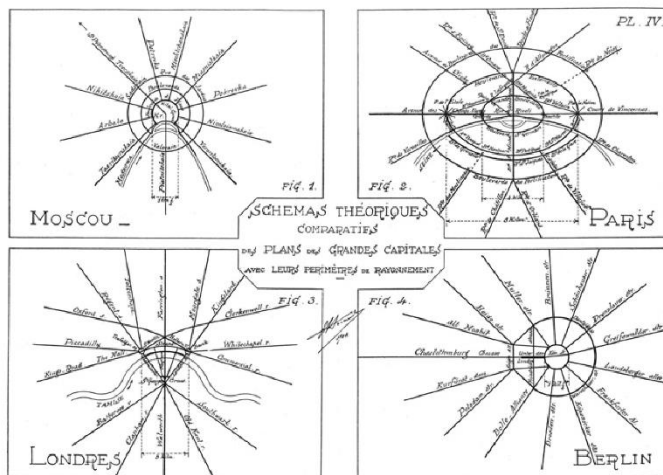


THE CITY AS A SYSTEM: THE ALMOST PERFECT SCHEME OF THE PARIS STREET NETWORK

Hénard gives the impression to be more interested in systems than by aesthetics, even when this relates to design. For instance, to his eyes, what is most remarkable with the *Galerie des Machines* erected for the 1889 Universal Exhibition (of which he was in charge of the construction site) is not the hand crafted ironwork, but „the potential beauty in the industrial form that was a combined result of fine engineering and advanced use of the structural potentialities of a material”.¹³

This is how he analyses Paris: not quite as an urban-form, but rather as a system, or may be as a combination of divers systems, of circulation, open spaces, densities, etc (Ill. 10). It is the case when he analyses the Paris Park system, with very sophisticated graphic tools, morphological on one hand (comparison between Paris and other European capital cities) or geometrical on the other (how to distribute parks and gardens in a large city: rings and belts, or piecemeal?).

His analysis strength is shown in the diagram he outlines in which he gives a picture of the global circulation system of Paris. To do so, he had to know the different categories of streets according to their volume of traffic, so he could prepare the first ever traffic flow diagram for Paris. Most of the facts were gathered by his own observations, which allowed him to notice that daily circulation in large cities was divided into six categories: household, professional, commercial and economic, social, public holyday, and popular circulation. On this basis, combined with the comparative study of London, Moscow and Berlin (Ill. 11), he was able to recognized the insufficiencies of the Parisian system and propose some improvements. For Peter Wolf: „By 1910 Hénard's circulation studies had become major international documents in the methodology of planning for circulation needs in hold cities”.¹⁴



11 Eugène Hénard, theoretical circulation diagrams of Moscow, Paris, London and Berlin, 1905

FLOW, CONNECTORS AND BY-PASSES

But Hénard was an architect. He could not be satisfied by this sole synthesis, as striking it would be. He was concerned with the details of its functioning. This is why he worked not only on the flux patterns, but also on the organization of the movement of the units that contribute to this flux: the horse-driven car and automobile. And Hénard was to formulate two main innovations regarding the management of the circulation and its most critical element, the intersection: the „carrefour à voies superposées”, or double-level intersection, and the „carrefour à giration” or roundabout (lls. 12-14).

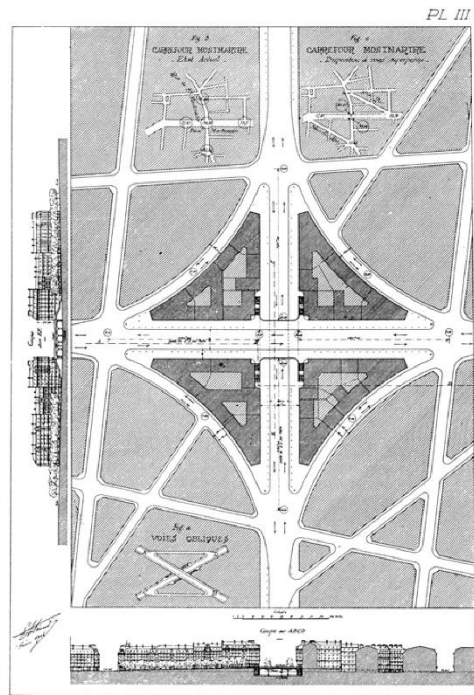
The double level intersection was not unprecedented at the time in Paris. Some samples could be seen in *quartier de l'Europe*, where du Rocher Street passes over Madrid Street and along Port-Royal Boulevard, crossing over Pascal Street. But Hénard transcends this leveling device by configuring it in the form of a separated levels interchange, connecting major roads by avoiding vehicles interference. Its theoretical formulation has open the way to greater structures, such as the cloverleaf overpass, a refined version of Hénard's proposition.

The „carrefour à giration” was a real innovation, insofar as it didn't involve any civil engineer structure or transformation of the architecture of the city. A central elevated plateau and triangular borders were enough to keep vehicles out of the dangerous central zone of the intersection and to force them to enter and exit at an angle to avoid any direct collisions.

12 Eugène Hénard, „Carrefour à Voies Superposées“ (double-level intersection), plan, 1905

13 Eugène Hénard, „Carrefour à Giration“, roundabout crossroads with grade separation crosswalks, aerial perspective, 1905

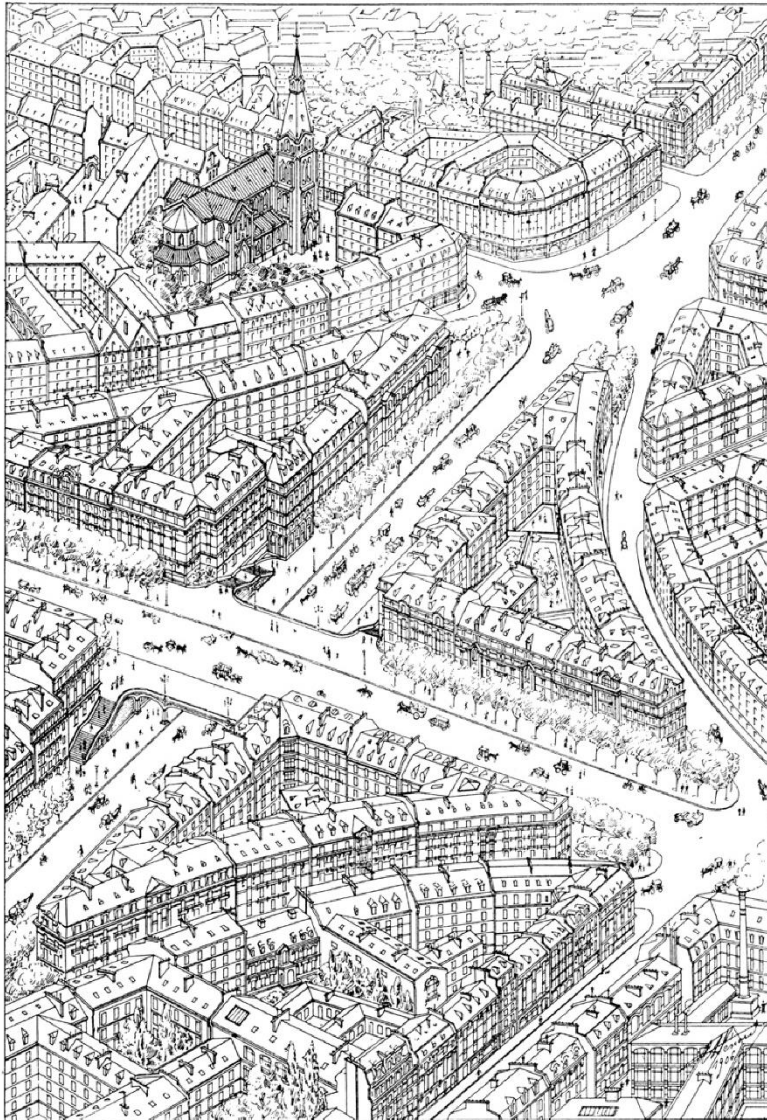
14 Eugène Hénard, „Carrefour à Voies Superposées“, double-level intersection, bird's eye view, 1905



PLAN D'UN CARREFOUR
A VOIES SUPERPOSEES

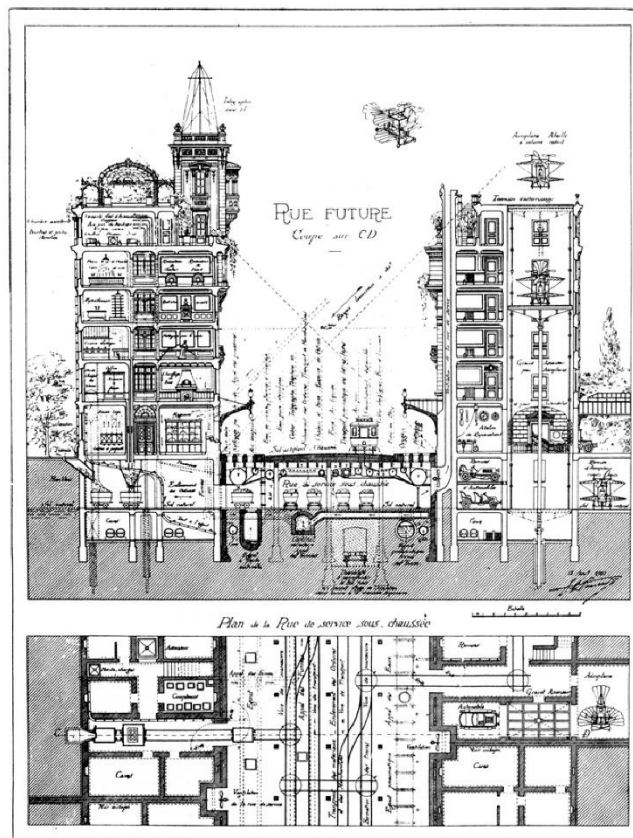


VUE DU CARREFOUR A GIRATION DES GRANDS BOULEVARDS



VUE D'UN CARREFOUR
A VOIES SUPERPOSEES

15 Eugène Hénard, „Rue future“,
cross-section and basement plan, 1910



THE CITY AS A MACHINE

Thanks to his work in Paris, Hénard developed an international reputation that would lead him to be one of the major speakers at the first international meeting exclusively devoted to city planning, the 1910 Town Planning Conference held in London. At this occasion, he would shift from pragmatic experimental data to more speculative hypotheses, exposing his vision of „The Cities of the Future“. And it is little to say that he grab people's attention, as we can judge through the comments following his address: „I am one of those who feel that this conference owes a great deal to the admirable paper which M. Hénard has brought forward“.¹⁵

Hénard was not the only one, nor was he the first one to make such proposals and I will not discuss this historical matter. But we can appreciate his capacity to accumulate, combine and synthesize many categories of data in one single approach. In the drawings he showed at the London Town Planning Conference in 1910, one can observe the addition of individual air and road transportation mean with underground mass transit system, fuel distribution and rubbish collection, put together in and around the „Street of the Future” (Ill. 15). As one of the attendee said during the discussion at the overflow meeting: „No one, until M. Hénard came along, has been bold enough to accept some of those revolutions which we see going on at the present moment. [...] it is perfectly certain that a great many points upon which public opinion is being formed at the present time ought to be taken into account in our town-planning schemes.”¹⁶

Conclusion

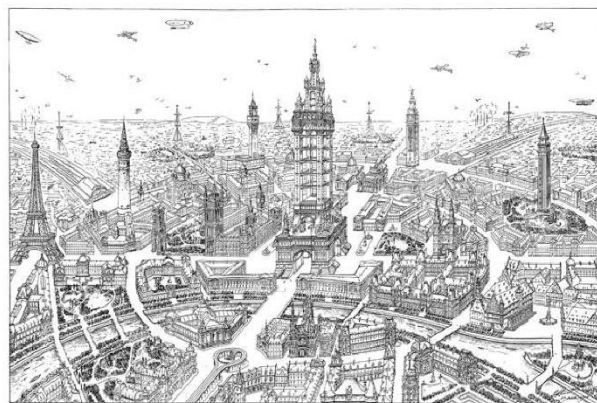
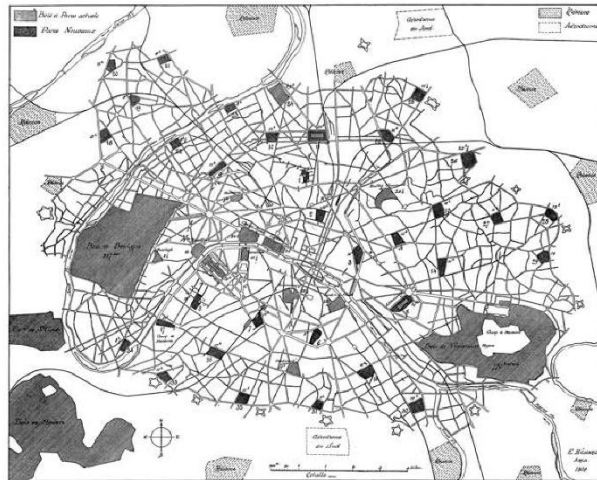
Louis Bonnier and Eugène Hénard were indefatigable communicators: through books, bulletins and periodicals, speaking in front of colleagues in national or international conferences,¹⁷ taking part in philanthropic associations and, of course, in the frame of their civil service to the municipality of Paris, where they rub shoulders with politicians, technocrats and other specialists. Their ideas and theories spread through, thanks to a favorable reception within the circles of experts and engaged groups like *Le Musée social* (the Social Museum, an association for the promotion of new approaches of social sciences derived from the works of Frederic Le Play).

Between 1908 and 1912, within the urban and rural hygiene working group of the Musée social, Hénard was in charge of the commission under which the first modern plans for the extension and the improvements of the city of Paris were prepared. More generally, he was responsible with preparing city plans for the Musée social. After World War One, the modernity of his propositions was outshone by the intense propaganda of the avant-garde, some of his ideas being picked up and reutilized. What can we say of this long lasting eclipse, that we noticed in the introduction?

The beginning of an answer can be sketched by a change of scale, from the architecture of the city, which this paper is mostly concerned with, to the metropolitan scale. In fact, Hénard was not only interested in urban design, or even town-planning. He was also concerned by the metropolitan scale of these questions, a rising and unprecedented topic at the time. The proposal for the extension of Paris he issued in the German publication *Der Städtebau* with his colleagues from the Musée Social was quite innovative in 1910. It projected to transcend the limit of the city of Paris, materialized by its fortification wall, by extrapolating its inner

16 Eugène Hénard, schematic plan for the extension of parks in Paris, 1910

17 Eugène Hénard, „Une Ville de l'Avenir“, city of the future, airplane view, 1911



park system, combined with a road grid, into a matrix likely to frame the urbanization of the metropolitan area (Ill. 16). But it is hard to focus on such an approach, how innovative it would be, while at the same time it is hiding behind such a late 19th century architectural script as the one released in other drawings of the same period by Hénard (Ill. 17).¹⁸ But no doubt this is one of our major concerns as architectural historians and critics: to focus on the structural matters of our research objects, historical as contemporary, beneath the surface of the formal script.

Notes

- 1 Michel Ragon, *Paris hier aujourd'hui demain*, Paris 1965, S. 12.
- 2 Georges Duby (editor), *Histoire de la France urbaine*, Paris 1983, Bd. 4 (La ville de l'âge industriel, le cycle haussmannien).
- 3 Peter M. Wolf, *Eugène Hénard and the Beginning of Urbanism in Paris, 1900-1914*, Paris-London 1968. Bernard Marrey, *Louis Bonnier. 1856-1946*, Lüttich 1988. Catherine Bruant, „Eugène Hénard, l'invention de l'avenir. L'infortuné destin d'une famille d'architectes de la Ville de Paris“, in: *fabricA*, numéro 2, 2008, S. 68-185. Eugène Hénard, *Études sur l'architecture et les transformations de Paris*, Introduction de Jean-Louis Cohen, Paris 2012.
- 4 Anthony Sutcliffe, „Cities, Modernisation and Architecture Before and After the Paris Building Code of 1902“, in: François Layney, Xavier Malverti (ed.), *Formes urbaines et règlements*, Paris 1990, S. 11-34.
- 5 On this point see the analyses of Marrey 1988.
- 6 Préfecture [du département] de la Seine. [Ville de Paris]. [Direction administrative des] services d'architecture et des promenades et plantations. Bureau des alignements et des promenades et plantations. *Documents relatifs à la révision des décrets : 1° du 22 juillet 1882 sur les saillies permises dans la ville de Paris, 2° du 23 juillet 1884 sur la hauteur des maisons, les combles et les lucarnes dans la ville de Paris*. M. Bouvard, directeur. M. G. Jourdan, chef de bureau, Paris, Chaix, 1900, S. 86.
- 7 Sutcliffe 1990, S. 20.
- 8 Louis Bonnier, *Les Règlements de voirie*. Conférence à l'école nationale des Beaux-Arts, les 22 et 29 octobre 1902, Paris 1903, S. 68.
- 9 Préfecture de la Seine. Direction de l'Urbanisme, *Plan d'urbanisme directeur de Paris*, Paris 1960.
- 10 Eugène Hénard, *Études sur l'architecture et les transformations de Paris & autres écrits sur l'architecture et l'urbanisme*, introduction de Jean-Louis Cohen, Paris 2012. We must also mention the very early work of Peter M. Wolf, *op. cit.*, published in 1968, and the extremely documented paper by Catherine Bruant, *op. cit.*, in: *fabricA*, the magazine published by the Ecole d'architecture de Versailles.
- 11 *20 ans d'urbanisme appliqué, L'Architecture d'Aujourd'hui*, n° 3, mars 1939.
- 12 Cf. Study n° 8, *Les Places publiques. La Place de l'Opéra. Les Trois Colonnes*. May 1909.
- 13 Wolf 1968, S. 27.
- 14 Wolf 1968, S. 47.
- 15 *Town Planning Conference, London 10-15 October 1910, Transactions*, The Royal Institute of British Architects (ed.), London 1911, S. 398.
- 16 *Ibid.*, S. 397.
- 17 Louis Bonnier was also present at the London Conference: Louis Bonnier, „Notice sur les architectures obligatoires dans la ville de Paris“, in *Town Planning Conference Transactions, op. cit.*, S. 208-221.
- 18 The same can be observed with Bonnier, regarding his undated drawing for a split level boulevard in Paris. See Marrey 1988, S. 76.

Illustration credits

- Ills. 1, 3, 7** Marrey 1988
Ill. 2 Cohen 2012
Ills. 4, 5 *Rapport présenté au nom de la Sous-Commission technique de la Commission de révision du décret du 23 juillet 1884*, Paris 1899
Ill. 6 Bonnier 1903
Ills. 8, 9, 11-14 Hénard, *Études sur les transformations de Paris*, 1903ff.
Ills. 10, 16 *Der Städtebau 1910*
Ill. 15 *Town Planning Conference London. Transactions* 1911
Ill. 17 *American City* 1911

DOCUMENT DE TRAVAIL

N°2

PLU, PLH, PDP, PADD, ...

*Les cahiers
du PLU
de Paris*

Groupes thématiques

Mai 2002

AIRIE DE PARIS  Urbanisme

Texte d'orientation du Groupe thématique de concertation « Paris dans l'agglomération » pour l'élaboration du PLU

Contribution inédite

Sous la responsabilité de Pierre Mansat, adjoint au maire de Paris, chargé des relations avec les collectivités territoriales d'Île-de-France. Avec le concours de Philippe Bamas, Guy Burgel, Paul Chemetov, Nicole Eleb, Bernard Landau, Martine Liotard, Jean-Pierre Merlot. 15 février 2002

Le plan local d'urbanisme, dont l'élaboration a été lancée en octobre 2001 par une allocution du maire au Conseil de Paris, se déroule en trois phases : établissement d'un diagnostic ; mise au point d'un projet d'aménagement et de développement durable et du règlement qui lui est associé ; enquête publique. La phase initiale de diagnostic donnera lieu à de larges concertations, notamment par le biais de huit groupes de réflexion thématiques, afin de préciser, au regard des prévisions économiques et démographiques, les besoins en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services. Le huitième de ces groupes est invité à se pencher plus particulièrement sur la place de Paris dans son agglomération. Quelles sont ses spécificités ? Quel est l'objectif de cette première rencontre ?

Le groupe thématique « Paris dans son agglomération » participe d'une dynamique déjà lancée il y a quelques mois, en préparation de la rencontre organisée par la Mairie de Paris et la Région le 5 décembre dernier, qui réunissait élus, commis d'Etat, grands techniciens et universitaires, autour de la délicate question des relations entre Paris et les collectivités territoriales d'Île-de-France.

Parmi les points soulevés à cette occasion, force est de constater l'importance accordée aux « rapports domaniaux » transfrontaliers et de proximité, soit de part et d'autre de la limite du département de Paris, soit au sein même de certaines communes, là où la ville ou ses représentants semi-publics sont présents en tant que propriétaires fonciers et immobiliers. Ces rapports au sein de la région sont importants. Ils ne sont cependant pas les seuls et il importe d'explorer plus librement les voies transversales à même d'ouvrir le cercle de discussion au-delà de l'« anneau central ».

1. OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Le groupe thématique de réflexion « Paris dans son agglomération » est invité à repérer et examiner les réalités et problématiques susceptibles d'être prises en compte lors de l'élaboration du plan local d'urbanisme, afin d'inscrire les évolutions à venir de Paris dans une perspective qui ne soit pas limitée à son territoire propre, mais prenne en compte celles de ses voisins, proches ou lointains. Il a pour vocation d'ouvrir des pistes de réflexion et d'action à même de faire émerger des dynamiques de projet ou de concertations pertinentes.

Cette réflexion se distingue d'une autre dont l'échéance approche : la révision du Schéma directeur. Elle y contribue par le local, donnant corps et présence à des espaces concrets dont les grandes stratégies du SDRIF ont souvent eu tendance à perdre de vue la nature singulière. Il importe de garder prise avec l'échelle spécifique du PLU, de même qu'avec ses exigences opératoires.

Afin de lancer cette démarche, certains choix sont proposés qui répondent à différentes préoccupations. La polymorphie des questions métropolitaines nous a amené, afin d'échapper à la dispersion et l'épuisement stérile des discussions, à proposer une lecture de Paris au sein du système polycentrique de l'agglomération sous la forme de quelques grandes logiques d'approche. Ces logiques, tout en étant complémentaires, ne sont pas exclusives. Elles offrent l'avantage de faciliter le passage vers des modalités concrètes de prise en compte des conclusions des débats du groupe. Car là est une difficulté majeure de cet exercice : introduire des préoccupations métropolitaines dans une démarche d'urbanisme communale et instiller cette vision élargie à l'intérieur d'un cadre institutionnel qui a priori ne le prévoit pas.

Il est par ailleurs évident que ce groupe thématique a une vocation transversale que les autres n'auront sans doute pas. Il est en situation d'aborder à l'échelle de l'agglomération plusieurs thèmes mis au travail dans d'autres groupes qui, en revanche, risquent d'être plutôt fermés sur leur problématique parisienne. Il importera de trouver des modalités de transfert.

Cette première séance devrait contribuer à définir, dans un premier temps :

- le champ spécifique de la réflexion du groupe ;
- les orientations particulières selon lesquelles il est susceptible de participer à la définition de la problématique fondatrice du nouveau PLU ;
- une méthode de travail sur huit mois, suffisamment structurée pour permettre d'identifier des thèmes et leurs liens avec la logique du PLU, d'opérer des croisements ultérieurs avec les sept autres groupes et, le cas échéant, de faire émerger des questions clés à adresser à tous les groupes.

Afin de mener cette mission, ce groupe est présidé par Pierre Mansat, adjoint au maire de Paris chargé des relations avec les collectivités locales d'Île-de-France. Le pilotage sera assuré par la sous-direction de la coopération territoriale, tandis que le secrétariat de cette première rencontre sera tenu par André Lortie, membre du comité de pilotage du séminaire du 5 décembre dernier.

2. L'AGGLOMERATION PARISIENNE : EVOLUTION DES PERCEPTIONS

En vingt-cinq fiches, l'*Atlas « Paris et l'agglomération centrale dans l'espace régional »* produit par l'APUR et l'IAURIF offre une vision éclectique des dynamiques nombreuses qui sont à l'œuvre dans cet espace. Elles sont sociales, économiques, techniques... elles appartiennent à une histoire profonde ou sont marquées par la conjoncture... elles concernent l'emploi, les transports, le logement... Toujours elles font retour dans le territoire, travaillant son espace concret sous la forme de mètres carrés construits, occupés, modelés...

Paris y maintient sa prépondérance en ce qui concerne certains indicateurs propres à sa fonction capitale et de centre primordial de la région. Des dynamiques fortes travaillent pourtant le territoire métropolitain et les planches de cet atlas dévoilent certaines évidences :

- **l'image d'un Paris massif et compact s'opposant à un glacis de communes plus ou moins articulées s'estompe au profit d'une mosaïque de territoires contrastés ;**
- **la vision de larges aires de cohérence polarisées par quelques secteurs d'excellence s'atténue ;**
- **des recompositions s'opèrent au gré des indicateurs en associant parfois sans solution de continuité certains arrondissements parisiens aux communes de périphérie ;**

- **émerge une perception de centralités plus contrastées et de tailles variées, elles aussi recomposées dans des réseaux fonctionnels (stables), ou d'usages (plus fluctuant).**

Ces évolutions sont également perceptibles dans les usages, comme en témoigne le sondage « Paris-Banlieues : regards croisés » (CECOP, novembre 2001). Il y a de véritables phénomènes d'interpénétration entre Paris et la banlieue, en prise avec l'augmentation des mobilités, quotidiennes ou résidentielles (plus du tiers des Parisiens sondés a déjà habité en banlieue et inversement).

Toutefois, un indicateur départage nettement Paris de sa périphérie : les densités bâties et d'occupation. Elles renvoient à une donnée essentielle du plan local d'urbanisme, celle de la forme urbaine.

Persistent enfin de forts déséquilibres entre l'est et l'ouest, entre le nord et le sud. Réfléchir aux complémentarités entre centre et périphérie doit permettre d'aborder autrement la réinsertion de Paris et de la banlieue dans un espace métropolitain mieux équilibré. L'intérêt de Paris est dans la « bonne santé » de l'agglomération ; il doit contribuer activement à son dynamisme.

Comment appréhender les dynamiques nombreuses qui sont à l'œuvre dans l'agglomération centrale ? Il importe d'en proposer une lecture qui dégage un ou des horizons opératoires possibles, sans se limiter au trivial et au pragmatique, ni s'ensabler dans un débat théorique. D'abord, penser les logiques qui associent Paris et la périphérie permet un regard susceptible de dépasser les approches convenues, qu'elles soient fonctionnelles, techniques ou opérationnelles (point 3, « logiques d'association Paris-périphérie »). Ensuite, produire une réflexion qui puisse passer du diagnostic au projet nécessite de recomposer ces logiques autour d'objets et de thèmes problématisés (point 4, « objets et thèmes de réflexion »).

Dans tous les cas, sans s'interdire d'étendre la discussion au-delà de l'« anneau central » il importe d'échapper à la tentation d'un découpage régional sous forme de cône, dont les délimitations participent de l'histoire et de la géographie - tel le cône tertiaire à l'ouest, ou celui industriel au nord et nord-est, en pleine mutation -, mais dont l'échelle renvoie à la planification stratégique du SDRIF. D'autant que ces découpages sont déjà opérés dans la pratique et qu'ils font l'objet de groupes de travail et de structures *ad hoc* de divers types (Conseil du développement de la vallée scientifique et technologique de la Bièvre, Contrat intercommunal de projets de la « boucle des Hauts-de-Seine », Mission Seine-amont, etc.).

3. LOGIQUES D'ASSOCIATION PARIS PERIPHERIE

3.1. Mitoyennetés

Des difficultés d'organisation, de gestion, de planification naissent là où Paris rencontre les communes périphériques. D'autres existent le long de grandes emprises qui appartiennent à Paris et qui marquent fondamentalement le territoire des communes dans lesquelles elles se trouvent (canaux, cimetières, grands ensembles de logement social, etc.). Ces mitoyennetés n'ont pas toutes le même statut : elles sont intercommunales le long du Périphérique et des bois ; les autres participent des territoires des communes sur lesquelles les propriétés parisiennes extra-communales se trouvent.

La ceinture

La tendance, en ce qui concerne la coupure et les nuisances du Périphérique, est de les résoudre comme une équation exclusivement locale dont la panacée serait la couverture et l'enfouissement, sorte d'écran antibruit à l'horizontale. Cette approche, qui s'énonce en termes de « continuité urbaine », ne s'intéresse pas à la profondeur des territoires riverains. En résulte des solutions techniques lourdes et coûteuses, dont on doit se demander si elles ne sont pas contre-productives :

- dans un montage opérationnel, le prix excessif d'un sol artificiel n'est-il pas producteur de ségrégation ?
- à l'opposée, la création d'espaces libres peut-elle faire du lien là où les urbanisations de Paris et de périphérie s'opposent et sont déjà séparées par la ceinture verte ?
- dès lors, quelles solutions explorer autres que les (in)évitables écrans antibruit ?

Le périphérique a longtemps été considéré de part et d'autre comme un arrière, sorte de « fin de commune ». Aujourd'hui, certaines portes sont valorisées à la hauteur de leur intérêt régional. Elles nous enseignent que les rapports entre Paris et ses voisins peuvent être pensés en forme de liens et pas uniquement de continuité du tissu urbain.

Les bois

Des démarches de travail et de concertation ont déjà été entreprises pour les bois de Boulogne et de Vincennes. Il est opportun d'en considérer les acquis dans le cadre du PLU.

« Paris hors les murs »

S'agit-il d'un axe de contribution au PLU de Paris, ou à celui de communes pour lesquelles des enclaves parisiennes plombent parfois l'élaboration de projets de développement ? Si une solution à la pénurie de terrains peut raisonnablement être trouvée hors Paris, il importe de se positionner pour contribuer aux travaux du groupe thématique « action sociale et habitat ». Car faut-il laisser ce problème se résoudre au fil de la gestion locale ou s'appuyer sur la diversité des expériences présentes dans ce groupe thématique afin de définir ce que pourrait être une charte du propriétaire parisien extra-communal ?

3.2. Réseaux

Le rôle de Paris est diversement pris en compte dans l'organisation régionale des réseaux de différentes natures : réseaux routier et autoroutier, réseau de transport en commun, réseau ferré, réseau aéroportuaire, réseaux d'équipements (culturels, sportifs, d'enseignement, de soins, etc.), etc. Ces réseaux peuvent être continus (avenue de la Grande-Armée-avenue Charles-de-Gaulle, canal Saint-Denis) ; discontinus (le chapelet universitaire du Quartier latin à Orsay) ; ou peuvent combiner les deux, tels les parcs et forêts, associés ou non par des « coulées vertes » ou des *parkways* (la séquence de parcs le long du chemin de fer de Sceaux, du jardin du Luxembourg au parc départemental).

Grandes voiries et réseaux continus

Les principales portes de Paris sont celles du passage des grandes voiries (RN) en direction du centre. Affirmer leur continuité de tracé dans et hors Paris peut contribuer à transformer l'image mentale d'un territoire aujourd'hui fractionné.

D'autres voies moins importantes par leur classement peuvent s'avérer stratégiques localement. Elles doivent être identifiées, évaluées comme lien et signalées aux groupes thématiques concernés.

Les grandes voiries, se sont aussi les autoroutes et le boulevard périphérique. La limite parisienne peut être pensée dans les rapports transversaux avec les communes limitrophes (cf. 3.1) ; elle peut aussi l'être longitudinalement, tant certaines caractéristiques propres sont constantes le long de ses 35 km. On retrouve cette fois le Périphérique non pas sous l'aspect d'une coupure, mais d'un lien de porte à porte, un espace pratiqué depuis lequel l'agglomération peut être découverte.

Les canaux et la Seine sont aussi des réseaux (bateaux-bus, pistes cyclables, tourisme et loisirs fluviaux, etc.).

Les centralités comme réseau discontinu

Un réseau discontinu est celui des centralités (en s'accordent sur cette notion qui associe autour de l'habitat des complémentarités de production et d'échange). L'identifier dans et hors Paris peut mettre en évidence les zones de continuité et/ou de complémentarité potentielles profondes de part et d'autre de la limite parisienne, ainsi que les secteurs « froids », dans lesquels la limite pourrait n'être franchie que par des liaisons localisées. Décrire ces pôles de périphérie pourrait stimuler un nouveau regard sur ceux de Paris *intra muros*.

Le réseau des parcs et promenades

Il s'agit moins de dénoncer les imperfections du système de parcs dans ou hors Paris que de réfléchir à des nouveaux modes de complémentarité. Ils pourraient être trouvés à l'occasion d'aménagements de quartier, par le biais d'adaptation de segments de liaison entre centre et périphérie, susceptibles d'être transformés en promenades plantées. Ce serait l'occasion de compléter le réseau parisien tout en l'ouvrant aux communes du sud et du nord particulièrement sous-équipées à cet égard (fiche n° 4 de *l'Atlas*). A nouveau, Seine et canaux participent de ce réseau.

3.3. Influences externes

Il y a enfin des systèmes d'influences qui s'exercent d'un territoire sur l'autre et qu'il faut parvenir à prendre en compte. Certaines options fortes peuvent être prises dans le cadre du PLU en ce qui concerne Paris, qui auraient des conséquences sur les communes périphériques. De même, des communes proches peuvent décider d'aménagements susceptibles d'avoir des conséquences dans Paris. Où les voitures se retrouvent-elles lorsque Paris adopte une politique de stationnement dissuasive pour les non résident ? Quel impact a sur le commerce parisien l'implantation d'un centre commercial en limite extérieure du Périphérique ? Un abaissement des COS parisiens aurait-il des conséquences sur la densité en banlieue ? Comment l'équilibre Paris région sera-t-il modifié par la réalisation des terrains Renault de Boglogne-Billancourt ? Il est nécessaire d'identifier ces phénomènes et de trouver des modalités de discussion et de concertation afin de les prendre en compte.

Densités

Une des caractéristiques qui départage nettement Paris de sa périphérie est la densité de sa population. Si une hypothèse du PLU est de dédensifier Paris, il importe de s'interroger sur les conséquences externes d'un abaissement des COS. Mais encore faut-il s'interroger sur la nature de cette densité. Est-elle le fait d'une forte occupation du sol par rapport aux communes voisines, ou le signe de l'attractivité parisienne sur sa population ? Traduit-elle une uniformité de la forme urbaine (R+6, cos 2,5) ? Comment se comparent les densités d'occupation aux densités bâties ? Quel est leur rapport aux densités perçues ?

Commerce

Une préoccupation communale récurrente est celle de la vitalité du maillage commercial. À cet égard, l'implantation de centres commerciaux aux portes de Paris est depuis longtemps un sujet de discussion. La mise en place d'un Observatoire régional de l'équipement commercial est un premier pas vers une prise en considération de ces problèmes. Peut-on aller plus loin ?

Déplacements

Un groupe de réflexion est spécifiquement dédié à ce thème. Il est cependant possible d'attirer l'attention sur ce qui est spécifiquement du registre intercommunal, tel que les conséquences sur la circulation hors Paris et sur la pollution régionale d'une réduction volontaire de la circulation automobile dans Paris.

4. OBJETS ET THÈMES DE RÉFLEXION

De l'analyse très partielle qui précède émergent quelques terrains et thèmes qu'il est possible d'associer autour de problématiques transversales. Ce ne sont pas les seules et leur pertinence doit être débattue. En revanche, elles permettent d'envisager une méthode de travail pour les huit mois à venir (point 5, « méthode de travail »). Elles sont esquissées dans leurs grandes lignes afin d'évaluer l'intérêt.

La ceinture de Paris

- Ce site est d'intérêt régional.
- La coupure du Périphérique est réelle mais elle ne doit pas masquer celles de la ceinture verte et des HBM, une forme urbaine de qualité mais extrêmement enfermante.
- La « continuité urbaine » sur dalle n'est pas la seule façon de créer des liens à la limite de Paris. Elle est en revanche la plus onéreuse.
- Les nuisances du Périphérique sont néfastes. Il existe d'autres modes de protection que la couverture, plus compatibles avec la notion de développement durable.
- La ceinture de Paris ne se limite pas au Périphérique, loin de là. **C'est une ligne de partage qui peut devenir un territoire partagé.**

Centralités et densités

- La ceinture, comme site d'intérêt régional, est indissociable des territoires profonds qui la bordent.
- Les centralités de la périphérie parisienne, dans et hors Paris, créent un réseau généralement reconnu des habitants, qui le pratiquent en dépit des contraintes physiques propres à la limite.
- Corriger les déséquilibres métropolitains nécessite de conforter ces centralités, notamment en consolidant leurs liens, à la fois latéralement et en direction du centre.
- La notion de centralité est-elle pour autant indissociable de la densité bâtie ? Dans l'agglomération parisienne, densité bâtie est-elle synonyme de forme urbaine homogène ?
- Il est important de s'interroger sur les relations entre centralités, densités bâties, densités de population et densités perçues.

La ville symbolique : grands tracés et systèmes de parcs

- La ceinture est aussi un lieu symbolique et l'effacement de ce seuil ne serait pas sans conséquences.
- De ce qui doit être une décision assumée (et non la conséquence d'un choix technique a priori comme les couvertures antibruit) dépend la banalisation ou non des portes de Paris.
- Subsistera toujours la ceinture verte, qui a vocation à devenir un lien au sein du système des parcs et promenades régional. Par son intermédiaire, les bois et les grands parcs des arrondissements périphériques peuvent être mis en jeu dans des réseaux verts déjà présents dans l'agglomération, à charge de parfaire les liens au niveau local.
- La Seine et les canaux sont partie de ce système symbolique.

5. MÉTHODE DE TRAVAIL

Diverses modalités apparaissent suivant lesquelles engager la réflexion et la concertation :

- des échanges thématiques, ou séminaires, programmés à intervalles réguliers (2 mois) ;
- une diffusion des informations échangées ou citées lors des séminaires ;
- la production de connaissances spécifiques liées au thème de Paris dans l'agglomération.

Echanges thématiques

Chaque problématique développée au point 4 a un caractère globalisant et intéresse tous les partenaires. Des universitaires, des structures publiques ou parapubliques, des experts se sont déjà intéressés aux problématiques annoncées. Une première ambition est de partager ces savoirs afin qu'ils contribuent à l'émergence d'un débat nouveau. C'est de la complémentarité des points de vue (voire de leur opposition) que peut naître un débat fructueux. Des résumés seraient communiqués à l'avance, afin que les membres du groupe thématique puissent intervenir, débattre et proposer des orientations pour le PLU.

Diffusion de l'information

Hors du cercle de ses participants, les premiers destinataires des compte-rendu des débats devraient être les autres groupes thématiques. Il faut également s'autoriser à les saisir de questions spécifiques, sur les transports et déplacements, les parcs et promenades, le logement...

Production de connaissances

Des moyens sont mis à la disposition du groupe. Ils peuvent servir une production originale, ils peuvent aussi être utilisés à la valorisation des connaissances déjà produites et à leur diffusion. Des études à venir ou en cours pourraient aussi être orientées à la lumière des débats du groupe. En ce sens, on identifie déjà un besoin de cartographie spécifique, qui permettrait d'avoir une vision plus uniforme des territoires de l'agglomération.

Document joint à l'envoi :

APUR et IAURIF, *Atlas, « Paris et l'agglomération centrale dans l'espace régional »*, 2001.

4. Exploration cartographique initiale (2015)

Dans cette quatrième partie de la compilation sont exposées les explorations cartographiques qui ont été menées en 2015 dans le but d'étayer certaines hypothèses portant sur l'urbanisme de l'agglomération parisienne, notamment en ce qui concerne le réseau magistral et son rapport au projet du Grand Paris express tel qu'il était envisagé. Dans la mesure où elles sont majoritairement restées à l'état d'hypothèses graphiques et n'ont pas été reprises et complétées conséquemment aux recherches qu'elles ont permises, elles sont présentées en annexe, pour témoigner de la construction progressive de la réflexion.

Note méthodologique

Les ressources cartographiques sont de plus en plus nombreuses et de qualité, notamment en ce qui concerne la région parisienne et l'île de France, dont le territoire est observé par des nombreux organismes dont les moyens d'étude et de production sont extrêmement puissants et performants (IAU Île-de-France, APUR, INSEE, DRIEA, CGET – ex-datar, etc.). De ce point de vue, depuis quelques années, l'effort consenti par les collectivités pour consolider des banques de données autrefois éparées et parfois même incompatibles, est remarquable.

Face à cette profusion, il est légitime de se demander en quoi l'étude engagée produit-elle des connaissances originales ? La réponse est double, cette production étant à la fois analytique et prospective. En tout état de cause, l'originalité des résultats provient de ce que la qualité des cartes disponibles vient en général de ce qu'elles sont spécialisées et concentrées sur une catégorie de données (démographique, économique, sociologique, etc.), ou qu'à l'inverse, elles visent à une certaine exhaustivité, notamment lorsqu'il s'agit de rendre compte de l'occupation concrète des territoires. Dès lors, c'est de la corrélation que nous pouvons faire de ces données que provient le caractère original.

Cartographie analytique

Du point de vue de l'analyse et du diagnostic, la cartographie est abordée comme un outil à la fois inductif et hypothético-déductif, dont l'utilisation découle en partie de la méthodologie de projet urbain.

A partir de cartes disponibles représentant une territorialisation de données statistiques à caractère sociologique, économique, démographique, etc., la phase inductive d'observation du terrain consiste à s'interroger sur les facteurs à l'origine des situations constatées et à émettre des hypothèses sur les dynamiques de transformation des territoires : sont-elles liées aux infrastructures de transport et de déplacement ? Aux distances domicile travail ? Aux qualités environnementales ? A l'héritage anthropo-géographique des lieux ? Etc.

De cette phase inductive découle donc une seconde phase, hypothético-déductive, qui repose sur la mise au point de cartes combinant les données chiffrées spatialisées initiales, aux données concrètes matérielles qui correspondent aux facteurs initiateur supposés, telles que les tracés des grandes infrastructures, les formes d'occupation du territoire, les espaces naturels, etc.

Il s'agit donc, par la représentation graphique, d'imaginer de manière généalogique (comment en sommes-nous arrivés là ?), les processus qui ont conduit à la situation actuelle. C'est, en quelque sorte, une démarche « prospective inverse ».

Cartographie prospective

Le second ensemble de documents graphiques assemble les données spatiales des situations à venir afin d'anticiper les états en devenir. A titre d'exemple, la mise en dessin des données spatiales du projet du Grand Paris express, avec ses caractéristiques programmées (rayon de 400 ou 800m autour des stations par exemple), superposées à la situation réelle des tracés, fait apparaître des données qui n'ont pas été prises en compte à l'origine (comme la proximité à l'A86 et ses ouvrages d'échange et de diffusion) et qui sont découvertes au fur et à mesure de la mise au point des projets localisés de stations nouvelles (voir carte n° 12).

Si ces situations avaient été repérées en amont, une approche systématique aurait pu être développée. Dès lors, cet « impensé » de la planification offre un support d'exemplification de ce que peut offrir un changement de paradigme qui substituerait aux données statistiques de mobilité et de densité celles des qualités environnementales caractéristiques du cadre de vie. Dans ce cas, c'est bien la confrontation aux données réelles, à travers la cartographie et des hypothèses de transformation, qui permet de tester les hypothèses théoriques préalables.

Confort des villes ; confort des champs

Pour un urbanisme du cadre de vie

Volets agglomération parisienne (en cours d'élaboration)

Analyses cartographiques (dessins Hugo Perochon, Chayma Weslati)
André Lortie. Janvier 2016

Nos interrogations appliquées au cas du Grand Paris nous ont amené à vérifier certaines de nos hypothèses à partir d'ensembles de cartes et de plans. Notre approche cartographique repose sur trois volets de développement complémentaires qui explorent les rapports entre infrastructures et territoires urbanisés, hors de la partie centrale de Paris intra-périphérique :

- Volet 1 : offres de logement et infrastructures
- Volet 2 : centralités et développement urbain
- Volet 3 : faibles densités et points de réseau

1. Volet 1 : offres de logement et infrastructures

Une première série de documents concerne l'organisation des principales « offres urbaines » métropolitaines à grande échelle, dans leurs relations aux infrastructures de transport routier et en commun (voir les cartes 1 à 3) :

- celle caractéristique du confort des champs, soit les communes qui comportent une grande majorité de logements individuels, principalement accessible par le réseau routier magistral ;
- celle qui correspond au confort des villes et à l'inconfort des franges et qui comporte une majorité de logements collectifs, en lien avec les transports en commun et la route.

Bien que perçus comme concurrents, ces deux occupations du territoire reposent sur des principes similaires, dont celui qui consiste à assurer la fluidité des déplacements à grande échelle et à grande distance, basé sur des infrastructures dont la mise en œuvre est assurée par des opérateurs publics dans le cadre de politiques publiques : autoroutes et transports en commun en site propre. C'est le cas du réseau des autoroutes issu du schéma directeur de 1965, confirmé par celui de 1976, conçu dans une logique de desserte lointaine, privilégiant les continuités de flux avec les nationales et les départementales et qui représentait le « support du parti d'aménagement régional, desserte des axes d'urbanisation et des centres urbains nouveaux ». C'est aussi le cas du réseau du GPE qui repose de même sur une logique radioconcentrique d'équité et de rapidité de déplacement.

Nous avons caractérisé ces offres urbaines à travers diverses données qui contribuent au confort ou à l'inconfort des habitants (voir les cartes 4 à 6) :

- densités ;
- hauteurs moyennes du bâti ;
- rapports aux espaces libres.

1.1. Logements individuels et réseau magistral

Les cartes mettent en évidence deux configurations complémentaires qui semblent correspondre à deux usages différents du réseau magistral : une boucle concentrique de rabattement (A86) et des rayons « d'échappement » (A1 au nord, A4 à l'est, A6 au sud et A13, A15 et N12 à l'ouest), qui concordent avec une offre de proximité pour la première et une offre lointaine pour les seconds.

1.1.1. A86 et offre de proximité (carte 1)

La localisation de la boucle de l'A86, à l'extérieur d'un anneau des communes comportant entre 10 et 30% de logements individuels, et à l'intérieur d'un ensemble de communes comprenant de 30 à 60% de logements individuels, cadre avec l'hypothèse d'une concomitance entre mode d'occupation et mode de déplacement. Les communes depuis lesquelles le rabattement vers le réseau magistral est plus aisé auraient privilégié le logement individuel, en phase avec le développement de la voiture. Cette hypothèse est corroborée par la carte des densités, qui se superposent majoritairement à celle des offres de logements (cartes 4, 5).

1.1.2. A13, A15 et N12 et offre lointaine (carte 2)

En complémentarité de la précédente, c'est une logique de très longue distance qui apparaît surtout au sud et à l'ouest : une majorité de logements individuels et un étirement du bassin de vie de long des autoroutes A6 au sud et A13 et A15 à l'ouest, en extension des bassins d'emploi des catégories socioprofessionnelles supérieures, du côté de la Défense et des arrondissements parisiens. Du côté du bassin d'emploi de l'est, l'expansion du couple logement individuel – véhicule individuel est moindre : il y a un resserrement du bassin de vie le long des lignes de transport en commun.

On peut faire l'hypothèse que cette déformation du bassin de vie parisien vers l'ouest correspondrait vraisemblablement à une aire isochrone domicile-travail mais basée sur des modes de déplacement différents selon les dominantes géographiques de la répartition des PCS.

1.2. **Logements (individuels et collectifs) et GPE (carte 3)**

Les nouvelles dynamiques qui devraient découler de la mise en œuvre du réseau du Grand Paris express peuvent être abordées de diverses manières. Nous en avons retenu deux, qui chacune répond à une approche différente de la planification de la région parisienne : la première s'appuie sur la volonté exprimée dans le SDRIF et assumée par le projet du nouveau métro de densifier les pôles gare dans un rayon de 800m ; la seconde prend en compte le cadre de vie aux abords des nouvelles gare.

1.2.1. Gares et densification (TOD)

Les gares du Grand Paris express ont été identifiées soit comme nouvelles, soit comme existantes (carte n°6). Elles ont été mises en relation avec diverses données des territoires desservis :

- hauteurs moyennes du bâti de la commune (carte n°7) ;
- mode d'occupation du sol à proximité des stations (carte n°8) ;
- orientations du PLU en ce qui concerne la densification (COS, carte n°7).

Plusieurs réflexions peuvent être déduites de cet état des lieux :

- Certaines gares, notamment celles situées à l'extérieur de l'anneau A86, sont réalisées dans des tissus très peu denses, au point de s'interroger sur la rentabilité de la ligne (notamment par rapport aux densités globales des communes telles qu'elles apparaissent dans les données de l'observatoire de l'Apur) ;
- il n'y a pas encore de communes qui se soient appropriées la possibilité définie au SDRIF de densifier autour des stations ;
- certaines gares sont prévues dans un tissu déjà dense, comportant toutefois des maisons individuelles qui peuvent

muter, ce qui peut induire une dégradation de l'offre urbaine de pavillon. On peut se demander dans quelle mesure il y a intérêt à encourager cette mutation du tissu.

- Certaines gares sont prévues dans des tissus si peu denses qu'il semble impératif qu'il y ait densification afin d'augmenter la rentabilité de la ligne (ou de diminuer son déficit). Il y aura alors une dégradation de l'offre individuelle, qui devrait se reproduire plus loin.

Les quartiers de gare actuels tiennent leur potentiel de densification de la relation privilégiée qu'ils entretiennent avec la ville centre (cf. Miguel Padeiro, « Prolongement du métropolitain et occupation du sol en banlieue parisienne », *Flux*, n°75, janvier-mars 2009, pp. 42-56). Or, dans le cas du GPE, une majorité de gares est déjà de type radial. Elles ont donc peu de chance de permettre une densification accrue des quartiers qu'elles desservent. Parallèlement, les gares nouvelles seront nécessairement intermédiaires aux gares existantes (à l'exception de la ligne 14 prolongée) : on peut s'interroger quant à leur effet sur la densification.

1.2.2. Gares et cadre de vie

Nous avons retenu deux indicateurs de qualité de cadre de vie aux abords des nouvelles gares :

- un rapport qualitatif aux espaces libres (carte n°10) ;
- un rapport dégradé dû à la proximité des infrastructures (carte n°11).

Par ailleurs, la superposition du réseau de voies rapides urbaines et du GPE met en évidence trois principaux types de territoires : ceux qui sont desservis par le GPE et l'A86 ; ceux qui sont à l'extérieur du 1^{er} anneau GPE

(ligne 15) et à l'extérieur de l'A86 (mais à l'intérieur de la ligne 16) ; ceux qui sont à l'extérieur des lignes du GPE (sans tenir compte de la future ligne 18).

Il ressort de ces représentations principalement deux familles de gares :

- celle des infrastructures réalisées dans un cadre peu dense et peu contraint, sans doute faciles d'accès et offrant un environnement apaisé ;
- celle dont l'environnement est soumis à de fortes contraintes, qu'elles soient de densité bâtie ou de densité d'infrastructures.

La réussite de la première famille repose sur la capacité des opérateurs à mettre en œuvre des pôles dont la qualité préservera celle de leur site d'émergence. L'autre aspect problématique étant celui de la densification souhaitée, dont certaines conséquences ont été exposées plus haut.

La seconde famille peut être divisée en deux groupes : celui des gares en milieu dense, qui devraient bénéficier de cette densité ; celui des gares qui subissent l'influence immédiate (à l'intérieur du rayon de 800m) de grandes infrastructures (routières et ferroviaires) qui en rendent l'accès problématique, sans mentionner la dégradation des conditions atmosphériques dans des quartiers dont on souhaite la densification.

Ce dernier groupe représente un enjeu majeur pour la réussite du Grand Paris express. Le point 1.3. lui est consacré.

1.3. **Conflits entre GPE et autoroutes (carte n°12)**

« Les espaces publics des villes et notamment ceux des abords de pôles de transports se doivent d'être confortables, agréables à vivre, à

pratiquer, hospitaliers. Les notions d'accessibilité et de sécurité, incluses dans l'exigence de confort pour tous, quel que soient son âge et sa forme physique, sont à mettre au cœur de leur conception ». Cette déclaration de la Société du Grand Paris pour « un accès libre pour tous » aux gares du Grand Paris express est extraite de l'ouvrage *Les Places du Grand Paris ; repères pour l'aménagement des espaces publics autour des gares du Grand Paris express*, de juillet 2015. Elle résume parfaitement l'enjeu des territoires de franges.

Mais ce n'est pas tant la proximité des autoroutes elles-mêmes qui pose problème que leurs ramifications sous formes de bretelles et d'échangeurs. Ce sont souvent ceux-ci qui déstructurent les liens locaux entre quartiers, ou entravent les parcours vers les points de réseau. C'est le cas par exemple au pont de Bondy, où la sortie du barreau A3-A86 se prolonge sur 700 mètres, rendant impossible l'accès au canal de l'Ourcq, qui devrait être le chemin naturel vers la future station Pont de Bondy. A noter que souvent, le demi-isolement d'une station d'interconnexion du GPE dû à son adossement à un diffuseur ou à un barreau autoroutier, est compensé par la présence d'une seconde station qui se situe de l'autre côté de l'obstacle et qui lui est reliée. Mais si le fait de ne pas pouvoir traverser un obstacle oblige à faire une correspondance, cela peut être un facteur dissuasif pour les usagers du métro.

Les voies autoroutières de la région parisienne ont été pensées, dès les années 1960 et 70, dans une logique de desserte lointaine, privilégiant les continuités de flux des autoroutes vers les nationales et les départementales. Réviser les liens entre réseau magistral et réseau local permettrait d'éliminer les ramifications tentaculaires qui cloisonnent les quartiers, et d'améliorer les déplacements locaux dans des lieux qui,

depuis, ont été réaménagés selon d'autres principes (tramways, BHNS, etc.). De plus, cela concourrait à repenser le réseau routier non plus dans une logique de desserte lointaine, mais plutôt dans un rôle de desserte locale, comme le fait le boulevard Périphérique. Car le réseau des transports en commun lourds, tramway, métro, RER et franciliens laisse des zones d'ombre dans le territoire métropolitain, que le réseau routier peut compenser par des voitures qui seront bientôt majoritairement électriques et partagées. Enfin, les emprises ainsi dégagées par la destruction d'échangeurs et de bretelles devraient offrir des opportunités d'intensification urbaine qui ne menacent pas la variété des types de logements.

2. Volet 2 : centralités et développement urbain

Eviter les obstacles, les détours, les pertes d'orientation, devrait contribuer à faciliter les parcours de proximité aux abords des futures gares du GPE et ainsi encourager la marche et le vélo.

Faire muter le réseau magistral de grandes voiries rapides et autoroutières d'un système de continuité des flux à grande vitesse vers un système de desserte locale à grande ou moyenne vitesse devrait contribuer à intensifier la multi-modalité des transports, grâce à l'utilisation de véhicules partagés comme autolib', de plus électriques (je prends le BHNS jusqu'à l'autoroute et j'emprunte une autolib' pour faire un parcours à longue distance), ou en rendant vraisemblable le transit des bus de ville par l'autoroute, sur des courtes distances (entre deux diffuseurs).

La conquête d'emprises aujourd'hui occupées par les infrastructures autoroutières devrait permettre de créer ou d'intensifier de nouvelles

centralités qui, pour des raisons historiques, se trouvent d'ailleurs souvent au centre de gravité des nouvelles intercommunalités (carte n°14). Ce qui devrait concourir à ces densifications ponctuelles que plusieurs souhaitent, tout en diminuant la menace qui pèse sur les pavillons et qui, si elle se réalisait, amènerait à leur renaissance plus loin encore, là où le foncier est meilleur marché.

3. Volet 3 : faibles densités et points de réseau

Les deux cas de figure : densification des communes peu denses desservies par le GPE (carte n°5) ; propension des communes de l'ouest à perpétuer une offre de logements individuels (carte n°2).

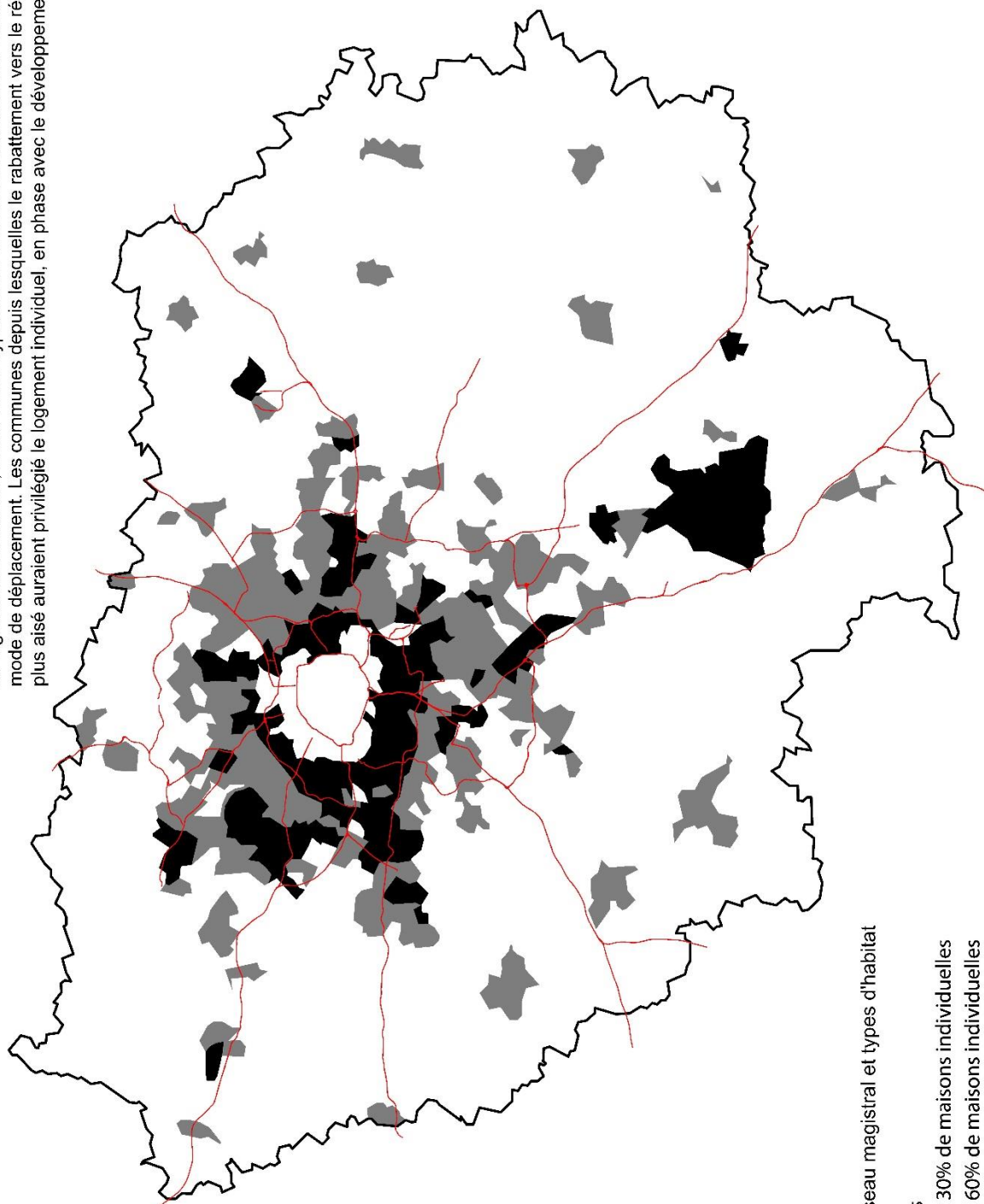
La délimitation administrative de la métropole parisienne laisse de côté une partie importante du territoire urbanisé, qui fait pourtant partie de son bassin de vie : la couronne éloignée d'habitat individuelle accessible par autoroute en des temps comparables à ceux nécessaires pour atteindre les limites métropolitaines en transport en commun.

L'intérêt de prendre en compte ces territoires dans l'analyse est multiple. D'une part, le fait qu'ils soient considérés comme compris à l'intérieur du même bassin de vie de Paris¹ que les aires les plus denses de l'agglomération parisienne, confirme qu'il s'agit bien d'une offre de cadre de vie complémentaire (ou concurrente) de celle de la ville centre. A ce titre, ils subissent vraisemblablement une pression à l'urbanisation corrélée à la dégradation du cadre de vie dans les franges de l'agglomération dense.

¹ CGET <http://carto.observatoire-des-territoires.gouv.fr/#v=map1;|=fr;z=155525,6314330,171687,105785>

1.1.1. A86 et offre de proximité (carte 1 et 4)

La localisation de la boucle de l'A86, à l'extérieur d'un anneau des communes comportant entre 10 et 30% de logements individuels, et à l'intérieur d'un ensemble de communes comprenant de 30 à 60% de logements individuels, cadre avec l'hypothèse d'une concomitance entre mode d'occupation et mode de déplacement. Les communes depuis lesquelles le rabattement vers le réseau magistral est plus aisé auraient privilégié le logement individuel, en phase avec le développement de la voiture.

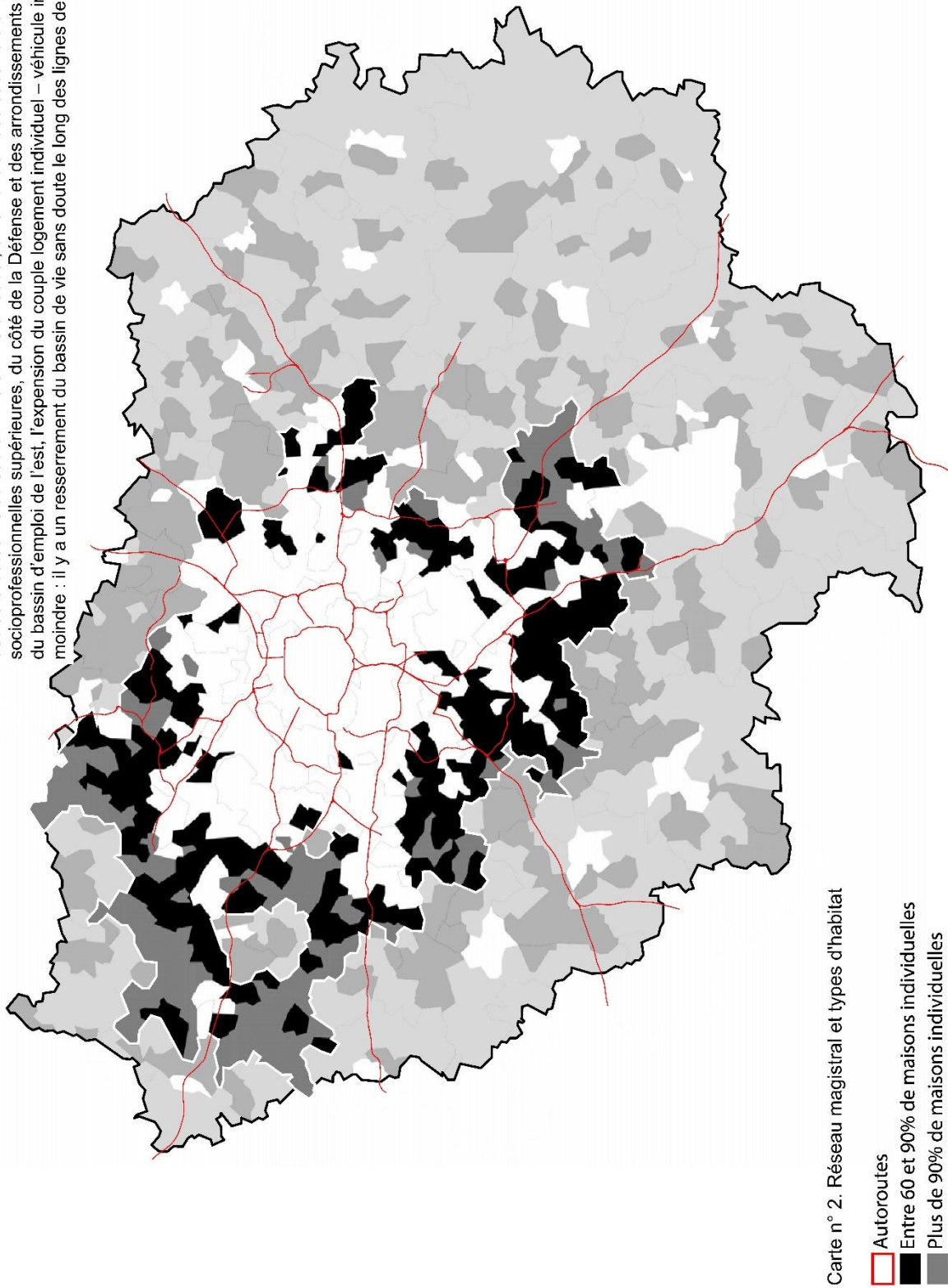


Carte n° 1. Réseau magistral et types d'habitat

- Autoroutes
- Entre 10 et 30% de maisons individuelles
- Entre 30 et 60% de maisons individuelles

1.1.2. A13, A15 et N12 et offre lointaine (carte 2)

En complémentarité de la précédente, c'est une logique de très longue distance qui apparaît surtout au sud et à l'ouest : une majorité de logements individuels et un étirement du bassin de vie de long des autoroutes A6 au sud et A13 et A15 à l'ouest, en extension des bassins d'emploi des catégories socioprofessionnelles supérieures, du côté de la Défense et des arondissements parisiens. Du côté du bassin d'emploi de l'est, l'expansion du couple logement individuel – véhicule individuel est moindre : il y a un resserrement du bassin de vie sans doute le long des lignes de transport public.

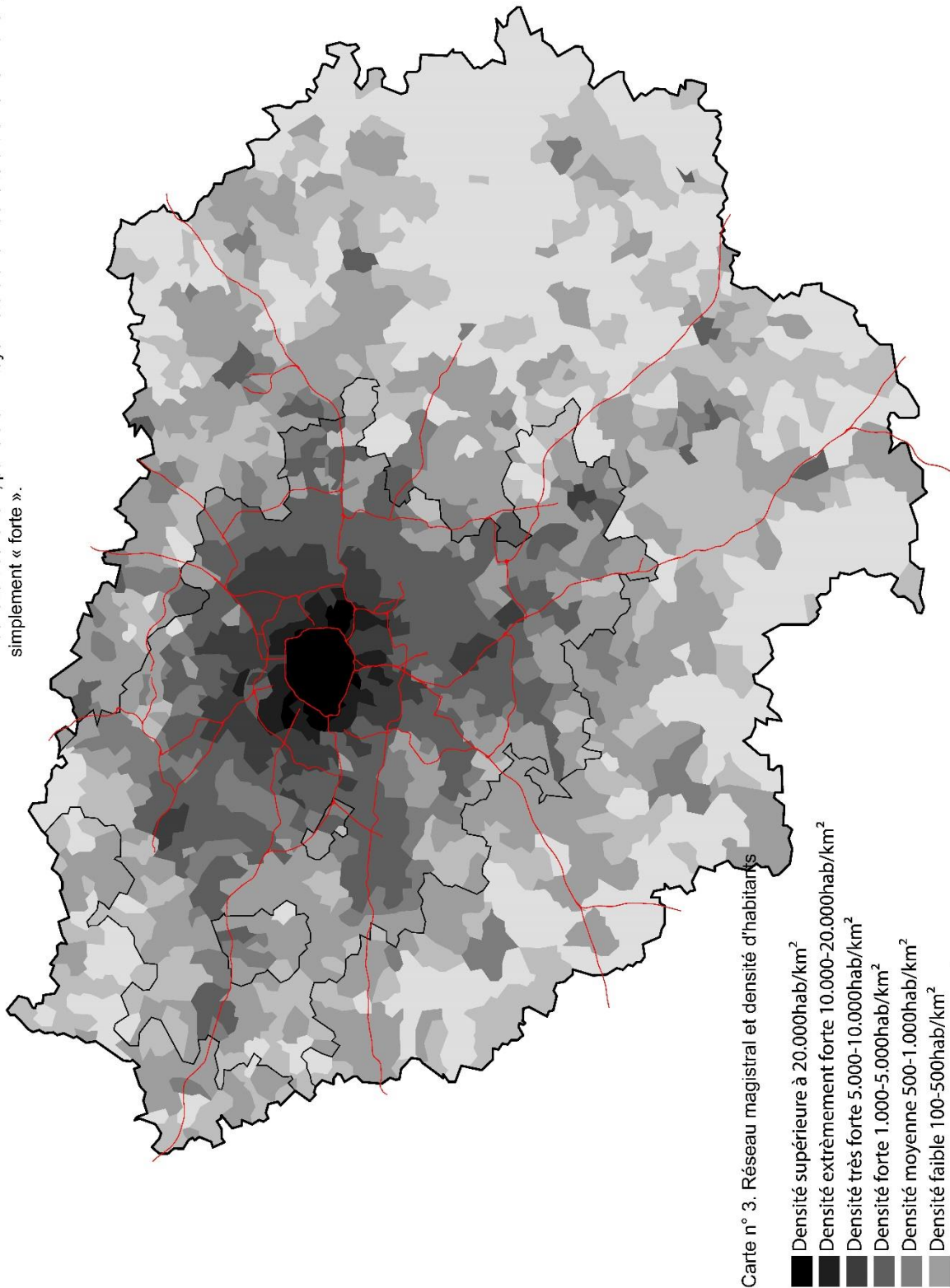


Carte n° 2. Réseau magistral et types d'habitat

- Autoroutes
- Entre 60 et 90% de maisons individuelles
- Plus de 90% de maisons individuelles

1.1.1. (suite) A86 et offre de proximité (carte 1 et 4)

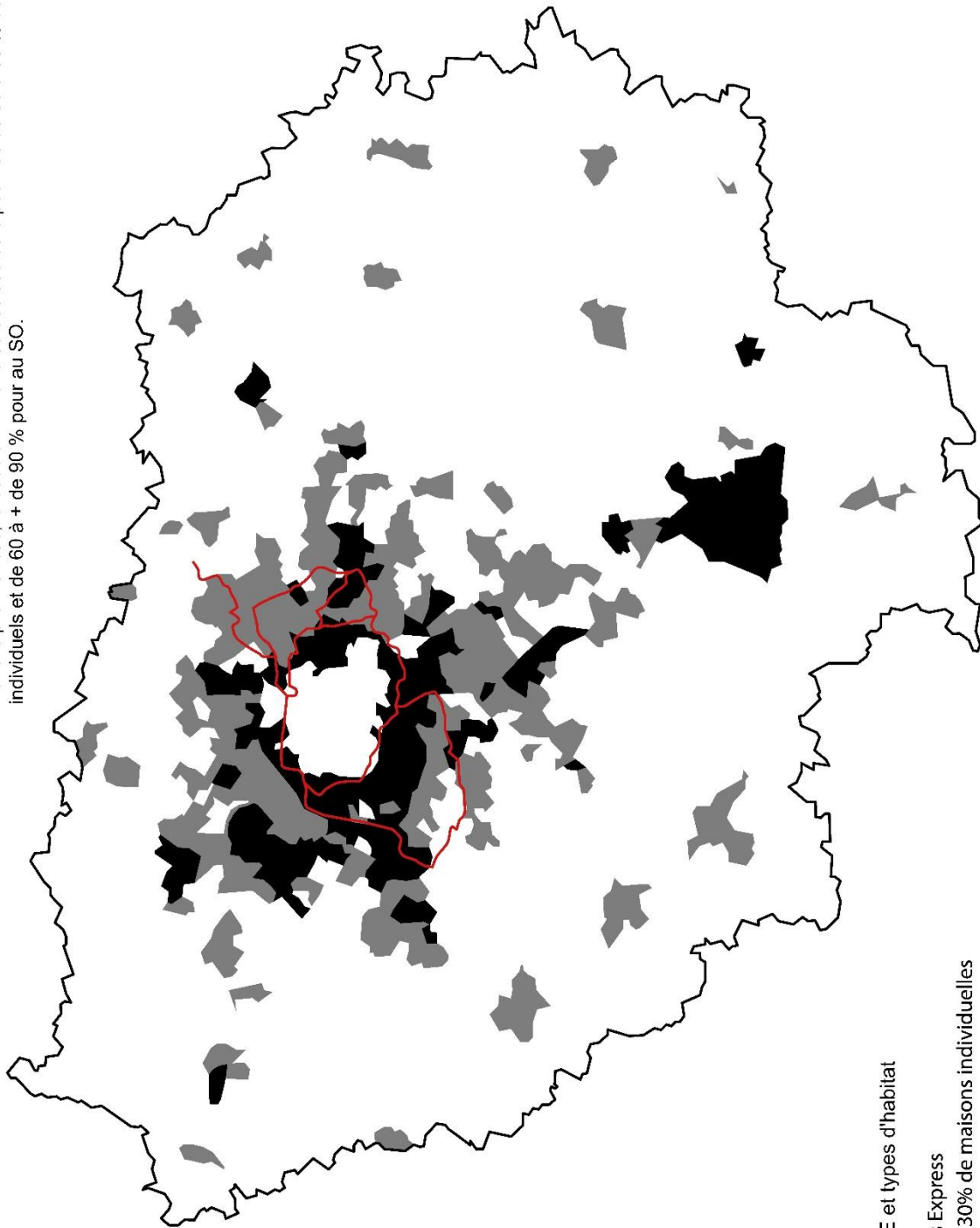
Cette hypothèse n'est pas corroborée par la carte des densités (carte 4), qui ne se superpose que partiellement à celle des offres de logement, et sur laquelle l'A86 est située au centre d'une aire de « densité très forte », parfois en mitoyenneté d'une « densité extrêmement forte », ou parfois simplement « forte ».






1.2.1. Approche 1 : Gares et densification (TOD)

Le tracé du Grand Paris express peut être apprécié de manières différentes selon qu'on l'observe en relation avec l'offre de logements individuels ou avec les densités.

Dans le premier cas, la boucle NE traverse des secteurs pourvus de 30 à 60 % de logements individuels et de 60 à + de 90 % pour au SO.

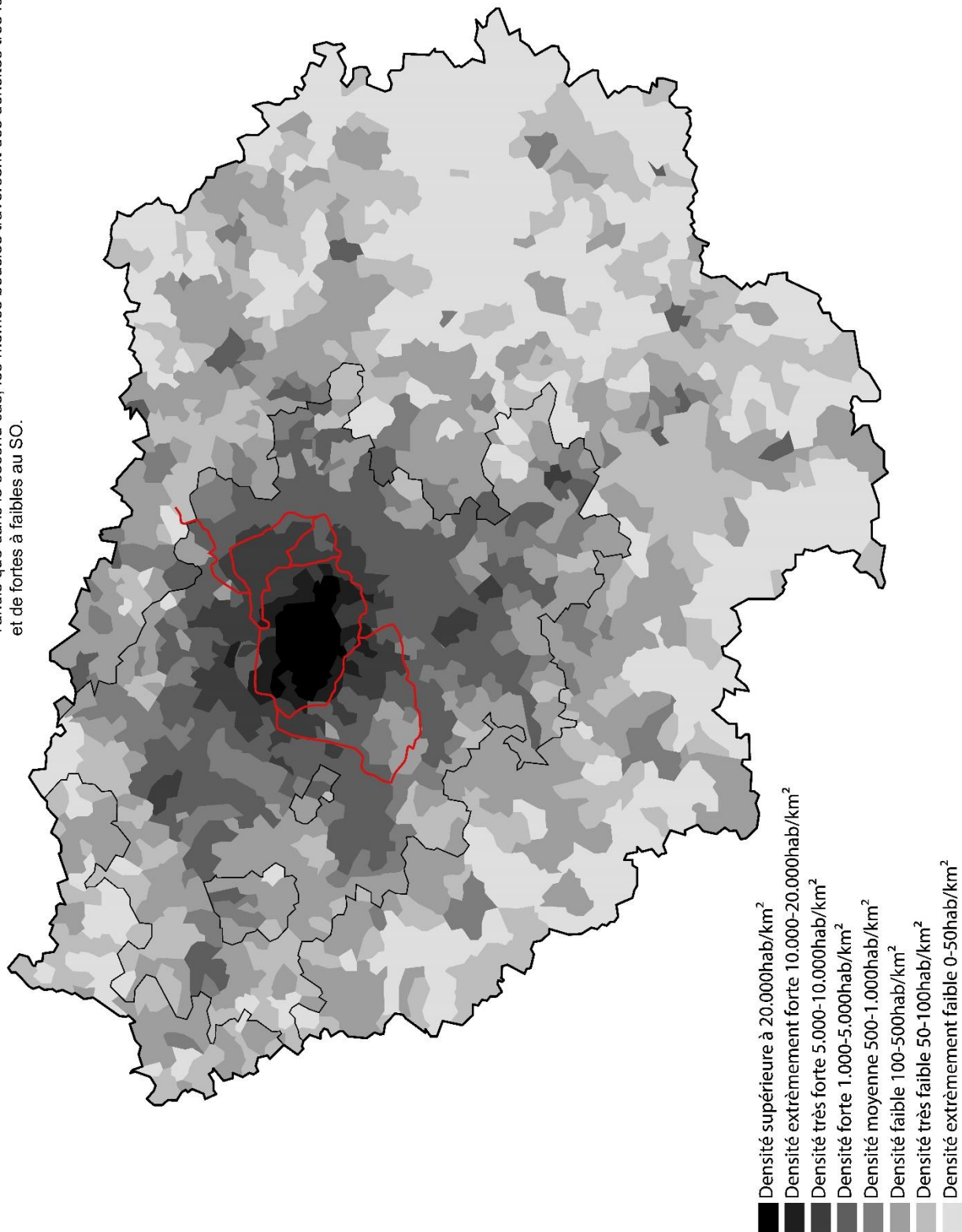


Carte n° 4. GPE et types d'habitat

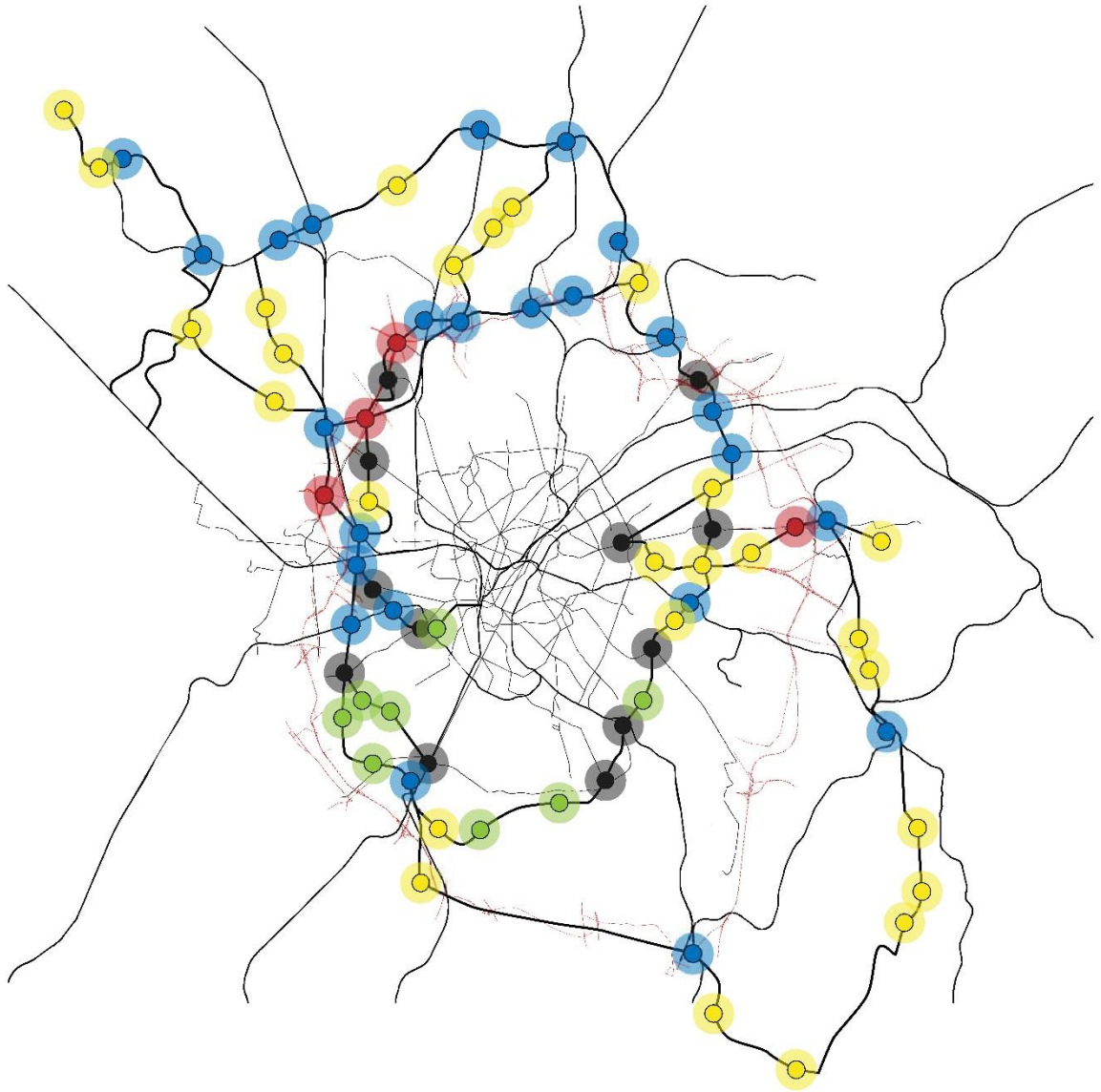
-  Grand Paris Express
-  Entre 10 et 30% de maisons individuelles
-  Entre 30 et 60% de maisons individuelles

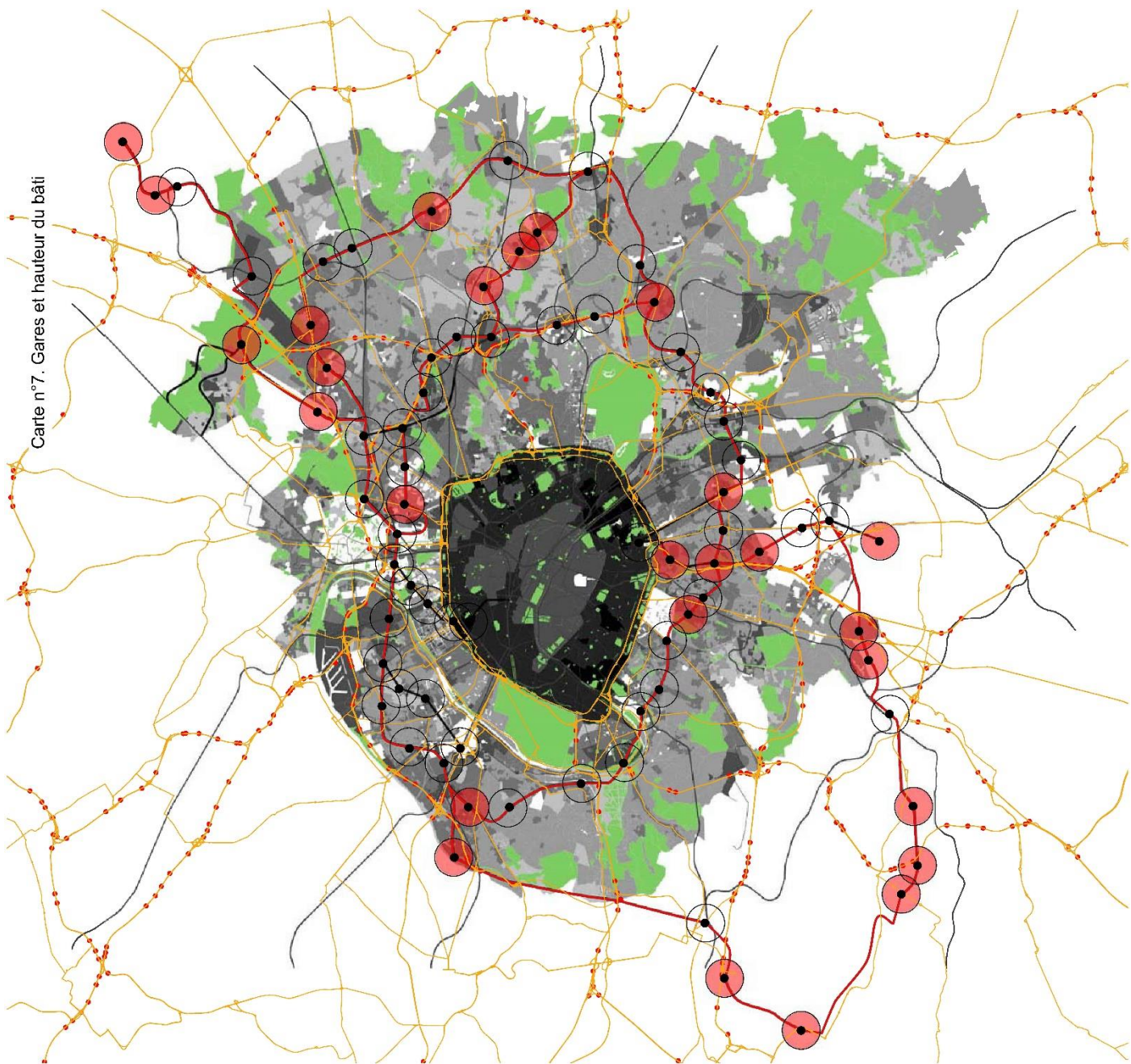
1.2.1. (suite) Approche 1 : Gares et densification (TOD)

Le tracé du Grand Paris express peut être apprécié de manières différentes selon qu'on l'observe en relation avec l'offre de logements individuels ou avec les densités. Tandis que dans le second cas, les mêmes boucles traversent des densités très fortes à fortes au NE et de fortes à faibles au SO.

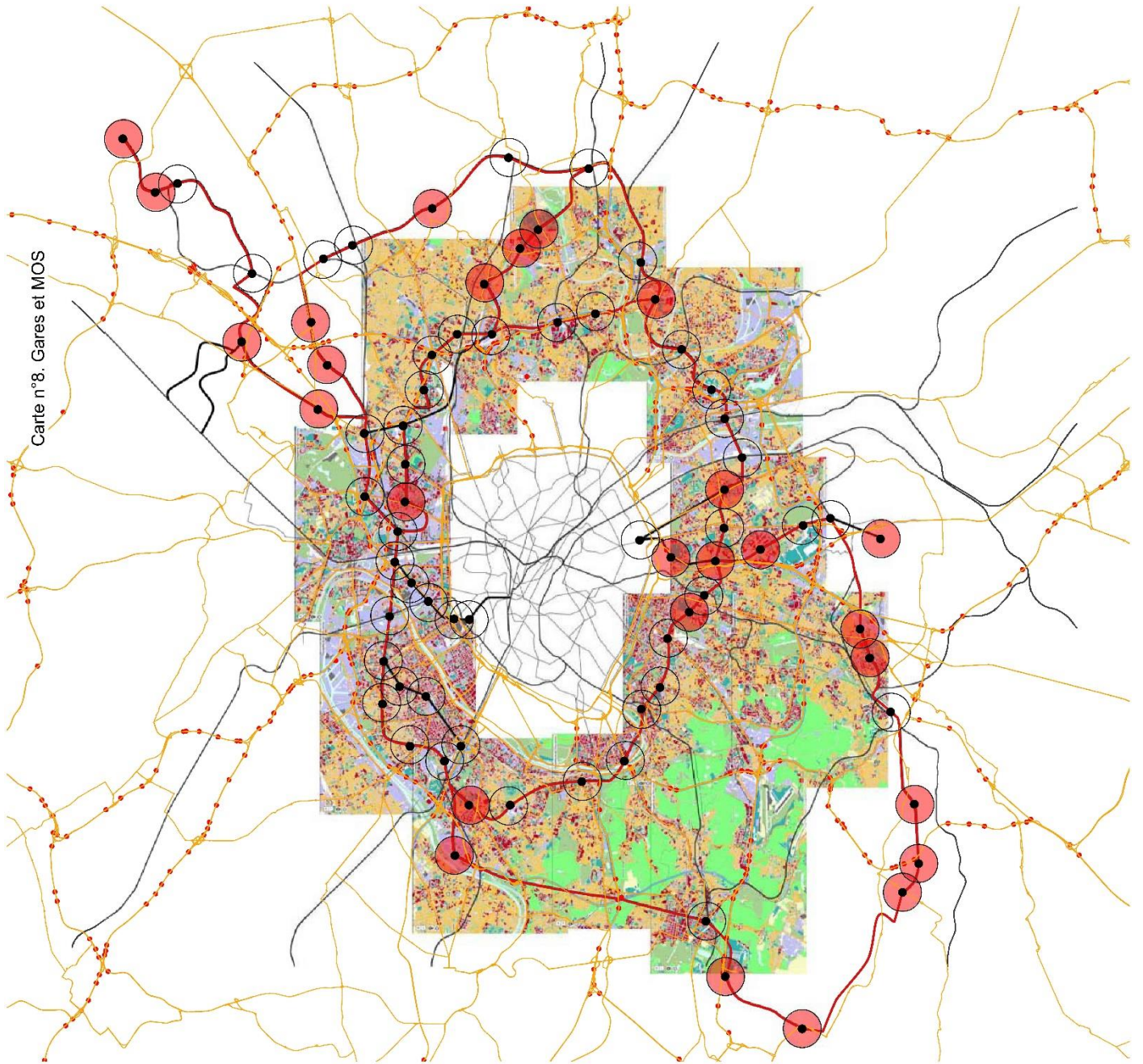


Carte n°6. Gares existantes et gares créées (jaune)

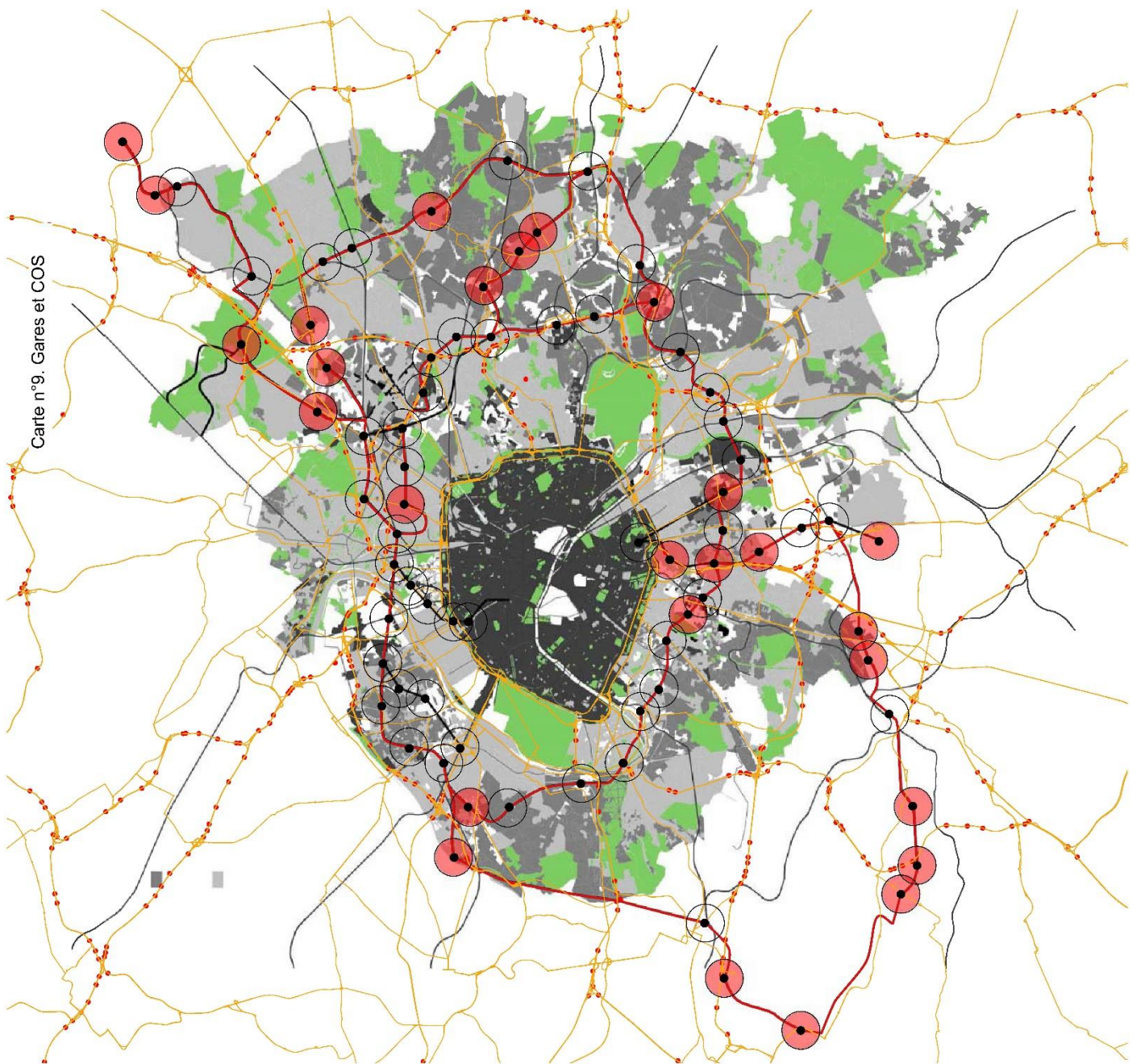


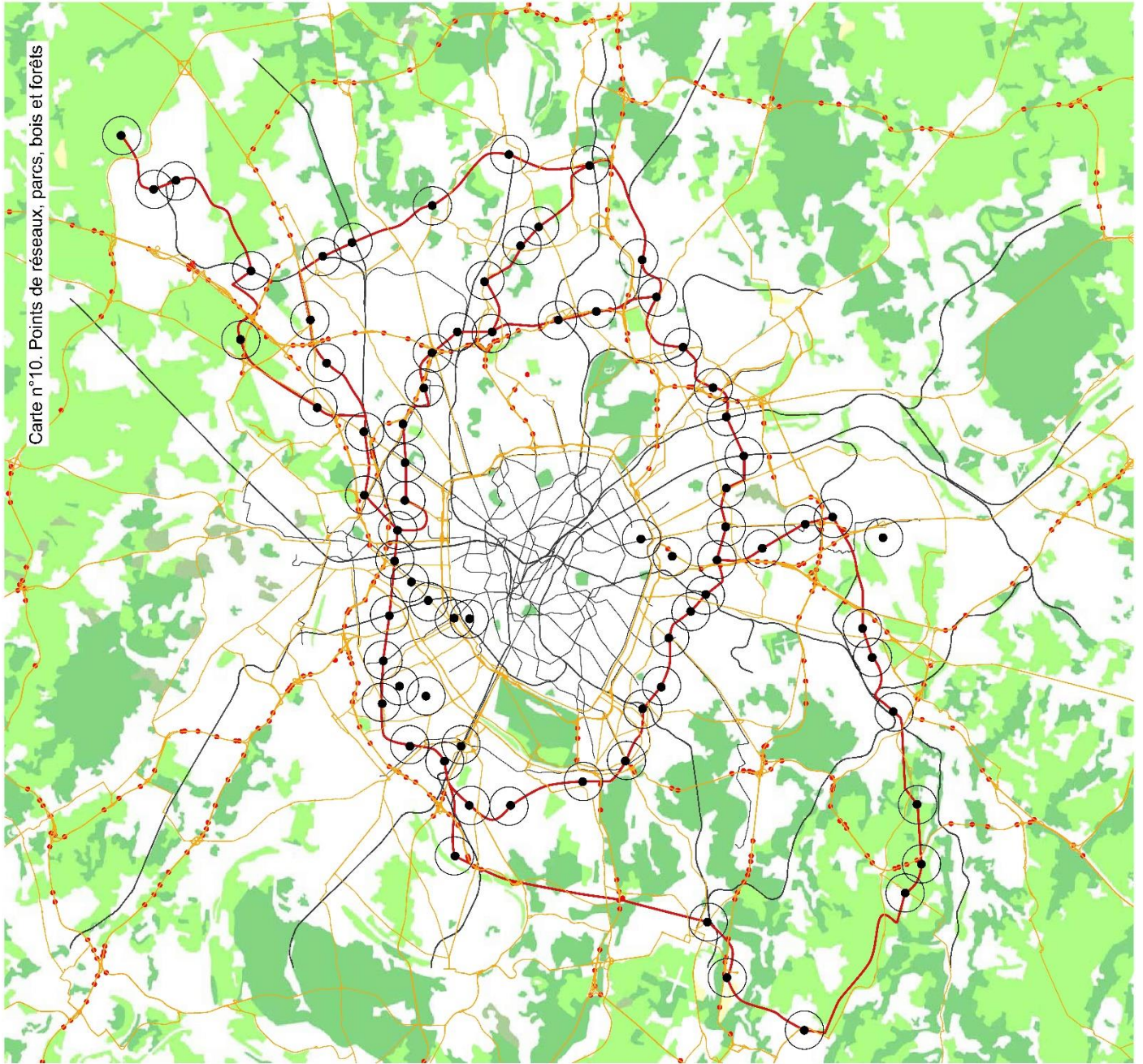


Carte n°7. Gares et hauteur du bâti

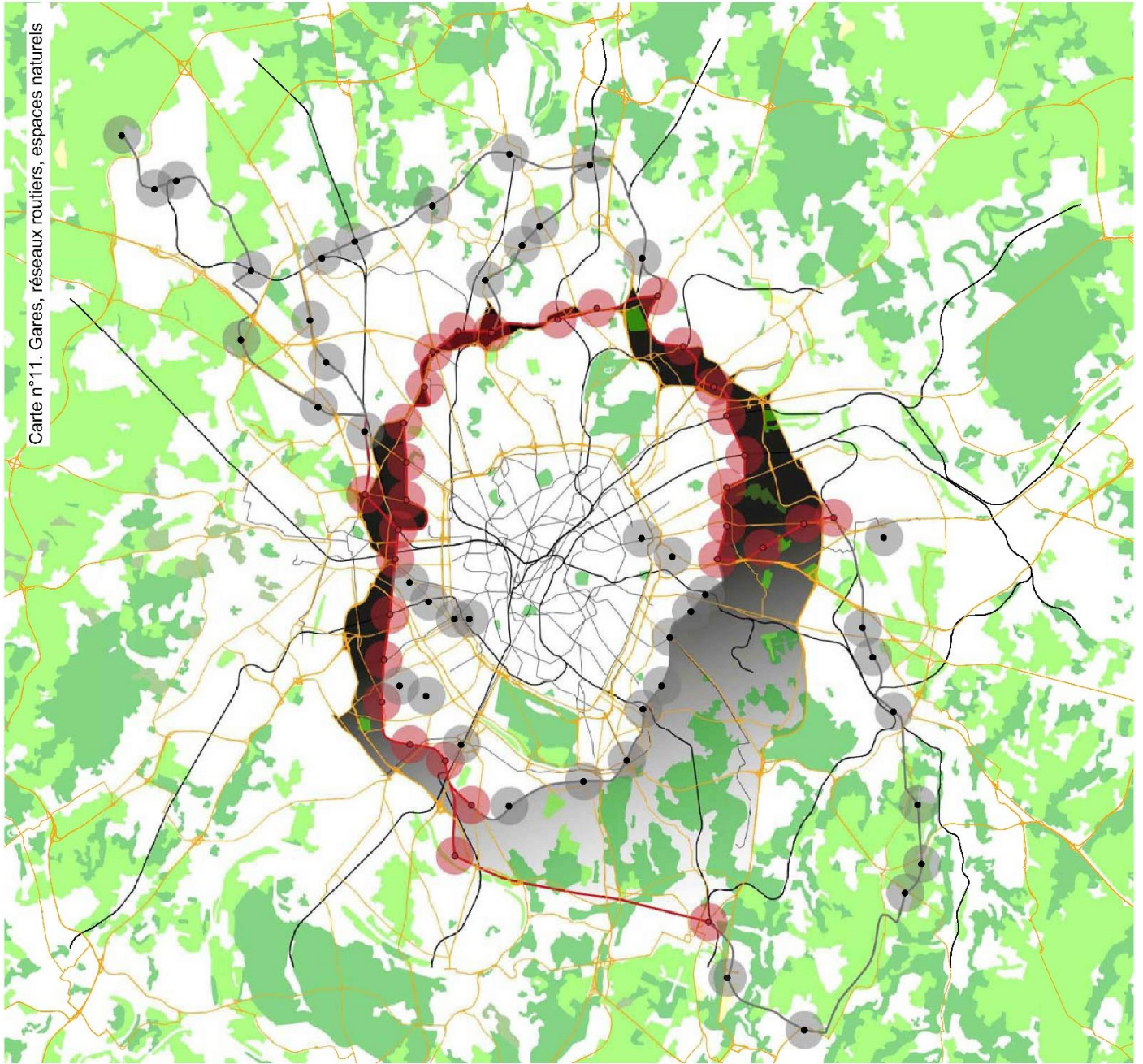


Carte n°8. Gares et MOS



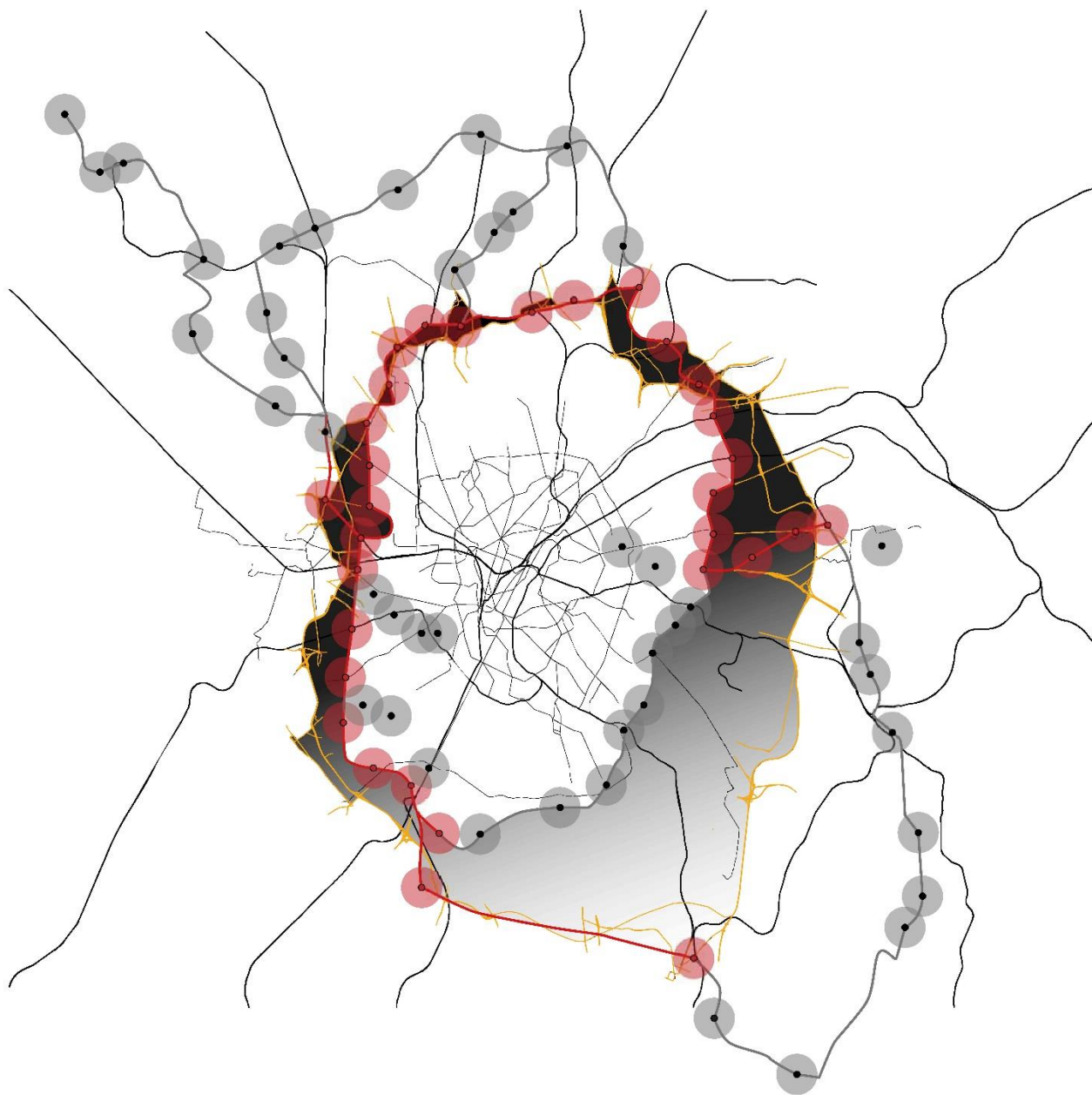


Carte n°10. Points de réseaux, parcs, bois et forêts

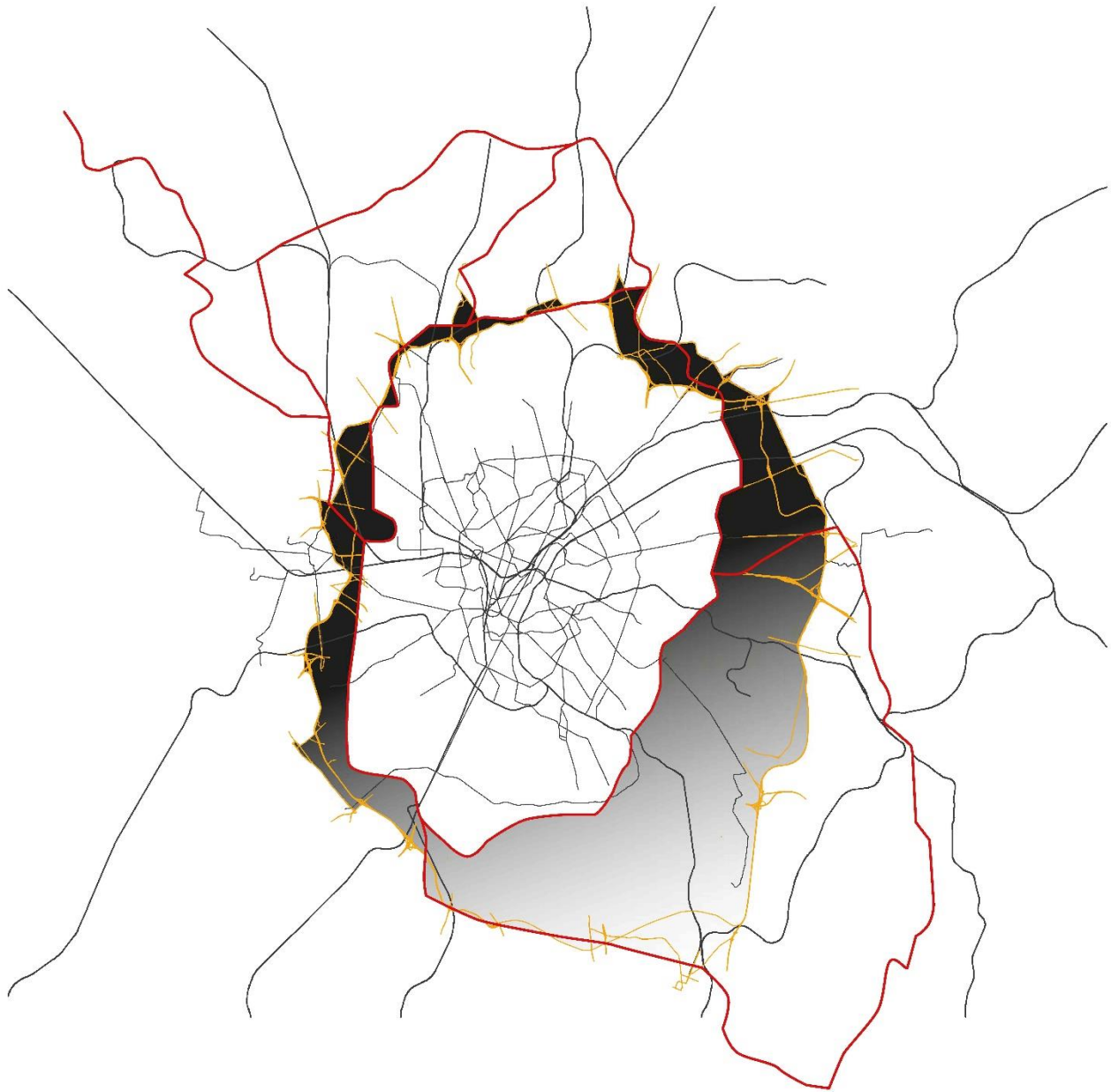


Carte n°11. Gares, réseaux routiers, espaces naturels

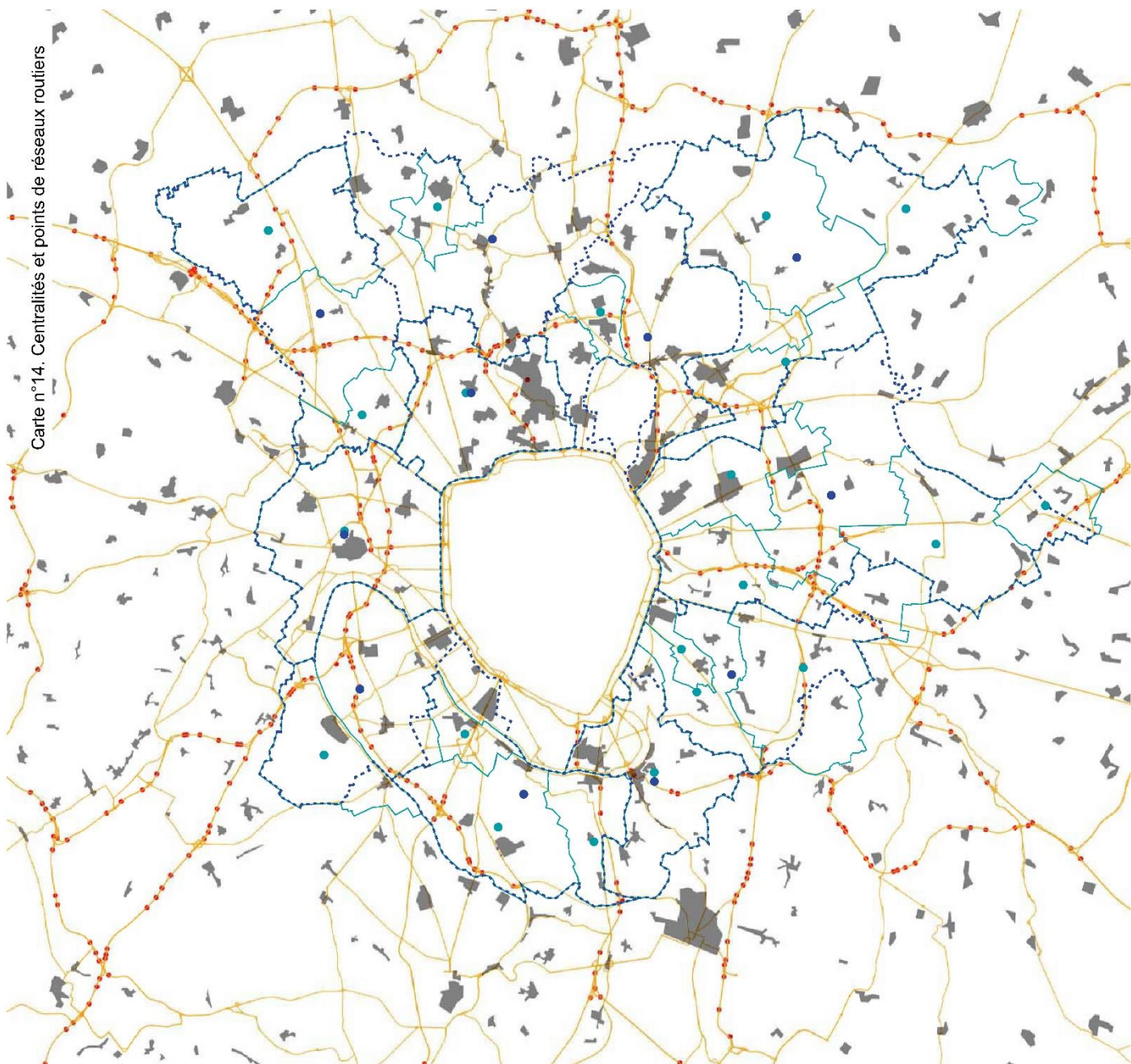
Carte n°12. Gares et points de réseau routiers

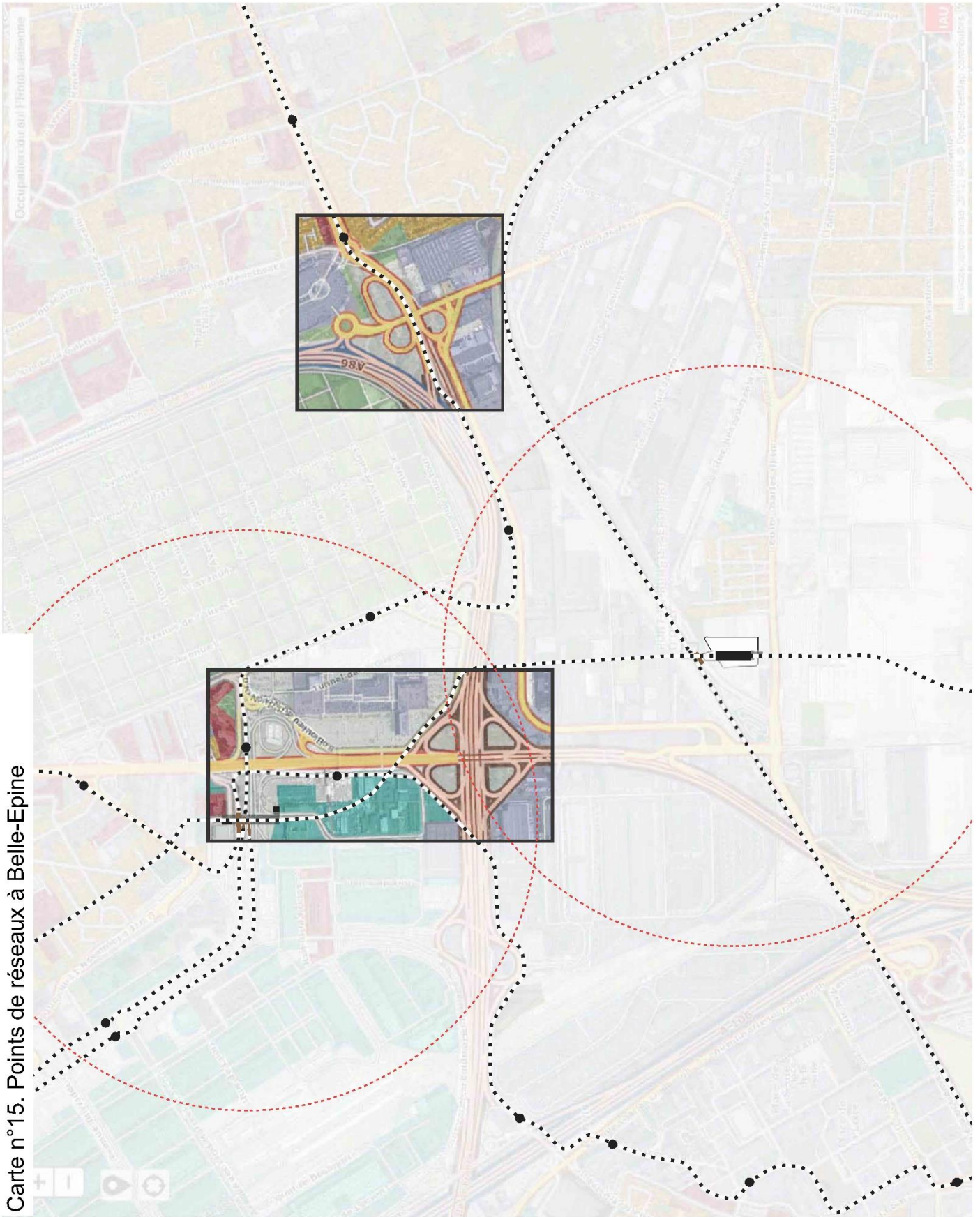


Carte n°12. GPE et réseau routier magistral

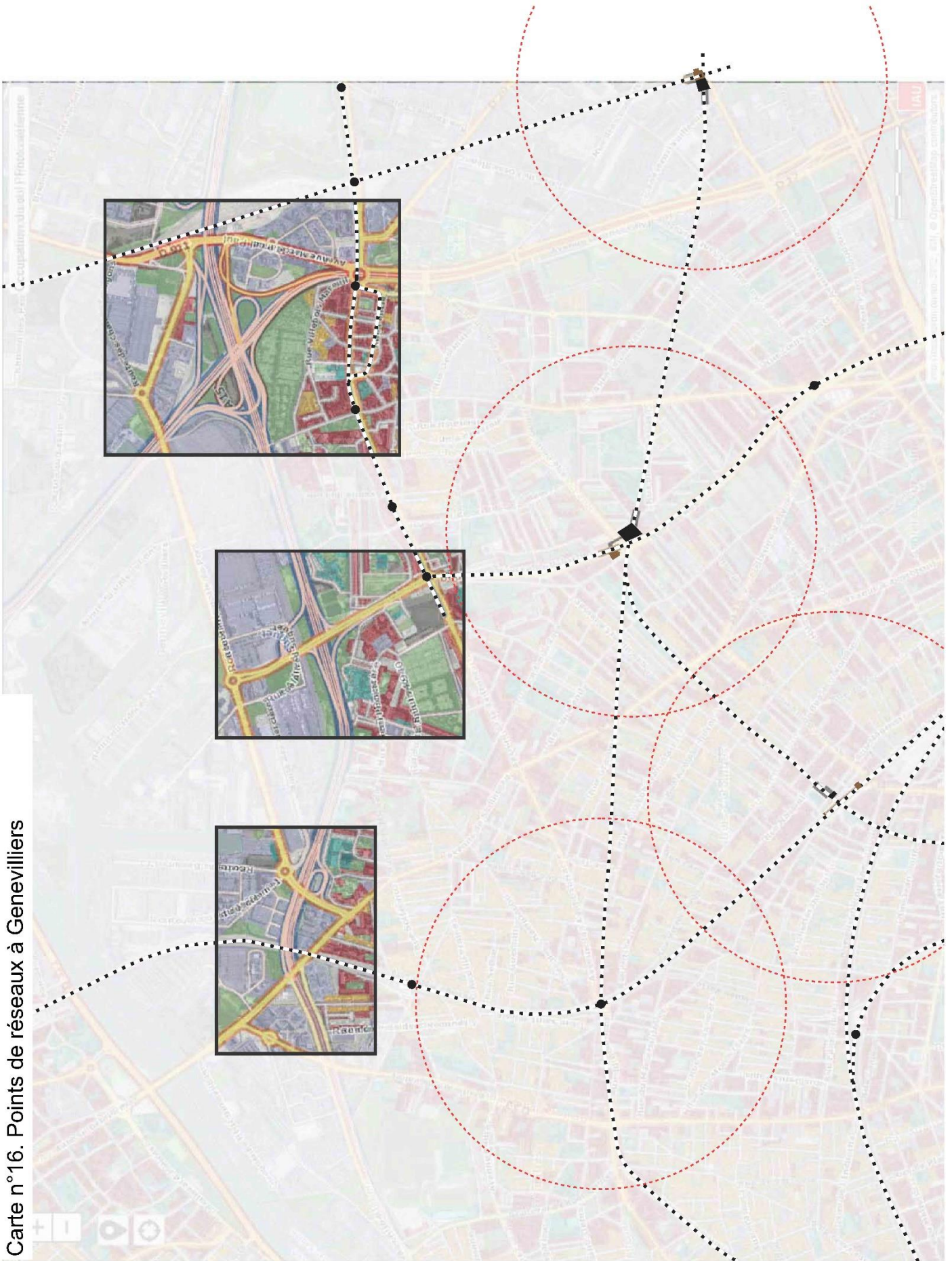


Carte n°14. Centralités et points de réseaux routiers

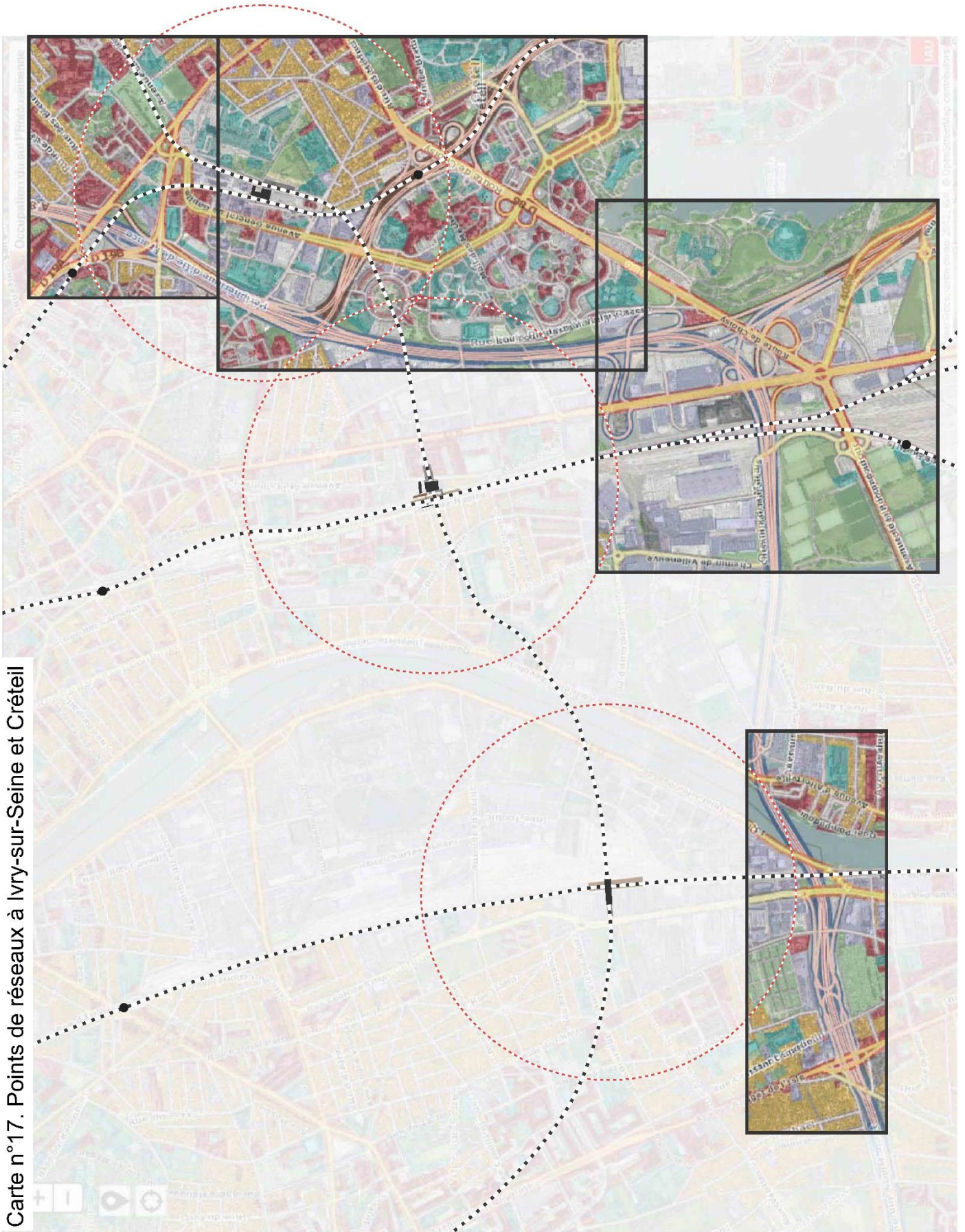




Carte n°16. Points de réseaux à Genevilliers



Carte n°17. Points de réseaux à Ivry-sur-Seine et Créteil



Les « franges intérieures » (péricentrales), qui combinent des centralités d'origine ancienne à des développements spécialisés de la ville productive, nécessitent une approche spécifique. En abordant le problème depuis les infrastructures, on constate que le chemin de fer y tient un rôle paradoxal : les gares sont souvent associées aux centralités primitives, dans la mesure où elles ont été motrices dans leur développement, tandis que les faisceaux de voies créent des frontières au sein de l'aire métropolitaine dense. La gare, ou le quartier de gare, est un point de convergence non seulement eu égard à son rôle de rupture de charge, mais également du fait que c'est le plus souvent un point de franchissement des voies. En revanche, dans l'agglomération parisienne, les stations de RER n'ont pas toutes le statut de gare au du moins n'en possèdent-elles pas toujours les caractéristiques.

Les voies rapides urbaines ne sont pas du même ordre. Construites postérieurement au réseau ferré, elles l'enjambent assez aisément. Conçues à l'écart des centralités communales d'origine, afin d'assurer la fluidité du réseau primaire des voies sur lesquelles elles se prolongent, elles n'en constituent pas moins des obstacles au réseau secondaire et de desserte local qui s'est ramifié postérieurement à leur construction. D'autant que les ouvrages d'échange entre réseaux magistral et primaire (échangeurs, bretelles, toboggans, etc.) sont en général réalisés sans égard aux mobilités locales (obligeant piétons vélos et véhicules à des détours).

En assurant la fluidité automobile, les ouvrages routiers brouillent la plupart du temps, aux yeux des usagers, la hiérarchie du réseau qu'ils sont censés conforter (par exemple, dans l'agglomération parisienne, la sortie de A86-A3 sur l'exRN3, ou l'interconnexion de l'A86 à D5).

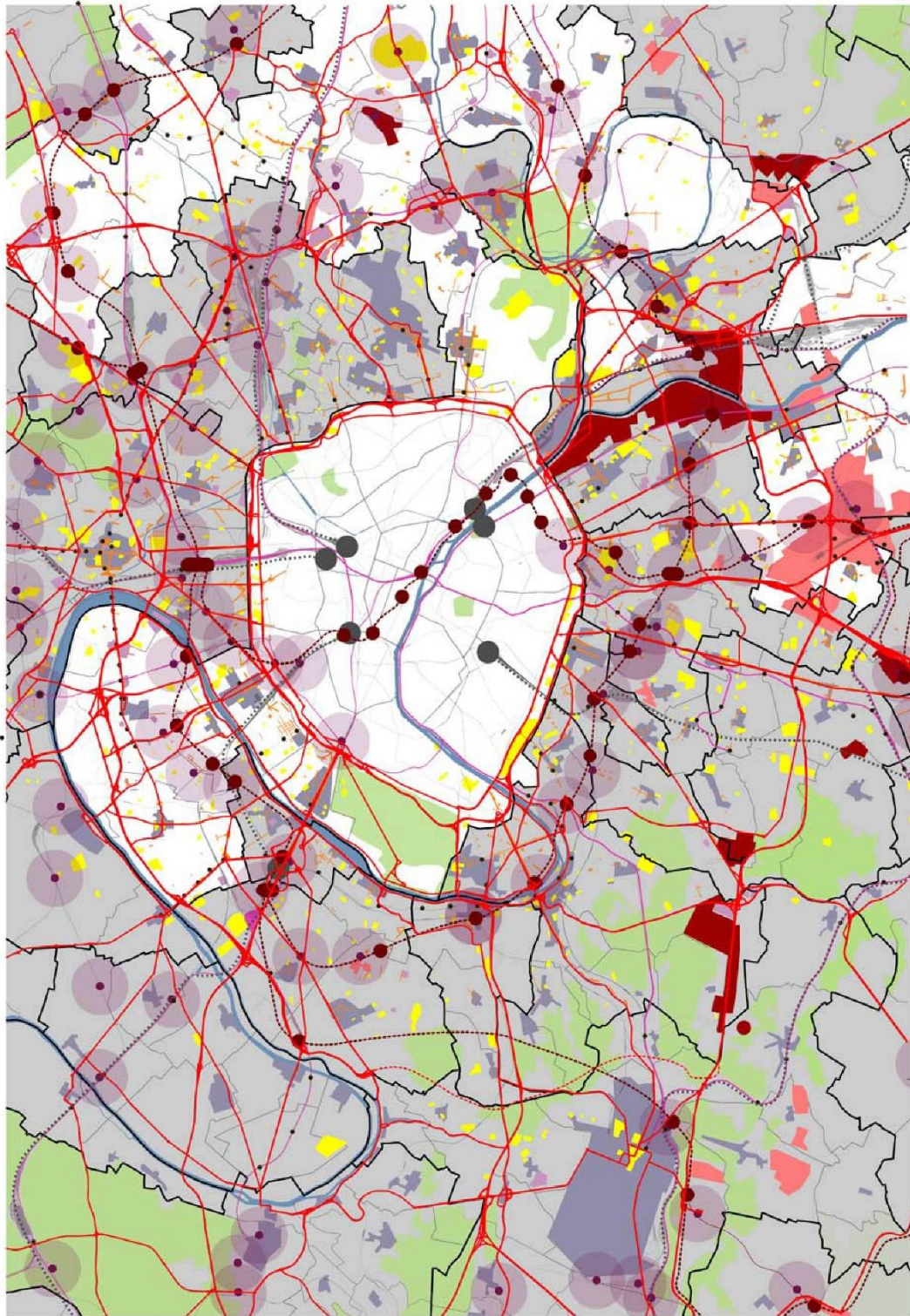
C'est en faisant l'hypothèse qu'une intervention sur les points d'échange entre réseau magistral et réseau primaire local pouvait contribuer à simplifier et améliorer les situations locales, sans porter atteinte à leur efficacité, que des sites d'intervention possible ont été repérés.

Ils l'ont été à l'échelle de l'agglomération d'abord, en les classant en deux familles :

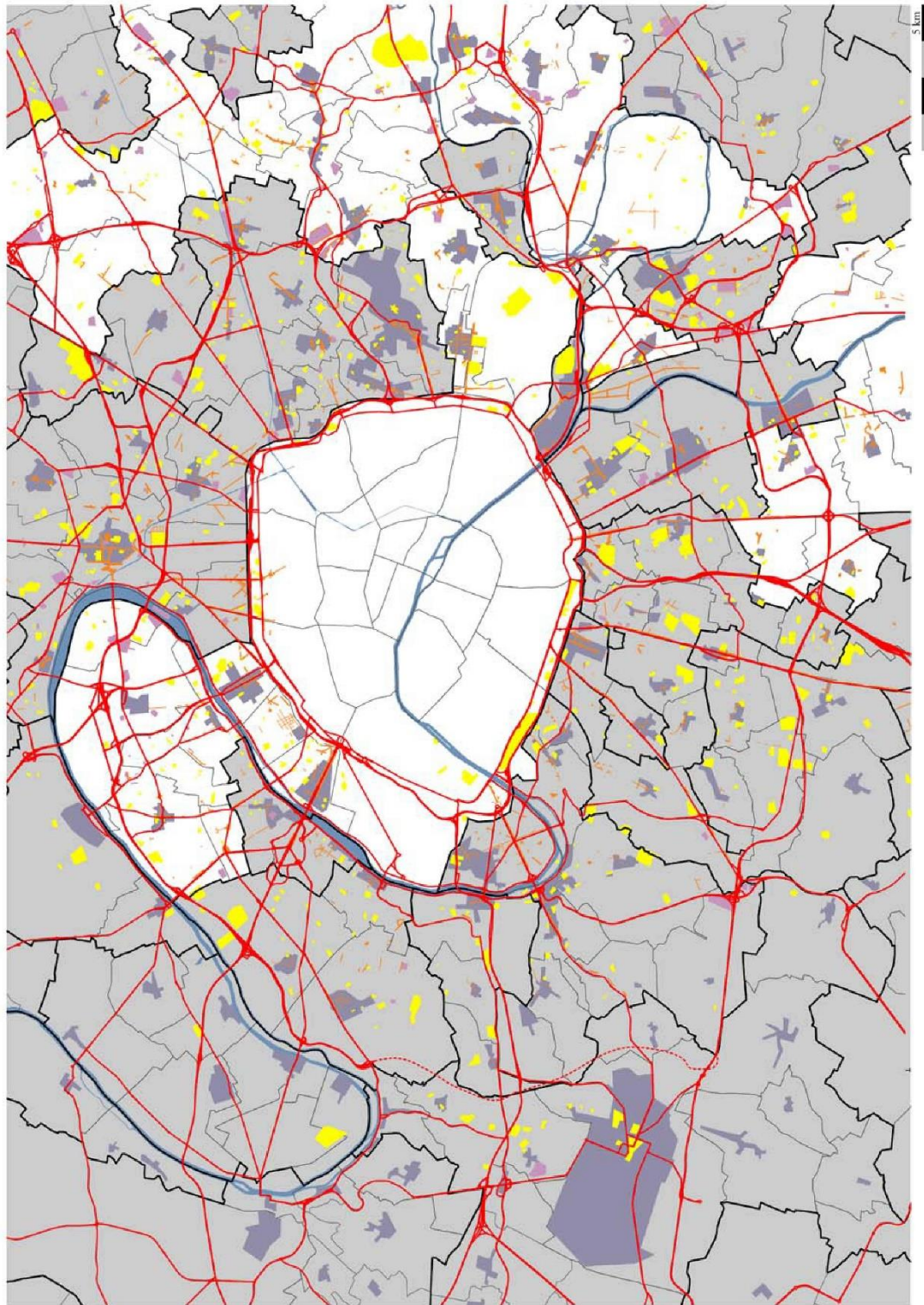
- Famille 1 : points d'échange magistral / local concernant les voies de type route nationale ou chemin départemental identifiés comme structurants au SDAURP de 1965 et au SDAURIDF de 1976 ;
- Famille 2 : points d'échange magistral / local ou magistral / magistral, localisé au centre d'une intercommunalité antérieure à l'entrée en vigueur de la loi Métropole du Grand Paris.

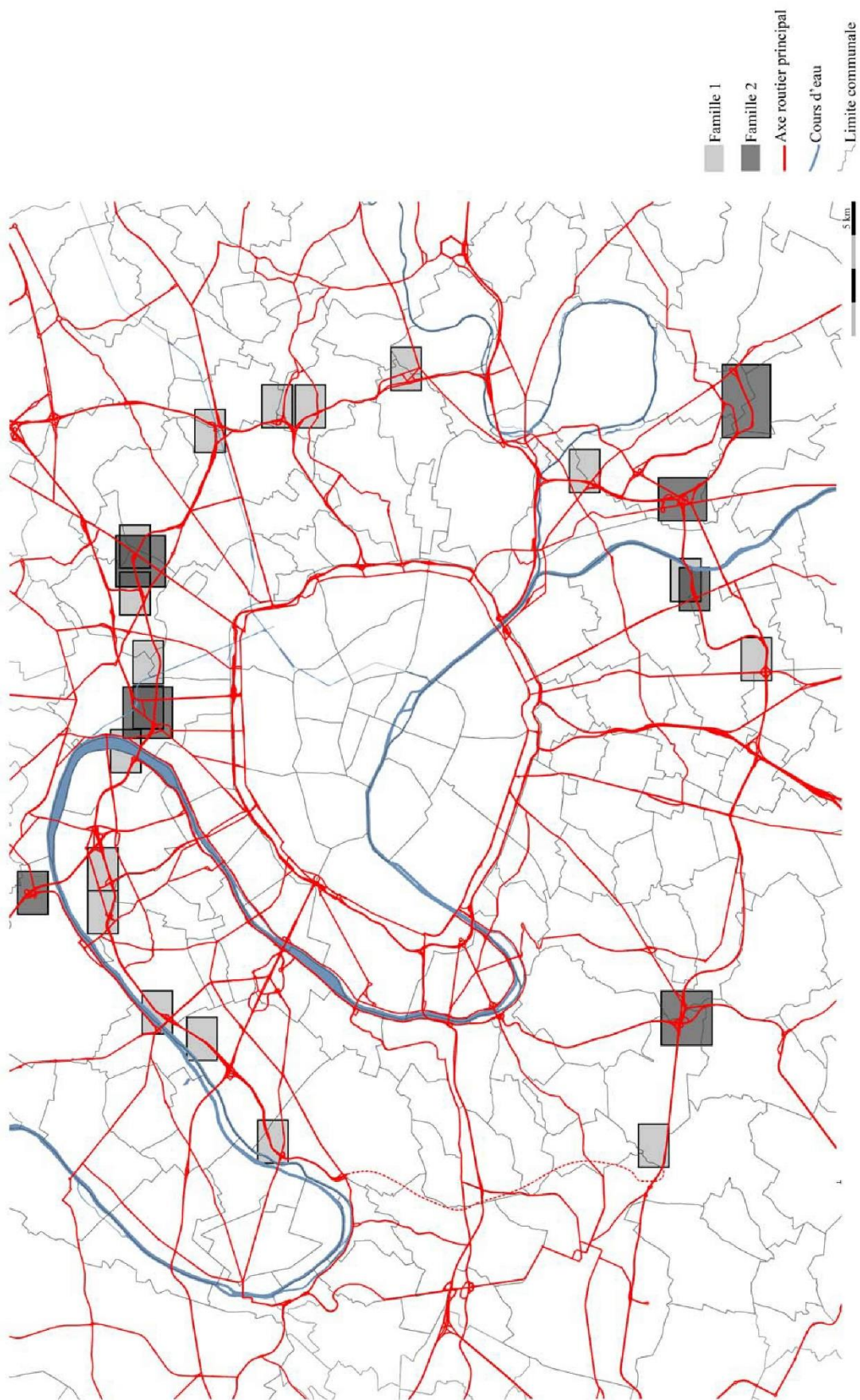
Dans un second temps, il s'est agi de repérer dans le détail les marges de simplification infrastructurelles locales, afin de vérifier s'il est possible de dégager des emprises foncières dont la valorisation permettrait de dégager les finances nécessaires aux travaux.

Cette exploration par le projet met en évidence l'intérêt de réfléchir à des montages opérationnels d'un type autre que celui conventionnel de la ZAC, dans lequel il est attendu que la puissance publique investisse préalablement, permettant, dans un second temps, aux opérateurs immobiliers d'intervenir.

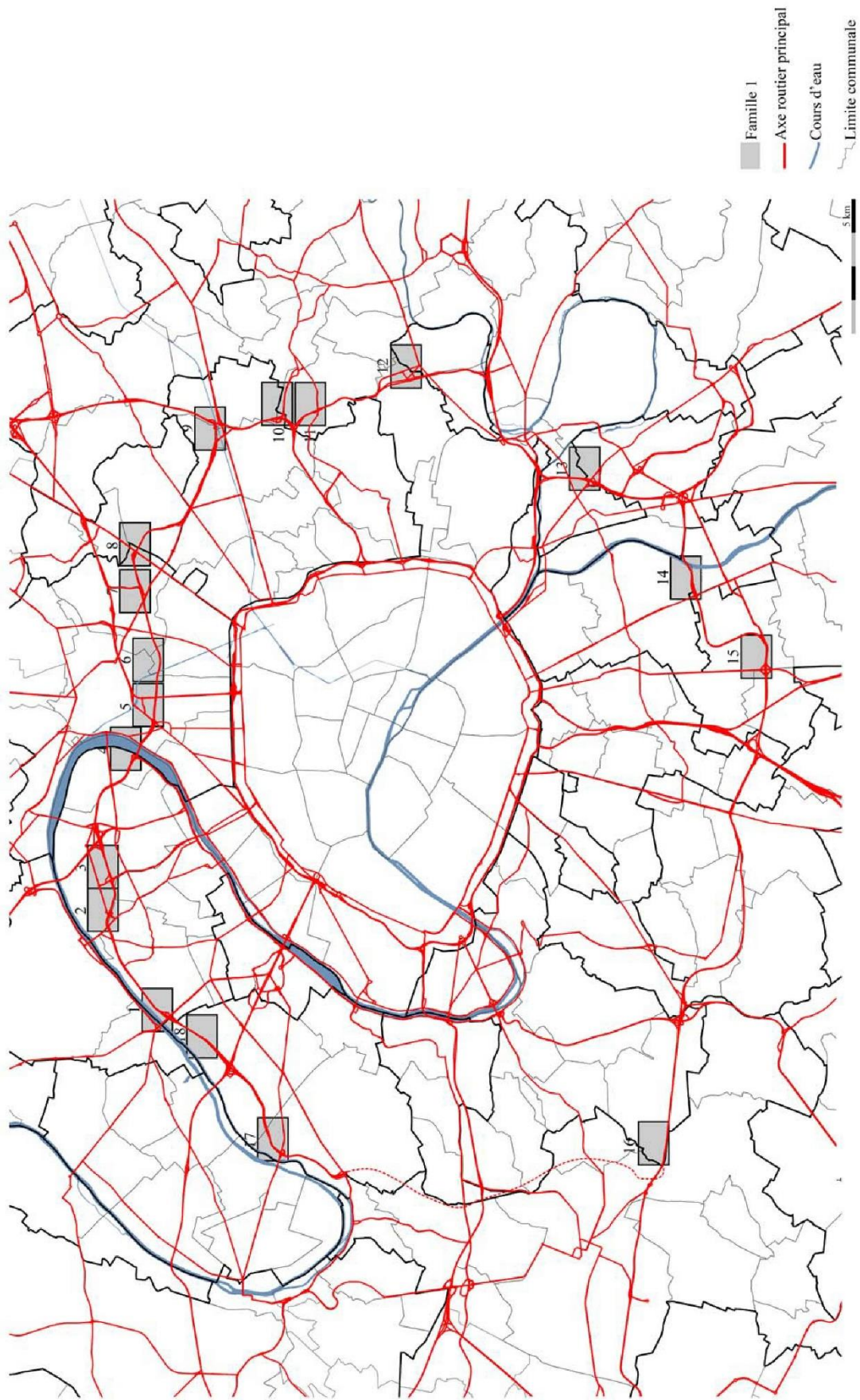


- Intercommunalité
- Station métro et/ou RER
- Gare ferroviaire
- Emprise commerciale
- Equipement majeur
- Centralités
- Centre ancien
- Axe routier principal
- Chemin de fer
- Lignes RER
- Cours d'eau
- Limite communale
- Espace vert
- Zone industrielle
- Zone d'activité
- Projet Grand Paris
- Desserte à 800m autour des gares du GPE, RER, TGN ou Transilien

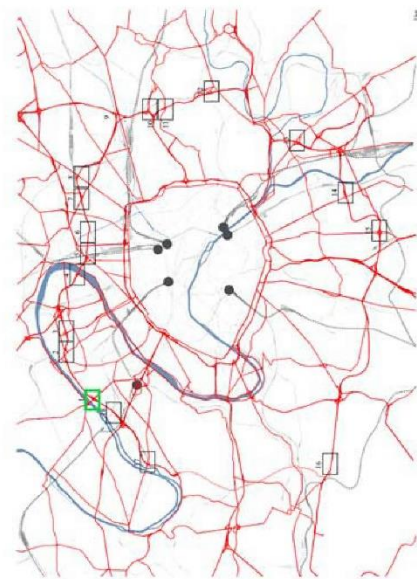
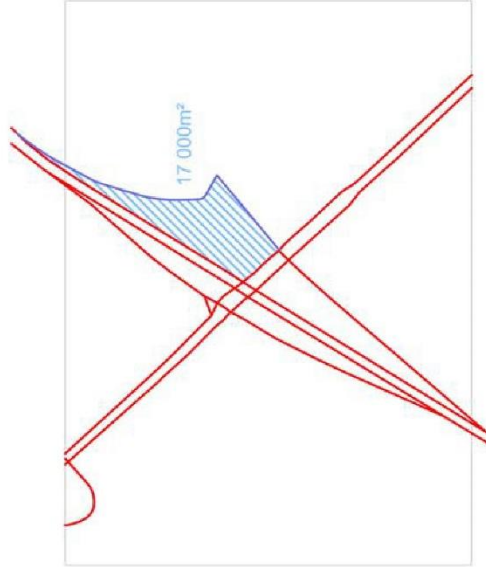
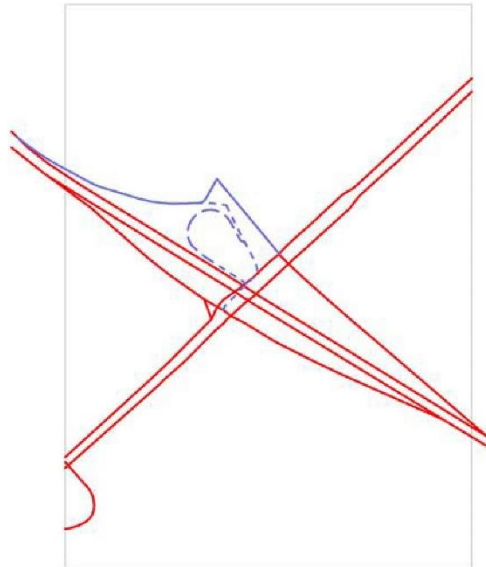
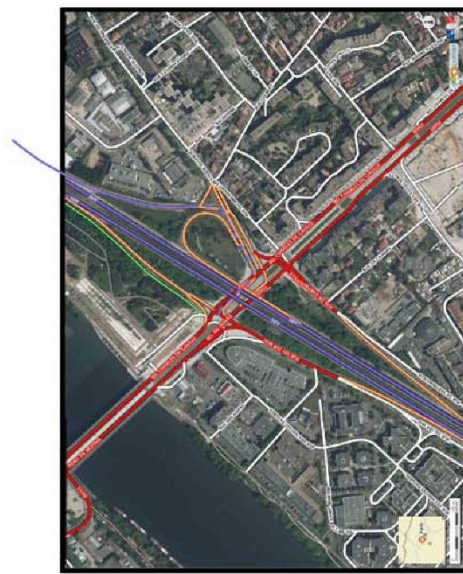




Famille 1

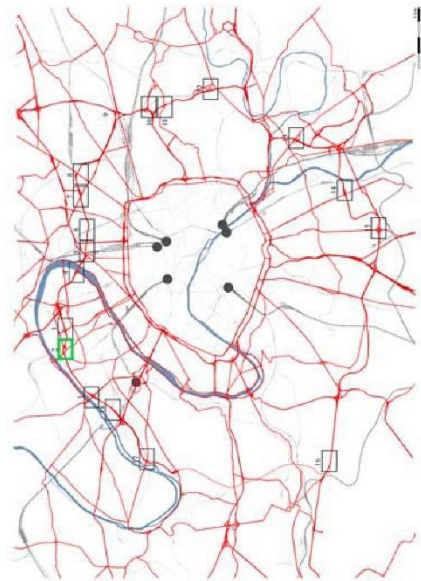
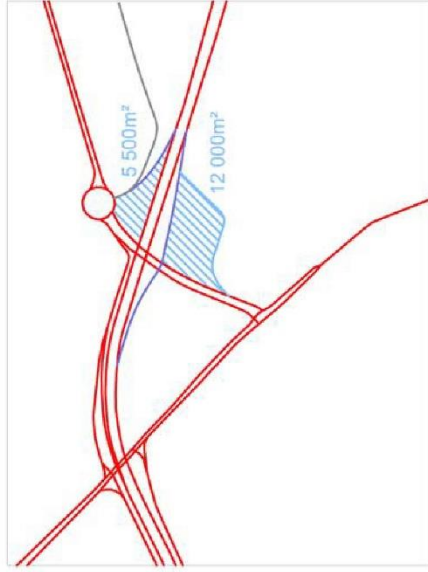
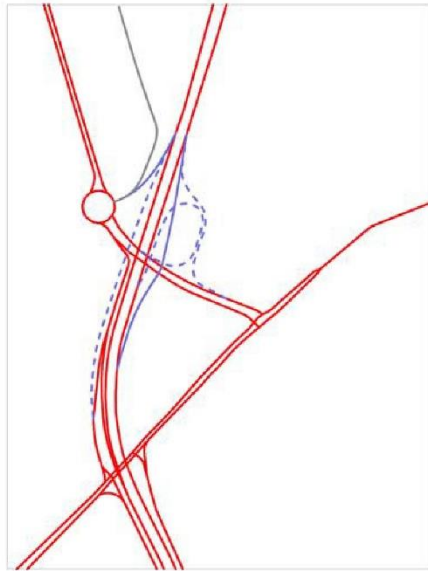


Famille 1 _ site 1 _ Colombes



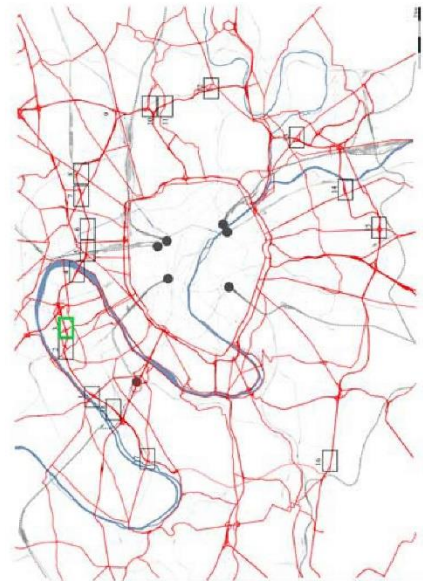
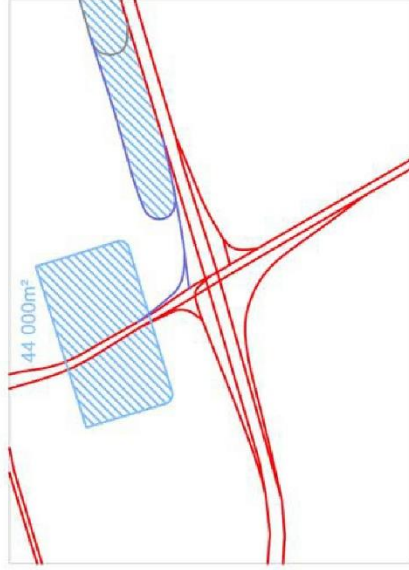
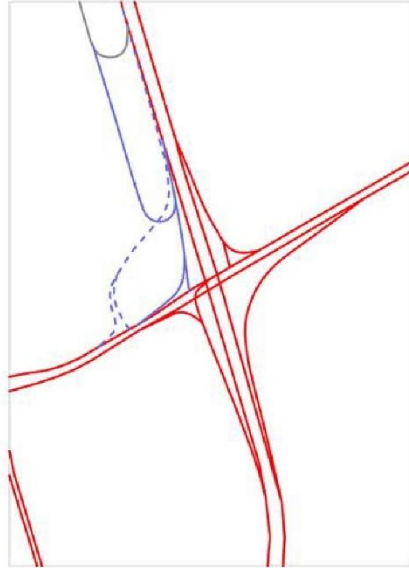
- - - - - Axe à supprimer
- Axe à conserver et/ou à créer
- /// Foncier à valoriser

Famille 1 _ site 2 _ Gennevilliers



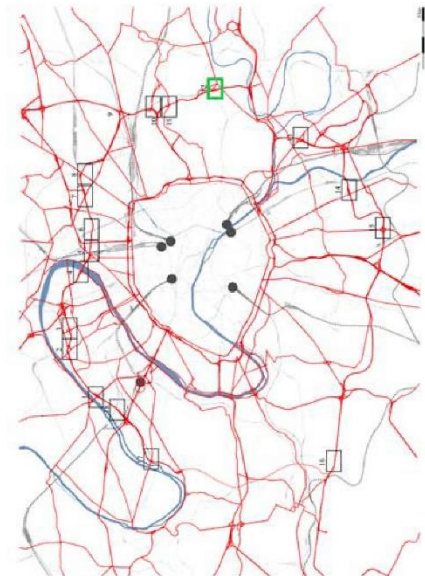
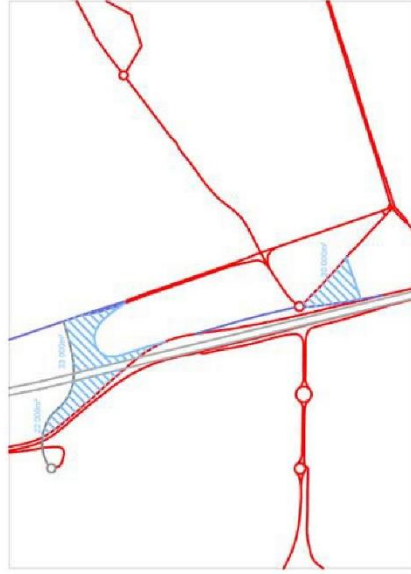
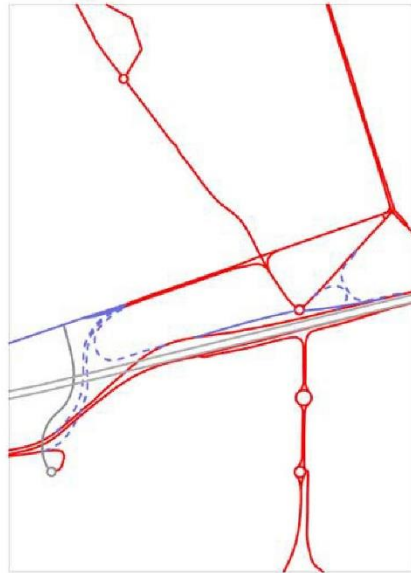
- Axe à supprimer
- Axe à créer
- ▨ Foncier à valoriser

Famille 1 _ site 3 _ Gennevilliers



- Axe à supprimer
- Axe à créer
- ▨ Foncier à valoriser

Famille 1 _ site 12 _ Fontenay-sous-Bois

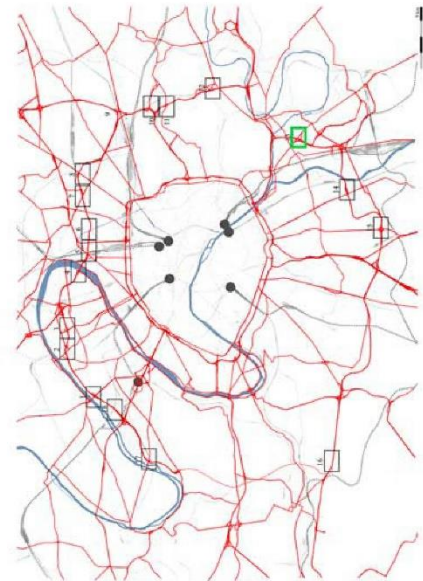
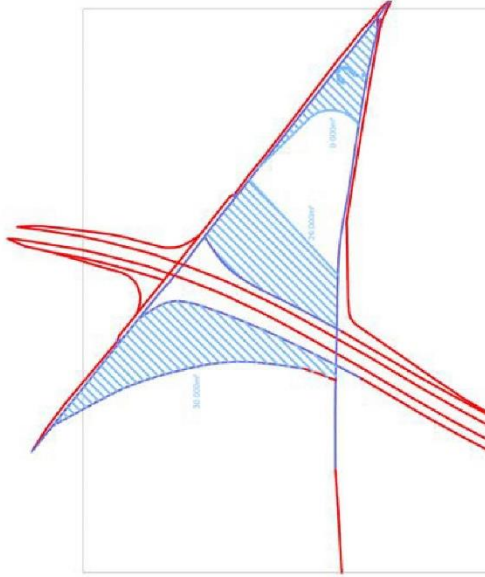
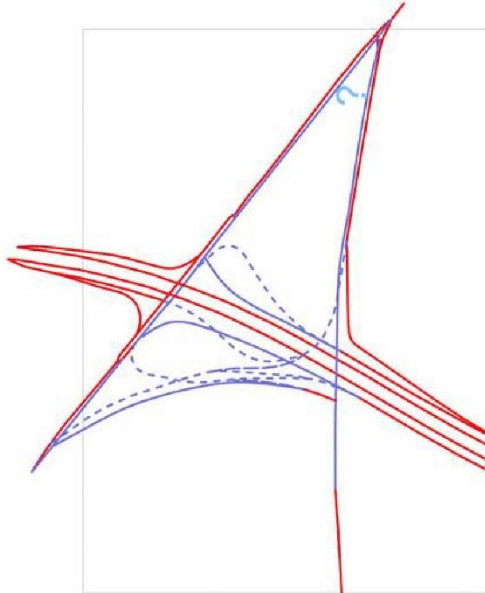
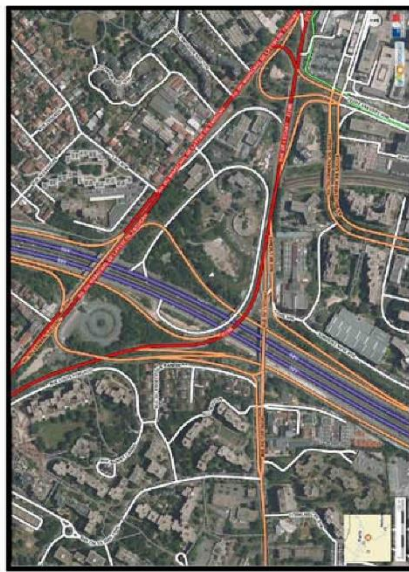


----- Axe à supprimer

— Axe à conserver et/ou à créer

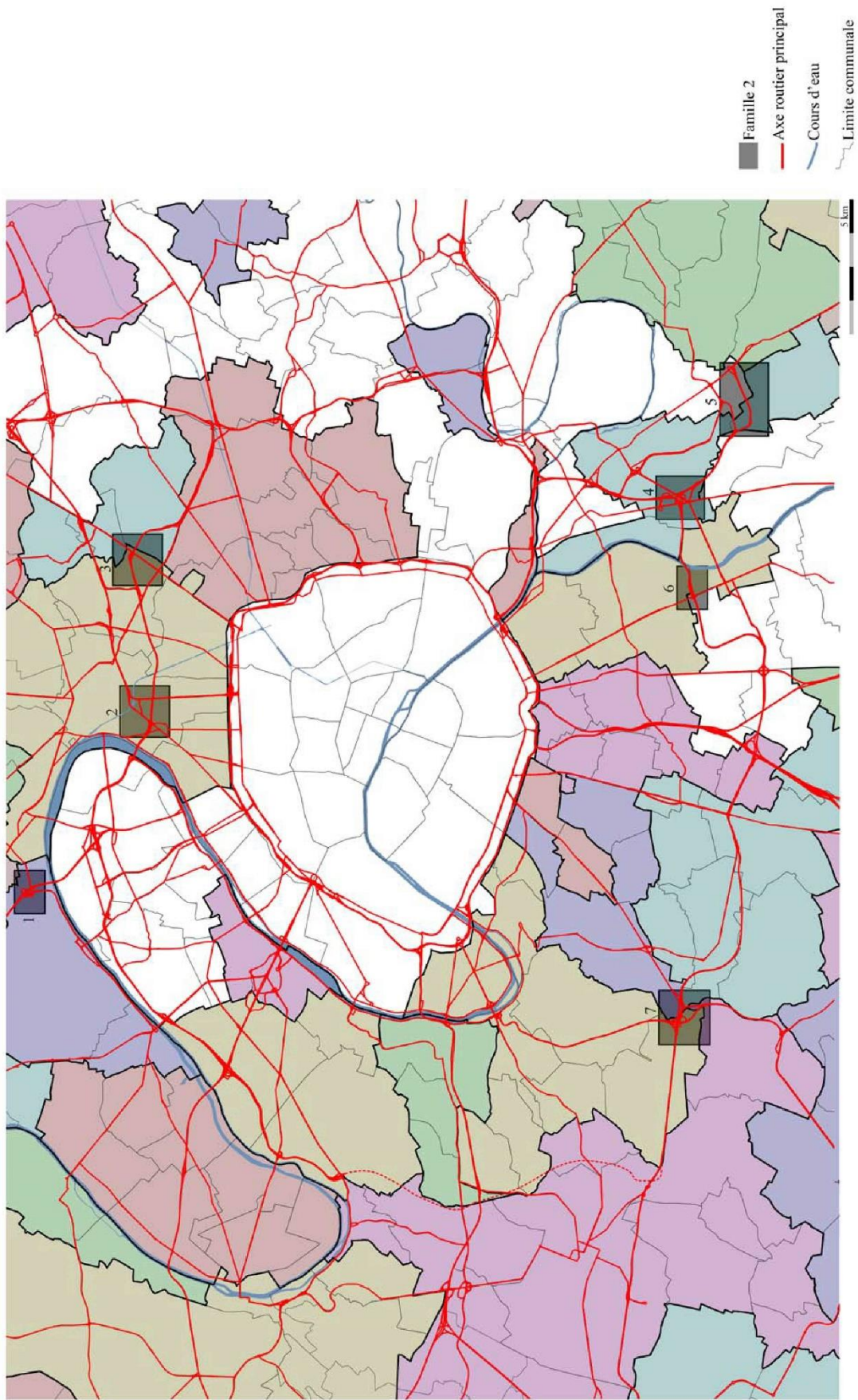
/// Foncier à valoriser

Famille 1 _ site 13 _ Créteil

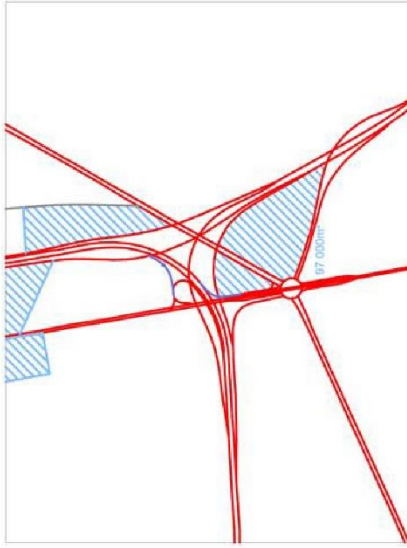
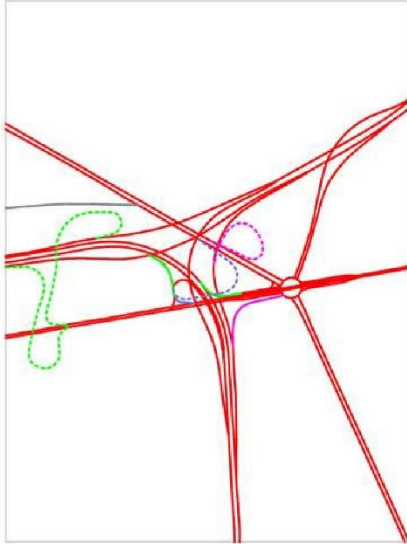
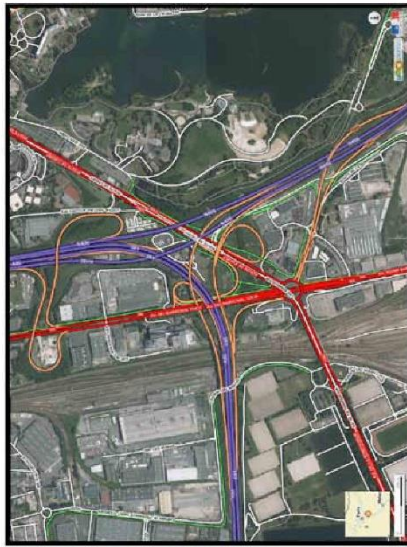


- Axe à supprimer
- Axe à conserver et/ou à créer
- ▨ Foncier à valoriser

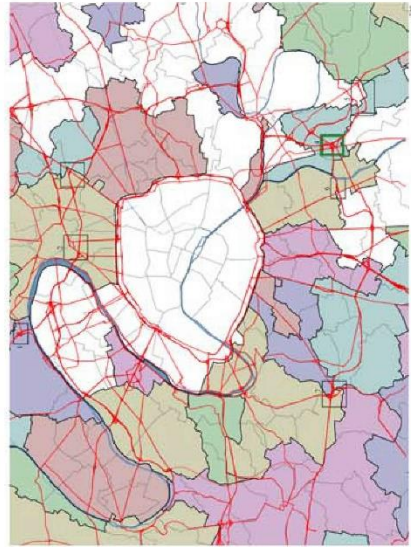
Famille 2



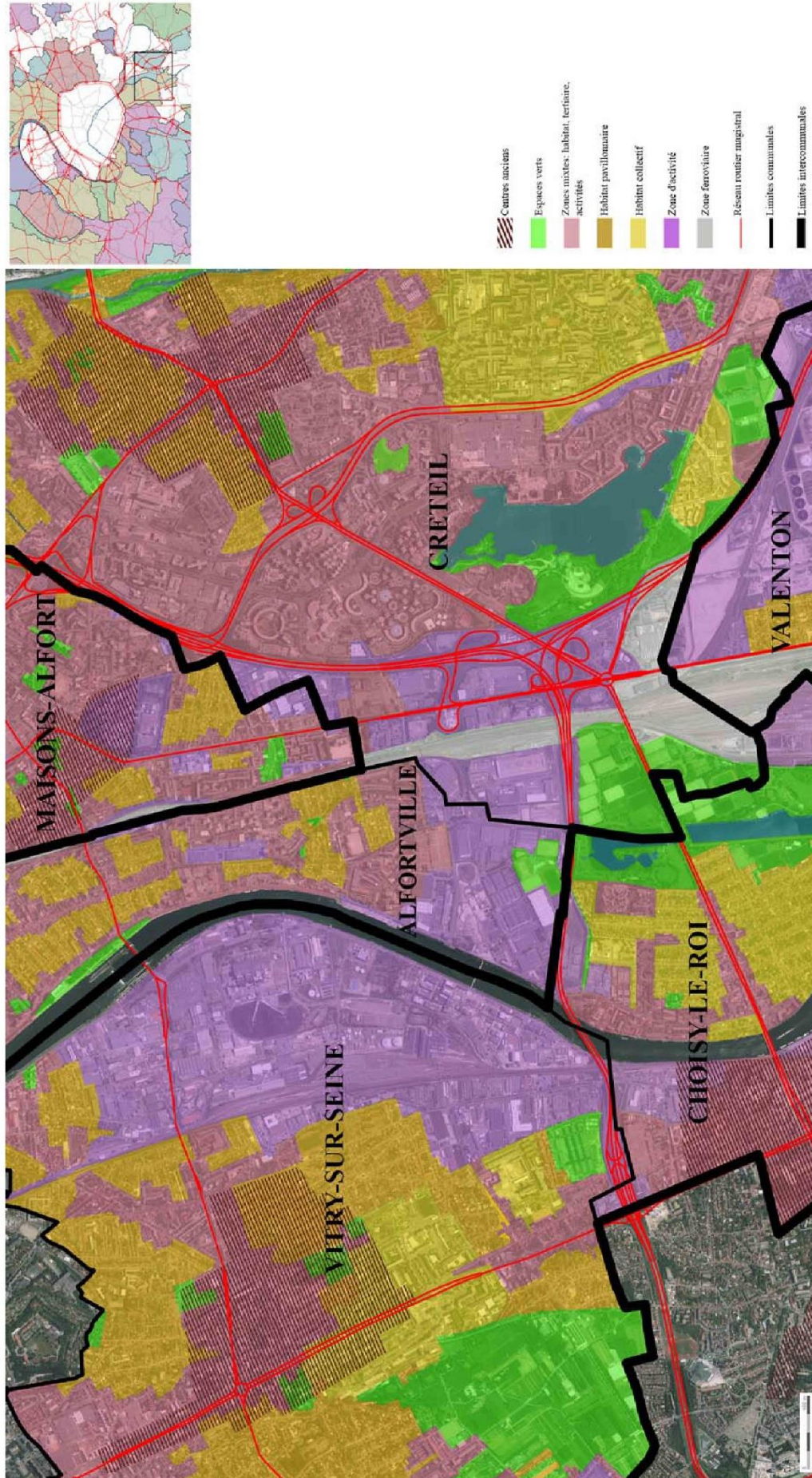
Famille 2 _ site 4 _ Créteil



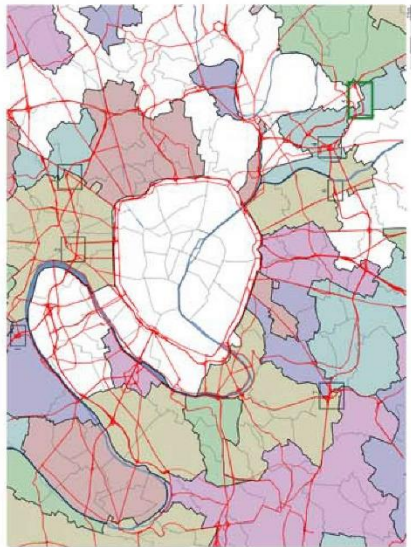
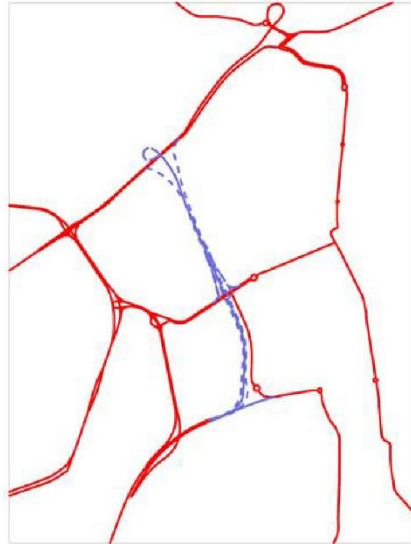
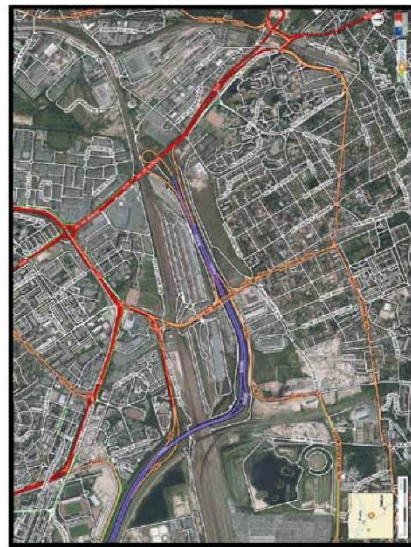
- Axe à supprimer
- Axe à conserver et/ou à créer
- /// Foncier à valoriser



Famille 2 _ site 4 _ Créteil

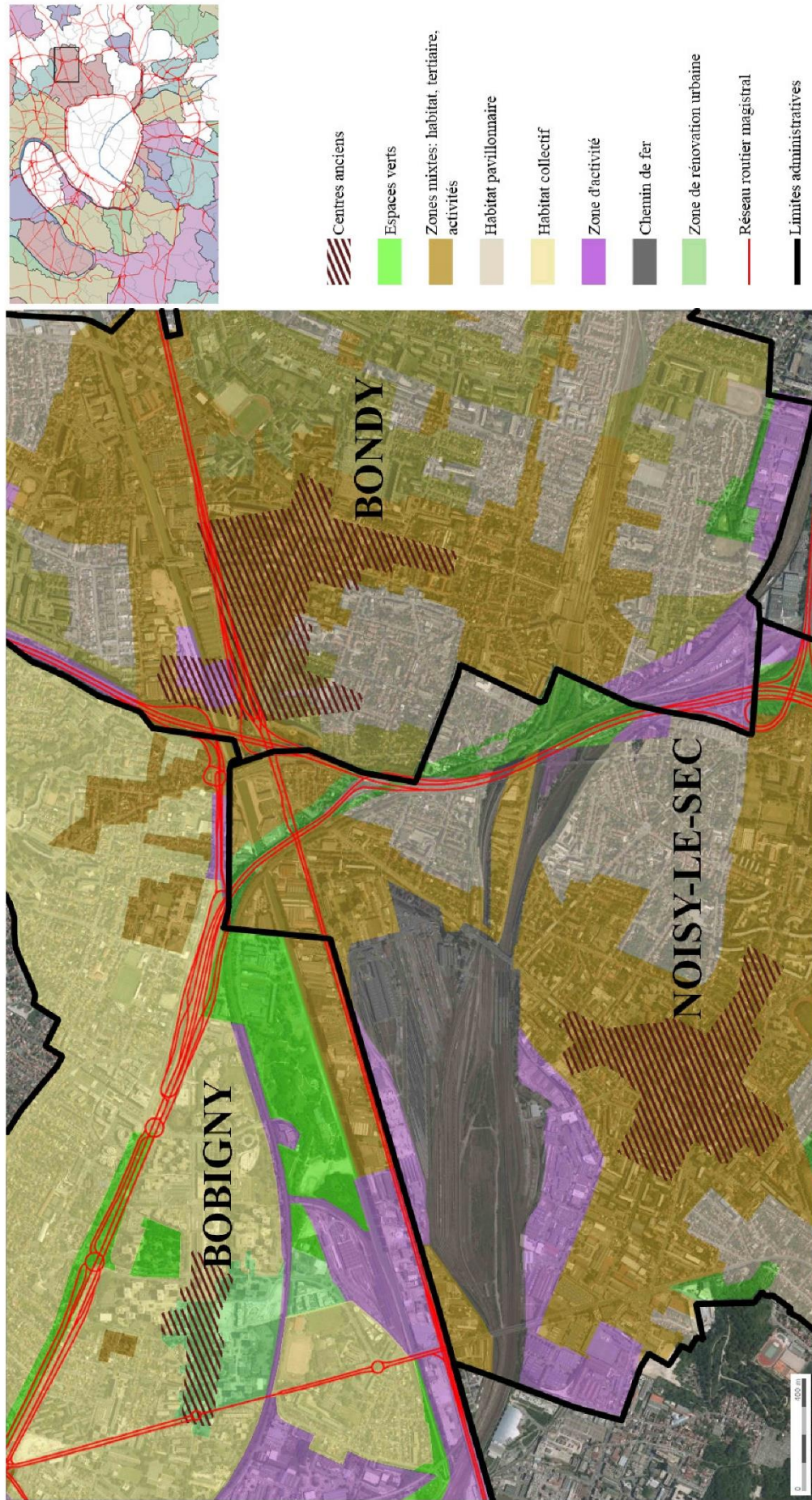


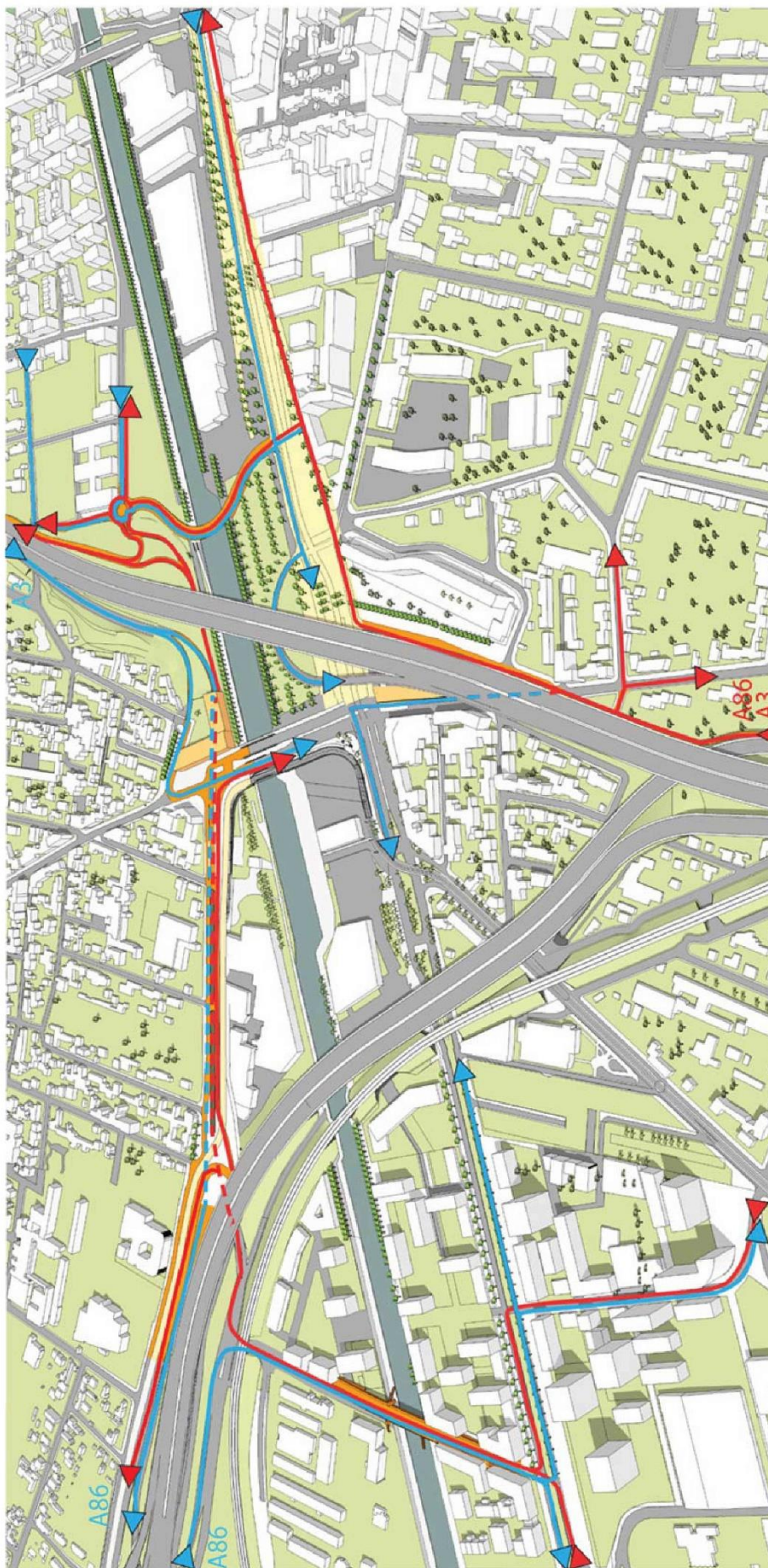
Famille 2 _ site 5 _ Bonneuil-sur-Marne



- Axe à supprimer
- Axe à conserver et/ou à créer
- ▨ Foncier à valoriser

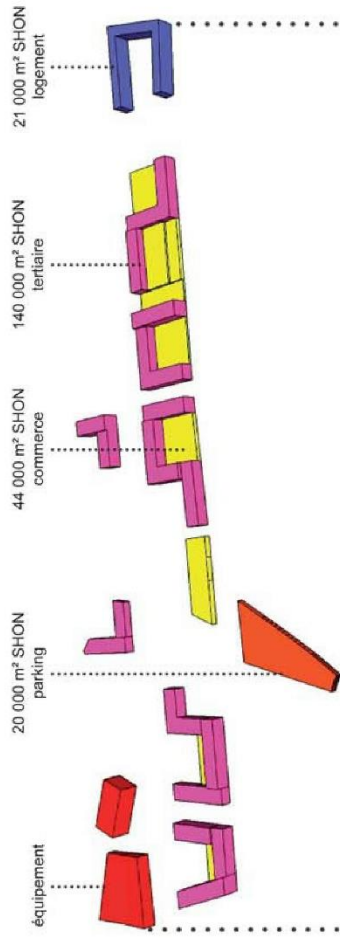
Famille 2 _ annexe_ Pont de Bondy





Extrait de Conseil Général de Seine-Saint-Denis, DVD, Secteur Pont de Bondy, Synthèse de réflexions sur l'évolution du contexte à long terme, 2014

OCCUPATION POSSIBLE - SCENARIO MAXIMALISTE, HORIZON 2025



En 2025, hypothèse de programmation et estimation du nombre de m² constructibles



Lortie - AIA - ERA - FHY - Hilaire - SECAD

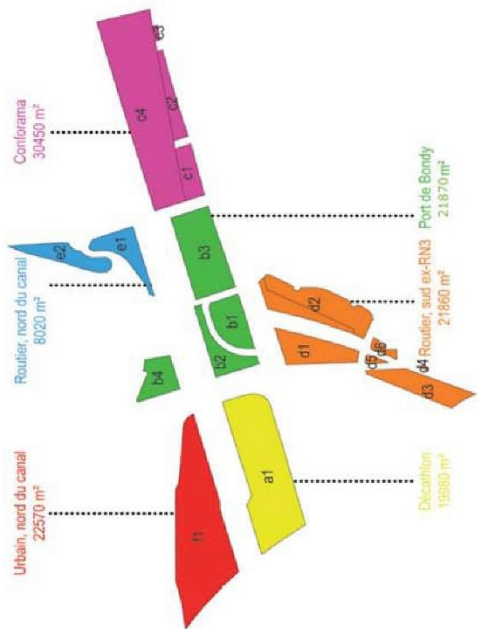
exN3-Pont de Bondy / CG93

MISSION 2 : ÉLABORATION DU PRÉ-PROGRAMME

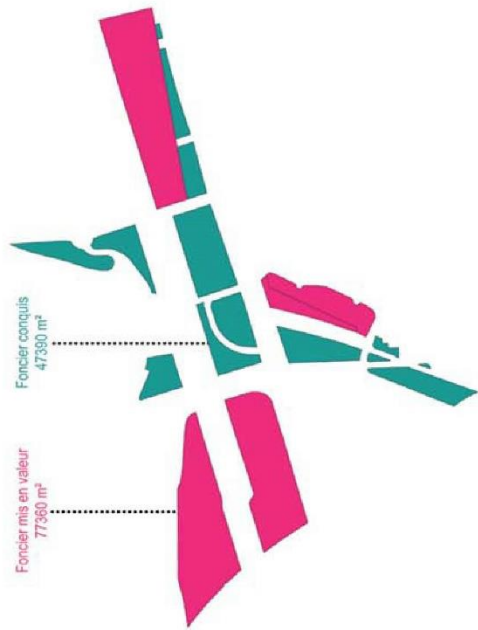
7 SEPTEMBRE 2011

FONCIER, DENSITE, PROGRAMMATION

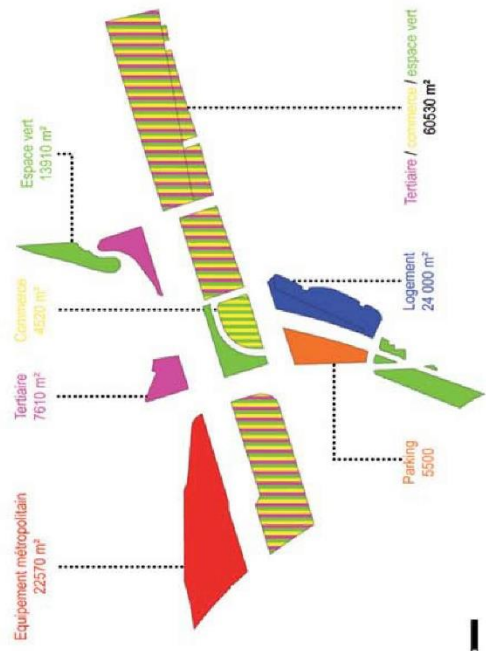
Secteurs



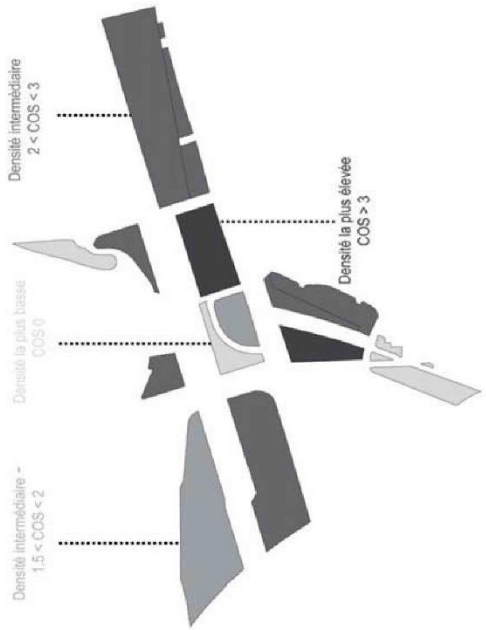
Fonciers conquis et mis en valeur



Hypothèse de programmation



Densités possibles



Lortie - AIA - ERA - FHY - Hilaire - SECAD

exN3 - Pont de Bondy / CG93

MISSION 2 : ÉLABORATION DU PRÉ-PROGRAMME

7 SEPTEMBRE 2011

De quoi l'urbanisme est-il le projet ?

Dossier d'habilitation à diriger des recherches

Rétro-manifeste

pour une recherche fondamentale en architecture

Mémoire inédit, volume 3/3

Une habilitation à diriger des recherches est un travail solitaire. Il ne serait toutefois concevable sans d'innombrables contributions, dont l'impossible somme s'impose comme le jalon du temps et du terrain parcourus. Chaque apport, conseil, avis consenti ou encouragement prodigué apparaît, à la fin, comme déterminant d'un résultat qui aurait pu prendre mille tournures. Que soient remerciés, tous ceux dont les noms apparaissent ci-après, ainsi que ceux que j'aurais oubliés et qui trouveraient dans ces pages les traces d'un échange lié de près ou de loin à cette réflexion.

Ma reconnaissance s'adresse d'abord à Sabine Barles, pour sa confiance et ses conseils précieux et aux membres du jury, qui ont spontanément accepté d'y participer. Je suis également redevable à mes collègues du Labex Futurs urbains, auprès desquels j'ai trouvé les motivations et l'énergie indispensables à ce chantier au long cours. Ma gratitude s'adresse aussi aux étudiants du DSA « Architecture et projet urbain », auxquels j'expose depuis quelques années déjà certaines hypothèses développées ici, ainsi qu'à mes collègues chercheurs. Je remercie plus particulièrement David Albrecht, Frédéric Bertrand, Isabelle Chesneau, Pascal Fort, Françoise Fromonot, Bernard Landau, Vincent Loubière, Miguel Macian, Pierre Mansat, Roberta Morelli, Armelle Ninnin, Yvan Okotnikoff, Frédéric Pousin, Francis Rol Tanguy, Estelle Thibault et Grégoire, pour son aide graphique, ainsi que Monique, la première, pour son infinie tolérance.

Table des matières

Introduction.....	3
Questionner les paradigmes	4
Origine et prolongements possibles d'une réflexion	7
Qu'est-ce que l'on entend par urbanisme ?.....	10
1. Généalogie de l'urbanisme.....	15
L'industrialisme comme clivage	17
L'industrialisme comme horizon	20
Urbanisme, contrôle et éducation	23
Types, standards, classification	25
La ville comme usine	27
Contrôle et surveillance	31
Aperçu des effets dans le premier XXe siècle	32
Aperçu des effets au second XXe siècle	35
Retour en France	39
2. Etat des territoires urbanisés : le cas de Paris.....	43
Enjeux et approches	45
Rétrospective et diachronie	49
Synchronie et doxa	53
Report modal et offre de mobilité	55
Structuration, densification et environnement	58
Egalité des territoires et concurrence	63
Paradoxe ou contradiction ?	66
Détour par l'Asie.....	68

3.	Hypothèses pour un renouvellement de paradigme	73
	Les paradigmes de l'urbanisme	75
	Fondements et limites du paradigme actuel	76
	Leviers pour un changement de paradigme	78
	Dépassement du paradigme actuel.....	80
	La métropole parisienne au prisme du confort.....	82
	Grand Paris et urbanisme géographique : « nature ».....	84
	Grand Paris et urbanisme géographique : « structures »	86
	Les ressources de l'aménagement	90
	L'urbanisme des données.....	92
	Esquisse d'une synthèse des tendances	96
4.	Conclusion	101
	City Beautiful; City Efficient; City Liveable.....	103
	Usages, contrôle et intensification capitaliste	104
	Enfermement	107
	Participation citoyenne	109
	Contribution des architectes	113
	Conclusion	117
5.	Bibliographie.....	121
	Urbanisme et territoire	121
	Urbanisme et mobilités	124
	Urbanisme et technologies de l'information	125
	Production urbaine et marchés.....	127
	Histoire de l'urbanisme	128
	Paris et agglomération parisienne	131
	Textes législatifs	133
	Société	133
	Ressources Internet.....	134
6.	Annexe : rapport de soutenance.....	137

Introduction

Dans la période de reconstruction consécutive à la Seconde Guerre mondiale, les techniques de l'urbanisme ont connu, dans de nombreux pays dits développés, un déploiement considérable. En France, cela s'est manifesté par un projet volontariste, incarné par le ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU) et l'adoption d'une politique planiste initiée dès 1946¹, qui s'appuyait sur des organismes d'Etat tels l'INSEE, le Commissariat au Plan, puis la DATAR à partir de 1963, ainsi que sur un tissu d'entreprises nationalisées dans les secteurs clés de l'énergie (EdF, GdF, Charbonnages de France, etc.), des transports (SNCF, Air France), des communications (PTT) et de l'industrie. Leurs actions sur le territoire étaient accompagnées d'opérateurs parapublics dont la Société centrale pour l'équipement du territoire, la SCET, filiale de la Caisse des dépôts et consignations créée en 1955, et la Société centrale immobilière, la SCIC, autre filiale créée en 1954. Le grand projet de reconstruction d'échelle nationale était orchestré par un collège d'urbanistes en chef. Ils assuraient la liaison entre l'administration centrale et les inspecteurs départementaux de l'urbanisme et de l'habitat chargés du contrôle de la mise en œuvre des projets, pour lesquels la Direction de l'aménagement du territoire du MRU désignait les techniciens et passait les contrats nécessaires aux études².

Cette situation se démarquait tout à fait de celle qui prévalait en France avant-guerre. L'urbanisme du premier XXe siècle était formalisé par une loi de 1919 qui lui conférait une portée nationale, certes, d'autant qu'elle s'appliquait « *lorsqu'une agglomération, quel que soit le chiffre de sa population, a[vait] été totalement ou partiellement détruite, par suite de faits de guerre* »³. Il n'en demeurait pas moins une question locale, puisque la loi stipulait à l'article suivant qu'à l'exception des précédentes, les frais de ces plans étaient à la charge des communes, au conseil municipal de laquelle il appartenait de désigner « *l'homme de l'art ou la société qu'il charge[ait] de l'étude et de la confection des plans et projets* ». C'était à la commune de mettre au point son plan et, par l'intermédiaire du préfet, de le soumettre au ministère de l'Intérieur et à sa Commission supérieure d'aménagement, d'embellissement et d'extension des villes, afin qu'il fut expertisé. Dans cette procédure, c'était le territoire local qui allait en quelque sorte à la rencontre du national.

Dans un mouvement de balancier, la décentralisation amorcée dans les années 1980 a de nouveau rapproché l'urbanisme du pouvoir local, sans toutefois restaurer la hiérarchie précédente. Le territoire s'est considérablement stratifié depuis la première loi sur l'urbanisme. Il en résulte une sédimentation de communes, d'intercommunalités, de métropoles, de pays, avec leurs PLU, PLUI, SCoT, voire un schéma directeur en ce qui concerne la région Île-de-France, qui fait que la commune ne s'adresse plus au ministère de l'Intérieur. Il n'y a pas que l'autorité de l'Etat qui se soit éloignée, il y a également ses financements et ses supports techniques. En recherche de ressources et de moyens, d'opérateurs et de concessionnaires, les collectivités locales sont désormais les principaux

¹ Le premier plan, dit plan Monnet, 1946-1952.

² *Urbanisme*, « Bilan de la reconstruction », n° 45-48, 1956, p. 173.

³ Loi du 14 mars 1919, dite loi Cornudet, sur les plans d'aménagement, d'embellissement et d'extension des villes, article 2, *Journal officiel de la République française*, 15 mars 1919, p. 2726.

inducteurs de leur propre développement, à travers toutes sortes de procédures et de contractualisations dont les appels à manifestation d'intérêt et les appels à projets urbains innovants de type « réinventer » (telle ville ou tel territoire) sont parmi les plus emblématiques, puisqu'ils font l'économie des études de programmation liminaires et soulagent la collectivité de la totalité des montages opérationnels.

Quelles évolutions l'urbanisme a-t-il connu pendant ce siècle, alors que le cadre de son exercice se transformait ? Il semble qu'il ait maintenu sa position téléologique entre des objectifs programmés et les moyens nécessaires à leur mise en œuvre. C'est ainsi qu'était décrit le « projet » dans le texte législatif de 1919, comprenant : « 1° Un plan (...); 2° Un programme (...); 3° Un projet d'arrêté du maire, pris après avis du conseil municipal et réglant les conditions d'application des mesures prévues au plan et au programme. »⁴ Un tel rôle lui est toujours dévolu cent ans plus tard : traduire un programme politique et technique en un ensemble de documents graphiques et textuels, le « plan », et en garantir la rencontre avec les moyens de sa mise en œuvre, sur le terrain.

En paraphrasant Peggy Deamer, on notera que, d'un point de vue marxiste, l'urbanisme opère tant au niveau infrastructural que super-structurel de l'économie⁵. Tandis que l'industrie des travaux publics et de la construction (à laquelle pourraient s'ajouter l'immobilier et son ingénierie financière) participe énergiquement à l'activité économique de base, l'urbanisme, tant du point de vue de la planification que de l'aménagement, agit au niveau du discours afin de légitimer les effets du capital et que ce dernier n'en soit pas inquiété⁶. Restreindre l'urbanisme au domaine de la transformation matérielle du territoire n'est toutefois pas lui rendre justice. Par les modes d'occupation de celui-ci, qu'il induit, c'est sur la production industrielle d'un ensemble beaucoup plus vaste de biens qu'il agit, dont ceux de consommation qui seront nécessaires à l'optimisation des situations ainsi créées, au premier rang desquels la voiture, dès lors que les formes de développement territorial l'exigeront.

L'hypothèse initiale sur laquelle repose le travail qui suit va toutefois au-delà des effets matériels de l'urbanisme. Elle pose que, comme champ d'action, celui-ci rassemble un ensemble de dispositifs qui contribue au contrôle de la société industrielle et de l'activité de ses membres, tout en intensifiant ses fonctions de production et de consommation. La deuxième hypothèse est que, eu égard à leur objectif initial lié à l'industrialisme, les principes fondateurs de l'urbanisme, même revus, ne suffisent pas à résoudre la contradiction entre l'organisation spatiale du territoire qui en découle et les enjeux actuels de développement soutenable et de protection de l'environnement. Compte tenu des moyens de contrôle et de surveillance qu'offrent les nouvelles technologies de l'information et de la communication, la troisième hypothèse est que ces fonctions de production et de consommation n'auraient plus à être assumées par la structuration même du territoire et de ses infrastructures, ce qui rendrait envisageable un inévitable changement de paradigme.

Questionner les paradigmes

Alors que les enjeux de la planification et de l'aménagement des territoires sont en pleine évolution, en concomitance avec les préoccupations sociales et environnementales déjà mentionnées de

⁴ Loi du 14 mars 1919, article 1^{er}.

⁵ Peggy Deamer écrit, au sujet de l'architecture : « *In the Marxist distinction between base and superstructure, architecture operates as much in the superstructure as in the base. While the construction industry participates energetically in the economic engine that is the base, architecture (particularly as a design practice) operates in the realm of culture, allowing capital to do its work without its effects being scrutinized* ». Peggy Deamer, *Architecture and Capitalism; 1845 to the Present*, New York, Routledge, 2014, p. 5.

⁶ Pour s'en convaincre, il suffit de se référer à une définition de l'urbanisme qui, parmi d'autres, en donne une vision aimable : « Science, art et/ou technique de l'organisation spatiale des établissements humains », in Françoise Choay, Pierre Merlin, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF, 2015, p. 792.

soutenabilité, on constate une forte inertie des principes fondateurs de l'urbanisme⁷. L'idéologie dominante du XX^e siècle a produit des métropoles majoritairement constituées d'aires spécialisées, au développement fondé sur une infrastructure puissante réduisant les temps de parcours d'une aire à l'autre. La tendance récente continue de se préoccuper principalement de mobilité, privilégiant les transports en commun, sur rail notamment, combinés à des stratégies localisées de densification immobilière, supposées agir en correction des propensions à l'étalement⁸. Cette tendance ne remet pas en question les principes de zonage et de spécialisation de l'usage du sol, mais est souvent associée à l'idée qu'il y aurait des formes urbaines vertueuses, ou du moins des densités raisonnables vers lesquelles tendre, devant conduire à une densification des tissus urbains, voire à leur mutation, notamment pour les tissus de pavillons⁹. Si la pensée commune préconise une ville compacte, pour certains elle devrait être « diffuse »¹⁰. Il en résulte la perception d'une concurrence entre ces deux modes et leurs variantes intermédiaires¹¹. Dans la mesure où les infrastructures de déplacement auraient une influence sur ces modes (habitat individuel et voiture versus ville dense et transports collectifs), il incomberait à l'urbanisme de définir la formule durable qui associerait au mieux infrastructures de déplacement et morphologies urbaines. Cette alternative n'en est une qu'en apparence¹². Y limiter l'urbanisme garantit le *statu quo* dans la production des territoires, puisqu'elle ne porte que sur les moyens supposés résoudre une équation qu'elle ne questionne pas. Cette perspective est-elle raisonnable ?

Devant le constat de cette relative inertie des principes de l'urbanisme pourtant confrontés à des profondes mutations sociales, un enjeu pour la période à venir consiste à se donner les moyens d'évaluer ses paradigmes actuels. C'est à ce dessein que cette habilitation à diriger des recherches souhaite contribuer. Elle s'inscrit dans un courant critique qui s'est précisé récemment tant dans les cercles académiques que professionnels. Diverses publications rendent compte de l'intensité des débats qui animent les milieux de l'urbanisme, de l'aménagement et de la planification, et des théories qui les sous-tendent. C'est le cas d'une réflexion académique collective et interdisciplinaire, conçue dans l'intention d'en restituer les clés à l'adresse des acteurs de l'enseignement et de la recherche notamment : *Urbanisme et aménagement, théories et débats*¹³. Elle est en quelque sorte complémentaire des actes d'un colloque de Cerisy consacré à *Repenser l'aménagement du territoire*, au cours duquel se rencontraient, en septembre 2019, académiques, responsables techniques de collectivités et de l'Etat, et opérateurs de l'équipement du territoire¹⁴. Ces questionnements trouvent leur symétriques dans les milieux de la recherche fondamentale également, synthétisés dans un autre ouvrage collectif issu d'un long processus de maturation *Pour La Recherche urbaine*¹⁵.

Plusieurs angles d'approche et méthodes sont ici déployés et chaque hypothèse est développée successivement dans l'une des trois parties du mémoire. La première est rétrospective, tandis que la deuxième, qui s'intéresse à la période actuelle, est introspective, et la troisième, plutôt prospective,

⁷ Jean-Marc Offner appelle à leur révision dans son ouvrage *Anachronismes urbains*, Paris, Presses de SciencesPo, 2020.

⁸ Bien que la terminologie soit peu utilisée en France, il s'agit de Transit Oriented Development (TOD), une stratégie d'intensification du développement urbain aux abords des points de réseau, dans des rayons de ¼ à ½ mile (400 à 800 mètres) autour des stations, dans le but de garantir un niveau de fréquentation minimum.

⁹ On pense notamment aux orientations du Schéma directeur de la région Île-de-France, mais aussi à des auteurs comme : Philippe Panerai, *Paris métropole, formes et échelles du Grand Paris*, Paris, éd. de la Villette, 2008 ; Pierre Merlin, *Transports et urbanisme en Ile-de-France*, Paris, La Documentation française, 2012.

¹⁰ Robert Bruegmann, *Sprawl : a Compact History*, Chicago, University of Chicago Press, 2005

¹¹ Austin Troy, *The Very Hungry City*, New Haven, Yale University Press, 2012

¹² Xavier Desjardins, *Urbanisme et mobilités, de nouvelles pistes pour l'action*, Paris, éd. de la Sorbonne, 2016

¹³ Sabine Bognon, Marion Magnan, Juliette Maulat (dir.), *Urbanisme et aménagement, théories et débats*, Paris, Arman Colin, 2020.

¹⁴ Stéphane Cordobes, Xavier Desjardins, Martin Vanier (dir.), *Repenser l'aménagement du territoire*, Paris, Berger Levrault, 2020.

¹⁵ Felix Adisson et alii, *Pour La Recherche urbaine*, Paris, CNRS éditions, 2020

est consacrée à l'exploration d'orientations pour un changement de paradigme et à l'anticipation des conséquences qui pourraient en découler. Par ailleurs, ces trois temps de la réflexion correspondent aux trois aspects d'un mode de questionnement généalogique qui associe l'histoire, la théorie et la critique¹⁶, dans un esprit interdisciplinaire et propre à éclairer les enjeux actuels des domaines de la production d'artéfacts, ici à l'échelle territoriale. Dans cette démarche, l'analyse critique de la période actuelle est orientée par les données issues de l'étude historique afin d'imaginer des prolongements possibles, et pourquoi pas souhaitables, aux processus de production du territoire. L'intention, pourrait-on écrire, est d'importer dans le domaine de l'urbanisme et de l'aménagement une démarche sur laquelle la recherche en architecture s'appuie couramment en tentant d'y intégrer les acquis de ce milieu d'accueil. Dans cette interdisciplinarité, l'histoire joue le rôle de dénominateur commun, puisqu'architectes et urbanistes chercheurs y ont spontanément recours. Il en résulte, –du moins je l'espère –, un enrichissement théorique, mais sans doute au prix d'une édulcoration des fondements disciplinaires – ce dont les lecteurs me pardonneront, je l'espère aussi. C'est peut-être le prix à payer pour un brassage qui semble opportun pour tenter d'apporter une contribution originale au débat sur le renouvellement de l'aménagement des territoires.

La première partie de la réflexion a un caractère généalogique. Elle questionne l'emboîtement entre les discours de l'urbanisme et certaines attentes de la société industrialiste et capitaliste du début et du milieu du XXe siècle, à la lumière des outils de l'urbanisme actuel, tels que la technique du zonage par exemple. Ce regard rétrospectif est essentiel afin de déceler les continuités dans l'appareil théorique, technique et opérationnel du début du XXe siècle, de manière à estimer dans quelle mesure il a été possible de réviser les anciennes visions au profit de nouvelles, qui seraient – ou non – plus en prise avec les enjeux présents. Par exemple, le développement des métropoles a contribué de manière décisive aux politiques de croissance de la seconde moitié du XXe siècle : alors que la spécialisation fonctionnelle des territoires répondait à une vision tayloriste et productiviste de la société, la dispersion de l'habitat individuel et la construction d'infrastructures était un moteur économique puissant. Mieux comprendre la généalogie des projets et des politiques auxquelles ils ont répondu permet de prendre un certain recul par rapport aux solutions d'aujourd'hui.

Un deuxième angle d'approche consiste à évaluer les projets de manière critique au regard des attentes auxquelles ils sont censés répondre, qu'elles soient environnementales (ex. lois Grenelle I et II), sociales (ex. loi Solidarité et renouvellement urbain (SRU), du 13 décembre 2000), ou autre. Par exemple, l'une des options fortes du schéma directeur en vigueur en Île-de-France repose sur un report modal vers les transports en commun, dont la pièce maîtresse est le Grand Paris express. Il s'agit d'optimiser les déplacements, mais sans remettre en question ce qui les induit, que ce soit la spécialisation des aires métropolitaines ou leur intense concurrence. D'un point de vue énergétique et environnemental, on mise sur la performance des éléments du système, sans s'interroger sur l'efficacité de l'organisation territoriale à laquelle ils contribuent, ni questionner leur bilan métabolique (un métro nécessite bien plus de matière par passager/km transporté qu'un bus à haut niveau de service par exemple).

La troisième partie développe un aspect théorique et prospectif – que d'aucun qualifierait de spéculatif – qui consiste à risquer l'hypothèse de nouveaux paradigmes et estimer en quoi ils permettraient de faire évoluer les positionnements, les méthodes et les projets. Les orientations actuelles reposent sur le calcul. Celui des temps et des capacités de déplacement, des densités de construction, d'habitants, d'actifs, pariant sur le potentiel structurant de grandes infrastructures à l'instar du Grand Paris express. Pourtant, les infrastructures de transport sont peut-être moins

¹⁶ Les programmes d'études graduées en architecture de type « History, Theory & Criticism », dont celui internationalement reconnu du MIT, développent une approche critique fondée sur la recherche historique et la pluridisciplinarité afin de questionner à la fois les tendances actuelles de la production, et celles des évolutions des positions théoriques et critiques : comprendre par l'histoire les théories qui guident l'action. <https://architecture.mit.edu/history-theory-and-criticism/program/overview>

structurantes que le désir des habitants d'habiter un certain cadre de vie plutôt qu'un autre. Cette alternative qualitative à l'option quantitative courante, concerne le cadre de vie de l'habitat, individuel ou collectif, mais aussi la proximité aux emplois, aux services, aux loisirs, etc. Y réfléchir autrement qu'au moyen du couple infrastructure-morphologie devrait permettre de dépasser ce qui est trop souvent pensé comme l'inéluctable « *caractère systémique de cette métropolisation, qui doit permettre de relier les enjeux de déplacements à ceux de l'habitat et à ceux de la diversification des moteurs et des lieux de l'économie* »¹⁷ et, dès lors, ouvrir la possibilité de revisiter de façon utile les paradigmes de l'urbanisme.

En résumé, ce mémoire aborde successivement ces trois aspects : généalogique et historique, portant sur l'origine des méthodes de l'urbanisme ; diagnostic et critique, au sujet de ses tendances actuelles, ses fondements et ses limites ; prospectif et théorique, sur le développement d'un positionnement alternatif et l'identification de facteurs à prendre en compte afin de tenter de dépasser certaines contradictions que l'analyse critique mettrait en évidence. Plutôt que d'esquisser ces dernières pistes, le mémoire propose le cadre théorique de leur déploiement, tant du point de vue historique que prospectif. Il le fait selon deux principaux canaux, l'un épistémologique, qui concerne les approches et les discours qui influent sur les méthodes de l'urbanisme, l'autre situé, en prenant pour principal territoire d'observation celui de l'agglomération parisienne au sens large, mais en s'autorisant des incursions en d'autres aires géographiques, en Amérique du Nord et en Asie notamment. Il s'appuie sur certaines données produites sur l'agglomération parisienne en 2015, au tout début de cette réflexion, qui sont jointes en dernière partie du deuxième volume du dossier d'habilitation. Elles n'ont pas été révisées depuis, sinon à la marge. Dans la mesure où la réflexion porte sur un temps long d'un siècle, cette mise à jour n'a pas été jugée essentielle. Elle le serait si cette réflexion devait être prolongée.

Origine et prolongements possibles d'une réflexion

Le questionnement développé dans les pages qui suivent a été initialisé il y a un peu plus d'une dizaine d'années, à l'occasion du mémoire rédigé en conclusion de la formation « Ingénierie, architecture et développement durable » du CREPA-Rouen¹⁸. Le constat était fait de l'avènement d'outils législatifs et réglementaires inédits, qui semblaient traduire une volonté politique affirmée de modifier les modes de production des territoires, hérités du XXe siècle, auquel répondait l'interrogation d'une évolution possible concernant leur organisation matérielle. L'évidence d'une disjonction entre les techniques de l'urbanisme, massivement basées sur le zoning, et les enjeux du développement durable, induisant une frugalité énergétique, conduisait à insister sur l'intérêt de réviser les approches et se demander si des agencements alternatifs étaient envisageables.

Cette interrogation était prolongée quelques années plus tard, lors d'une conférence introductive à la quatrième session du séminaire scientifique « Ignis mutat res II », consacrée à « Territoires et déplacements »¹⁹. Intitulée « Que fait l'énergie à l'architecture des territoires métropolitains ? », la conférence critiquait le dogme de la polarité mobilité-densité et suggérait diverses pistes susceptibles de dépasser ce fondement moderne. Plusieurs hypothèses sur le rôle des aménités, l'impact des mobilités ou les phénomènes de densification convergeaient avec celles développées à la même époque par Marc Wiel, qu'il devait mettre en forme dans un ouvrage publié à titre

¹⁷ Atelier international du Grand Paris, « Appel à candidatures pour la constitution du Conseil de l'Atelier international du Grand Paris (AIGP) », 7 juillet 2016, p. 2.

¹⁸ André Lortie, « Le développement soutenable : une occasion de (re)penser la forme métropolitaine ? », mémoire de fin de formation « Ingénierie, architecture et développement durable », CREPA-Rouen, 2009

¹⁹ Conférence d'André Lortie | Que fait l'énergie à l'architecture (hypothèses.org), introduction à la session 4 « Territoires et déplacements », séminaire scientifique « Ignis mutat res II », ENSA Paris Belleville, 28/11/2015.

posthume²⁰. Si nous partageons, pour l'agglomération parisienne, une vision stratégique commune, à distance de l'urbanisme développé par les structures métropolitaines actuelles (principalement la société du Grand Paris et Paris métropole aménagement), en revanche, le cheminement proposé ici s'ancre profondément dans l'histoire, afin d'inscrire la prospective dans une recherche de ce qui surdéterminerait les techniques de l'urbanisme : de quoi ce dernier serait-il le projet ?

Cette question découle de la conviction que les outils techniques ne sont pas neutres par essence, mais servent, explicitement ou non, des idéologies. C'est ce qui fondait la recherche historique menée dans les années 1980 par M. Christine Boyer au sujet de l'urbanisme aux Etats-Unis²¹. En dénonçant ce qu'elle considère comme le mythe de l'urbanisme américain, elle prenait le contrepied du récit officiel publié quelques années auparavant par Mel Scott à l'occasion du cinquantième de l'American Institute of Planners²². Avec une approche généalogique explicitement redevable aux travaux de Michel Foucault, Boyer participait d'une mouvance qui se démarque des récits positivistes ayant tendance à isoler la sphère des discours techniques et lui accorder une certaine autonomie vis-à-vis d'une société à l'émancipation de laquelle ils œuvreraient, à la manière de ce que Leonardo Benevolo a pu développer dans ses travaux²³. Quelques ouvrages ont marqué cette période de prise de recul, aux Etats-Unis, dont celui dirigé par Donald Kruckeberg, *Introduction to Planning History in the United States*²⁴, celui de Peter Hall, *Cities of Tomorrow*²⁵ ou l'ouvrage collectif codirigé par Mary Corbin Sies et Christopher Silver, *Planning the Twentieth-Century American City*²⁶.

Si l'ouvrage de Kruckeberg est typique des *urban studies* américaines et de leur visée didactique à l'adresse des milieux académiques autant que professionnels, la partition des chapitres opérée par Hall est révélatrice d'une approche qui s'intéresse autant aux structures et modalités de production qu'aux artefacts produits, que l'auteur retient afin de caractériser les types de ville et les périodes significatives : « The City of By-Pass Variegated » ; « The City in the Garden », « The City of Monuments », « The City of Towers », etc. Une telle convergence entre l'analyse des structures spatiales et celle des processus de production a progressivement émergé en France aussi, là où s'étaient longtemps ignorées les approches culturelles des formes urbaines, à la manière de Pierre Lavedan²⁷, et celles sociales, économiques et politiques, telles que développées il y a quarante ans dans *Histoire de la France urbaine* par exemple²⁸. Il s'agit, entre autres, des travaux pionniers menés sous la direction de Michel Foucault au sujet des hôpitaux et de la naissance des stratégies urbaines de contrôle modernes, dans lesquels l'organisation spatiale matérielle prend une signification politique, à travers la description analytique de leurs modalités d'engendrement²⁹.

²⁰ Marc Wiel, *Grand Paris, vers un plan B*, Paris, éditions Carré, 2014

²¹ M. Christine Boyer, *Dreaming the Rational City. The Myth of American City Planning*, Cambridge, MIT Press, 1986

²² Mel Scott, *American City Planning since 1890*, Berkeley, University of California Press, 1969.

²³ Leonardo Benevolo, *Le Origini dell'urbanistica moderna*, Laterza, Bari, 1963, traduction française, *Aux Sources de l'urbanisme moderne*, Paris, Horizons de France, 1972.

²⁴ Donald A. Kruckeberg, *Introduction to Planning History in the United States*, New Brunswick, Center for Urban Policy Research, 1985.

²⁵ Peter Hall, *Cities of Tomorrow*, Oxford, Blackwell Publishing, 1988

²⁶ Mary Corbin Sies et Christopher Silver, *Planning the Twentieth-Century American City*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1996

²⁷ Pierre Lavedan, *Histoire de l'urbanisme ; époque contemporaine*, Paris, H. Laurens, 1952

²⁸ Georges Duby (dir.), *Histoire de la France urbaine*, Paris, Seuil, 5 vol., 1980-1985.

²⁹ Bruno Fortier, « Le camp et la forteresse inversée », in Michel Foucault (dir.), *Les Machines à guérir*, Liège, Mardaga, 1979, pp. 45-51

La réflexion développée ici prend appui sur l'histoire comme déterminante des situations actuelles et surdéterminante des situations à venir. Elle délaisse l'analyse architecturale des formes urbaines, tout en retenant des *urban studies* américaines les interactions entre ces formes et leurs processus de production, en leur associant une approche généalogique afin de tenter un récit sur un siècle. Si, aux Etats-Unis, ces *études urbaines* sont parvenues à opérer cette rencontre entre la face sociale et celle spatiale matérielle concrète de la société, elle est beaucoup plus délicate en France. C'est, du moins, ce qui transparaît des récentes synthèses des débats et théories qui les sous-tendent dans lesquelles les aspects matériels et formels de la production urbaine sont peu présents, malgré de récurrentes déclarations d'intention³⁰.

Des nombreuses lectures qui ont participé de la formalisation actuelle de cette recherche, certaines rendent compte d'approches convergentes. Elles abordent parfois les mêmes aspects de l'urbanisme, sans néanmoins s'interroger sur leurs fondements. Le politologue et chercheur au CERAPSE-TemiS, Gilles Pinson, s'est intéressé à la question du projet urbain sur un intervalle allant de la reconstruction de l'après Seconde Guerre mondiale à la période actuelle, en esquissant une sorte d'analyse normative des pratiques de projet, sans toutefois se préoccuper des aspects matériels, situés hors de son champ de préoccupation³¹. Le dessein du présent travail est d'en adopter le contre-champ spatial concret, tout en prolongeant l'aspect normatif par l'esquisse d'une analyse prospective. Antoine Picon, dans un article dense et précis, a rendu compte de permanences et d'évolutions de l'urbanisme sur une durée semblable à celle retenue ici, mais sans réellement en approfondir les aspects opérationnels³². Il y développe toutefois une approche généalogique à laquelle s'apparente tout à fait celle des pages qui suivent, en interrogeant lui aussi les avancées technologiques récemment mises au service de l'urbanisme.

En tentant de renouveler les questionnements sur la nature de l'urbanisme, cette habilitation à diriger des recherches se veut le socle d'un projet au long cours qui aurait pour ambition de revisiter les approches actuelles en identifiant divers chantiers, à la fois autonomes et complémentaires, à caractère généalogique, diagnostic ou prospectif : d'une part, mieux comprendre ce qui fonde l'urbanisme comme champ de pensée et d'action ; d'autre part, affiner les notions à partir desquelles évaluer sur le terrain l'état des territoires qui en résultent ; contribuer, enfin, à une réflexion sur l'évolution des pratiques et l'apport que la discipline architecturale peut leur offrir dans un esprit de co-construction interdisciplinaire³³. La partie de la conclusion consacrée à la « contribution des architectes » indique des orientations à donner à l'encadrement de thèses qui iraient en ce sens. Mais, plus généralement, c'est peut-être en déplaçant l'origine même du questionnement que ce travail prétend apporter une contribution originale, en se demandant : « *de quoi l'urbanisme est-il le projet ?* » Encore faut-il, pour cela, préciser ce que l'on entend par « urbanisme ».

³⁰ A titre d'exemple, le chapitre « Production urbaine » d'*Urbanisme et aménagement*, est introduit par une définition de la notion qui indique qu'« elle désigne l'ensemble des processus de transformation matérielle de l'environnement bâti », alors qu'il s'agit de « l'analyser à partir des dimensions économiques et politiques, et surtout de leur articulation », sans jamais considérer que les formes elles-mêmes pourraient induire des questionnements spécifiques (cf. introduction au second volume de ce dossier d'habilitation). Félix Adisson, Antoine Guironnet, « Production des territoires ; les approches d'économie politique », in *Urbanisme et aménagement, théories et débats, op. cit.*, p. 165.

³¹ Gilles Pinson, https://www.academia.edu/12100840/Le_projet_urbain_en_questions

³² C'est le cas lorsqu'il considère qu'« en France, par exemple, [...] l'urbanisme englobe encore les deux pratiques [de la planification et de l'*urban design*] » alors que depuis 1967 et la loi d'orientation foncière qui a créé les schémas directeurs et les plans d'occupation des sols, ces deux temps de l'aménagement ont été séparés. Antoine Picon, « Villes et systèmes d'information : de la naissance de l'urbanisme moderne à l'émergence de la *smart city* », *Flux*, janvier 2018, n° 111-112, p. 91.

³³ Isabelle Laudier, Lucie Renou (dir.), *Prospective et co-construction des territoires au XXI^e siècle*, Paris, Herman, 2020

Qu'est-ce que l'on entend par urbanisme ?

L'urbanisme a souvent été revendiqué par ses promoteurs comme scientifique³⁴. Certains le voient comme une discipline³⁵, mais la notion de champ disciplinaire serait plus appropriée, sa géométrie évoluant suivant que l'on s'intéresse à ce qui détermine les phénomènes urbains, ou à l'action sur l'urbanisation et l'organisation des territoires. Dans le premier cas, l'urbanisme sera principalement perçu au prisme des sciences humaines et sociales (géographie, sociologie, sciences politiques, anthropologie, linguistique, sémiologie, etc.), tandis que dans le second, les sciences humaines (économie, droit, sociologie, géographie) seront en rapport étroit avec des disciplines et pratiques techniques (aménagement, architecture, écologie, génie, paysage, etc.), sachant que celles-ci peuvent tout à fait aborder l'étude des phénomènes urbains. Mais en quoi consiste ce champ d'action³⁶ ?

La langue anglaise offre des modulations intéressantes lorsqu'il s'agit de désigner les modes de pensée et d'action techniques et politiques qui visent l'organisation des territoires en général ou urbains en particulier. Le plus large est le terme *planning*, qui ne concerne pas que les territoires³⁷. Lorsqu'il s'agit de planification d'une aire urbaine, on dira *town, city* ou, plus simplement, *urban planning*, en fonction des caractéristiques de l'aire urbaine concernée, ou au contraire de son aspect générique. Ce terme se distingue de *urban design*, qui vise plutôt l'organisation spatiale concrète d'un fragment urbain, son « architecture urbaine ». Le terme *urbanism* peut aussi être utilisé. Il peut désigner la part théorique de l'*urban planning*, ou l'étude des besoins pratique des sociétés urbaines, ou des modes d'interaction caractéristiques entre habitants d'une ville, petite ou grande (*town* ou *city*). Il s'apparente alors aux *urban studies*, qui abordent les questions urbaines plutôt par le prisme de la sociologie et des sciences politiques, et s'occupent des phénomènes urbains, dont leur aspect spatial.

En français, les choses sont à la fois plus simples, puisque les termes sont moins nombreux, et plus complexes, compte tenu des diverses significations qu'on leur prête inévitablement. La *planification*, équivalent français de *planning*, est cette démarche qui consiste à anticiper l'avenir pour le maîtriser mais ne concerne pas spécifiquement les villes, ni même les territoires. L'*aménagement* n'est pas non plus propre à la question urbaine. L'une et l'autre seront suivis de l'adjectif « urbain » lorsqu'il s'agira de cette qualité de territoire : planification urbaine, aménagement urbain. Planification et aménagement se rencontre plus spécifiquement dans l'aménagement du ou des territoires. Celui-ci repose sur l'anticipation du devenir de la société et l'instauration des moyens pour atteindre un futur jugé souhaitable, qui est le propre de la planification et qui nécessite de s'interroger sur la manière dont ces « moyens » sont susceptibles de se matérialiser dans l'espace concret du territoire, par son aménagement³⁸. Planifier n'induit donc pas nécessairement la production d'un dessin en plan, contrairement à ce que l'on pourrait croire intuitivement, tandis que l'aménagement le nécessitera plus généralement.

³⁴ Pierre Merlin, *L'Urbanisme, Que Sais-je ?*, Paris, Presses universitaires de France, 1991, p. 3 et p. 26

³⁵ Dès 1965, c'est en ce sens que Françoise Choay le définit : « *vers la fin du XIXe siècle, l'expansion de la société industrielle donne naissance à une discipline que se distingue des arts urbains antérieurs par son caractère réflexif et critique, et par sa prétention scientifique* ». In *L'Urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*, Paris, Seuil, 1965, p. 8.

³⁶ « *L'urbanisme, terme apparu récemment dans la langue française (au début du XXe siècle), n'est pas aisé à définir. Il a suscité de nombreuses "théories" dont aucune n'a fait l'unanimité. Peut-être cette difficulté s'explique-t-elle par le caractère essentiellement pluridisciplinaire d'une activité qui vise à créer dans le temps une disposition ordonnée de l'espace, en re-cherchant harmonie, bien-être et économie. En effet, l'urbanisme relève autant de l'art que de l'architecture, de l'économie que de la sociologie, de l'histoire que de la géographie, du droit que de l'ingénierie.* » Pierre Merlin, *L'urbanisme*, Paris, PUF, 2016.

³⁷ Il suffit d'évoquer le *family planning* par exemple.

³⁸ Xavier Desjardins, *L'Aménagement du territoire* [2017], Paris, Armand Colin, 2021.

Urbanisme désignera le processus technique et politique concerné par l'organisation des territoires urbains et non-urbains, dès lors qu'ils sont dans l'aire d'influence d'une ville, d'une conurbation ou d'une métropole, voire de tout territoire valorisé si l'on considère la métropolisation³⁹ comme résumant ce phénomène. Mais il désignera tout aussi bien les aspects théoriques ou doctrinaux, en même temps que le dessin des dispositifs architecturaux et de génie civil sensés les matérialiser dans l'espace. Dans les années 1970, une expression nouvelle apparaît, supposée désigner ce dernier aspect. Elle fusionne la notion anglo-saxonne de *urban design* et l'esprit italien de l'architecture de la ville⁴⁰ : « projet urbain ». Si, pour certains, l'expression est entachée d'une origine doctrinale⁴¹, pour d'autres, elle permet de clarifier cette indistinction entre l'intention non-spatialisée de l'urbanisme (le schéma) et la réalité matérielle et formelle de la transformation d'un lieu. Ces deux aspects sont-ils indistinctement couverts par la notion d'urbanisme ou est-il opportun de les distinguer ? C'est une vraie difficulté qui nécessite un approfondissement.

Dans *L'Urbanisme, utopies et réalités*, Françoise Choay est très claire à ce sujet : « D'un ensemble de philosophies politiques et sociales (Owen, Fourier, Considérant, Proudhon, Ruskin, Morris), ou de véritables utopies (Cabet, Richardson, Morris), on voit ainsi se dégager, avec un plus ou moins grand luxe de détails, deux types de projections spatiales, d'images de la ville future, que nous appellerons désormais des « modèles ». Par ce terme, nous entendons souligner à la fois la valeur exemplaire des constructions proposées et leur caractère reproductible. Toute résonance structuraliste devra être écartée de l'emploi de ce mot : ces modèles du « pré-urbanisme » ne sont pas des structures abstraites, mais au contraire des images monolithiques, indissociables de la somme de leurs détails. »⁴² Pour Choay, tout au moins en ce qui concerne ce qu'elle identifie comme « pré-urbanisme », les projections spatiales sont indissociables de la somme de leurs détails. Cette position est cohérente dans la mesure où elle s'intéresse aux discours, dans lesquels principes généraux et formalisation spatiale forment un tout discursif « monolithique ».

Cette approche épistémologique devient un piège lorsqu'à la période suivante, celle de l'urbanisme, le discours progressiste s'illustre d'une imagerie moderniste qui se prétend seule capable d'incarner les principes généraux revendiqués. Par exemple, d'un point de vue économique et social, le zoning et la mécanisation des déplacements préconisés par Léon Jaussely⁴³ en 1922 sont aussi tranchés que ceux réclamés par Le Corbusier, mais sans la radicalité de l'écriture architecturale et des solutions techniques du second. Si, du point de vue du discours, chaque proposition forme un tout singulier, en revanche, du point de vue du projet, on peut distinguer d'un côté la communauté de vue socio-économique de Le Corbusier et Jaussely et, de l'autre, l'opposition des écritures architecturales et techniques qui la spatialisent, ce dernier étant l'un des représentants par excellence de la culture de

³⁹ En ce qui concerne la notion de métropole, on se reportera à l'ouvrage de Ludovic Halbert, *L'Avantage métropolitain*, Paris, PUF, 2010, bien qu'il limite la notion de métropolisation à l'aire d'influence immédiate des métropoles. L'étude de Sandrine Berroir et Alli, *Les systèmes urbains français*, Travaux en ligne n° 10, Paris, Datar, 2012, enrichit considérablement cette notion, qui pourrait l'être davantage encore en y intégrant les aspects de l'économie résidentielle, comme les travaux de Davezies et Talandier l'ont montré, de même que ceux de Sabine Barles au sujet de l'écologie territoriale (« Urban Metabolism of Paris and Its Region », *Journal of Industrial Ecology*, Volume 13, Number 6, pp. 898-913). Cette notion concerne l'ensemble des territoires, considérés comme inscrits dans un réseau d'interactions qui les prend dans les mailles d'une mobilité économique, à la fois humaine, productive et marchande. Dans cette figure, tout territoire est potentiellement actif, même lorsqu'il est (momentanément) « en friche ».

⁴⁰ Il s'agit de l'importation par le milieu architectural français de l'approche italienne de la Tendensa.

⁴¹ C'est une des critiques qui étaient adressées au « "projet urbain" qui règne sur la situation française » dans le dossier « Urbanisme fin de siècle », du n° 8 de la revue *Criticat*, paru en septembre 2012, p. 39.

⁴² Françoise Choay, *L'Urbanisme, utopies et réalités, une anthologie*, Paris, Editions du Seuil, 1965, p.16. Certes, cette référence a plus d'un demi-siècle, mais elle demeure fondatrice de la manière dont l'urbanisme est abordé en France.

⁴³ Léon Jaussely, « Avertissement », in Raymond Unwin, *L'Etude pratique des plans de ville. Introduction à l'art de dessiner les plans d'aménagement et d'extension [1922]*, Paris, l'Equerre, 1981.

l'école des Beaux-Arts, qui lui avait décerné le grand prix de Rome en 1903. L'urbanisme progressiste peut-il avoir plusieurs visages, ou n'est-il progressiste qu'à condition d'arborer une physionomie architecturale moderniste ?

Les procédures d'urbanisme actuelles répondent, à leur manière, à cette question. Depuis 1967, en distinguant le schéma (celui directeur d'aménagement et d'urbanisme, ou SDAU, puis de cohérence territoriale, ou ScOT) du plan (plan d'occupation des sols, ou POS, puis plan local d'urbanisme, ou PLU), les lois françaises ont résolu le problème que posait l'association, en un document d'urbanisme unique, de l'intention et de ses modalités de mise en œuvre, tel que le suggérait la loi de 1919. D'un côté, le schéma oriente les transformations du territoire sans donner de précisions sur le foncier, sur le dessin des ensembles immobiliers ou des infrastructures. De l'autre, le plan précise les emprises foncières, et le règlement qui lui est associé définit les dispositions architecturales. Le schéma oriente le développement à long terme et n'est pas opposable aux tiers, tandis que le plan est le médiateur entre les intentions du schéma et l'espace concret. En ce qui concerne les infrastructures, alors que les POS ne portaient que sur le domaine privé des parcelles, les PLU ont comblé ce vide en apportant des précisions sur leur formalisation.

Cet exemple met en évidence deux aspects de l'urbanisme : celui qui participe de la planification, par l'intermédiaire du schéma ; celui qui concerne la mise en forme spatiale, déterminée par le découpage foncier et les règles d'édification du plan. Ce qui semble former un tout monolithique du point de vue du discours comporte au moins deux aspects distincts côté opérationnel.

A travers le schéma, l'urbanisme est un médiateur entre les stratégies de la planification et l'espace géographique. La planification est cette démarche d'économie et de philosophie politique qui consiste à calculer l'état d'une collectivité (de sa population, de son économie, des infrastructures dont elle dispose, etc.) et, sur cette base, d'envisager des futurs possibles. Faire « l'exposé de ce qui est, et le programme de ce qui devrait être »⁴⁴. Une fois un scénario d'avenir choisi, l'urbanisme est cet opérateur qui permet de traduire les orientations quantifiées en interventions localisées. Une telle démarche soulève plusieurs questions. Quelle est la fiabilité des scénarios ? Quels moyens a-t-on de les ajuster dans le temps et à quel niveau opérer (local, régional, national...) ? A qui incombe le choix de la mise en forme de ces orientations dans l'espace concret ? Parmi d'autres, ces questions suffisent à mettre en évidence ce qui incite à dissocier ces deux segments de l'aménagement du territoire : devant les incertitudes croissantes de ce qui détermine l'avenir (aléas climatiques, sanitaires, économiques, politiques, etc.), il est nécessaire de pouvoir réviser les prévisions, sans pour autant compromettre les opérations en cours, qui ne peuvent plus être uniquement imposées par le haut, mais doivent être portées localement⁴⁵. Une question d'articulation sur laquelle nous reviendrons ultérieurement.

Si l'on revient à la définition de l'urbanisme comme champ d'action, on aura tendance à distinguer un « urbanisme géographique » d'un côté, qui concerne la planification et les outils et procédures nécessaires à la transposition de celle-ci sur le territoire à aménager, et un « urbanisme de terrain », ou spatial concret, de l'autre côté (à moins d'utiliser un autre terme qu'urbanisme pour désigner la part du processus qui concerne l'aménagement local, tel que « projet urbain » par exemple). Mais c'est moins l'aspect sémantique qui importe que celui conceptuel, qui consiste à distinguer deux niveaux d'action, voire deux démarches de conception différentes dans les deux temps du processus opérationnel.

⁴⁴ http://archive.wikiwix.com/cache/?url=http%3A%2F%2Feconpapers.repec.org%2Farticle%2Fnecocono%2Fv_3a2011_3ay_3a2011_3ai_3a03_3ap_3a351-392_5f01.htm. Cité dans Wikipedia, « Economie politique », https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89conomie_politique#cite_note-2

⁴⁵ Voir l'exposé de François Ascher qui a gardé toute sa pertinence et son actualité : *Les Nouveaux Principes de l'urbanisme*, La Tour-d'Aigues, édition de l'Aube, 2001

Cette diffraction permet d'aller beaucoup plus loin dans l'identification de ce qu'est l'urbanisme, en questionnant chaque partie du processus pour ce qu'elle est, et en s'interrogeant sur les liens qui les unissent. C'est une clé d'entrée à la fois pour relire les processus socio-politique et technique de la naissance de l'urbanisme, et pour tenter de comprendre leur état actuel. Car si on peut argumenter d'une hypothétique discontinuité entre planification et aménagement, tant dans les procédures opérationnelles que dans les processus de conception, comment expliquer qu'il y ait une si grande uniformité dans les aménagements produits, que ce soit en zone d'aménagement concerté, en périphérie de bourg ou dans les aires métropolitaines en général ? De quoi cette apparente continuité est-elle l'indice ? Y a-t-il une force téléonomique qui unirait ces deux segments et quelle serait-elle ? Avant d'aborder ces aspects contemporains, il importe de clarifier leurs origines afin de les mieux comprendre. Le moment historique du passage de ce que Françoise Choay identifie comme pré-urbanisme à l'urbanisme, semble de ce point de vue déterminant. C'est l'objet du début de la première partie.

1. Généalogie de l'urbanisme

Cerner ce qu'est l'urbanisme aujourd'hui, les enjeux auxquels il répond et les modalités suivant lesquelles il le fait (afin de tenter de répondre à la question : *De quoi l'urbanisme est-il le projet ?*) nécessite de revoir ses conditions d'émergence et de s'intéresser aux discours de sa légitimation, de même qu'aux canaux de son instauration. Au cœur de cet examen se trouve la question historique de la montée en puissance de l'industrialisme. Alors que ce dernier crée, au tournant des XVIIIe et XIXe siècles, une sorte de plan de clivage entre les tenants du progrès et les nostalgiques de l'harmonie perdue de la cité, son acceptation au tournant des XIXe et XXe siècles lui fait perdre son statut de variable du problème urbanistique pour celui de constante du contexte socio-économique général auquel l'urbanisme se doit désormais de répondre.

Si, pour Françoise Choay, ce clivage n'est pas un problème, compte tenu de sa méthode d'analyse qui repose sur la notion de modèle et vise à distinguer les diverses approches de l'urbanisme à des moments donnés de son histoire, en revanche, ce facteur est déterminant pour qui s'intéresse à la nature de l'urbanisme, qui consiste à arrimer le théorique à l'opérationnel et la stratégie à l'action.

Bien que son ouvrage charnière, *L'Urbanisme, utopies et réalités* soit daté et que le classement auquel il procède apparaisse critiquable un demi-siècle plus tard, il a durablement marqué l'étude de l'urbanisme en France. C'est par sa relecture que procède l'examen généalogique qui suit, en tentant de déceler dans les textes de son anthologie ce qui fait socle commun plutôt que ce qui distingue ou discrimine. De la question industrielle, présente chez une grande majorité d'auteurs, c'est celle de l'industrie comme système qui émerge, mais aussi celle de l'usine comme modèle qui, en quelque sorte, l'incarne. La ville devient cette usine qui, comme elle, optimise l'économie d'ensemble du processus auquel elle est dédiée et, comme elle aussi, affirme les mécanismes par lesquels elle contrôle : zonage, infrastructures de déplacement de masse, équipements spécialisés, etc. Ce parallèle est très explicite dans les écrits de Léon Jaussely, auxquels Choay ne s'était pas intéressée en 1965, mais il est aussi présent chez une majorité de contributeurs. Au point qu'il serait opportun de relire les principaux manuels et cours d'urbanisme des origines afin d'y retrouver les références aux éléments de cette organisation à la fois sociale et productive. Plutôt que cette piste, c'est celle d'une recherche du sens que l'on attribue à la structure usine que ce mémoire privilégie, notamment par la lecture que l'on peut en faire à l'aide de l'appareil d'analyse du pouvoir mis au point par Foucault dans *Surveiller et punir* et résumé par Deleuze.

Aborder l'urbanisme en tant que champ interdisciplinaire qui arrime le théorique à l'opérationnel impose d'aller voir quels en sont les effets à l'échelle géographique et sur le terrain. Compte tenu de certains facteurs historiques comparables, c'est par un détour aux Etats-Unis que cette mesure sera prise, avant d'en transposer les enseignements au cas français. En revanche, l'échelle du terrain ne sera pas approfondie dans cette première partie, mais dans les deux suivantes.

L'industrialisme comme clivage

« Comme nous le disions dans notre mémoire du Concours du Plan d'extension de Paris, on en est arrivé à considérer l'organisation économique des cités comme une sorte de "taylorisation" en grand d'un très vaste atelier, où, pour des raisons très précises, chaque chose doit avoir une place définie et ne peut être qu'à cette place. Dans cet atelier, il faut d'autant plus d'ordre que les rouages en sont multiples et compliqués, c'est-à-dire que dans la grande ville l'organisation doit être plus poussée, plus étudiée que dans la petite agglomération. On veut surtout éviter les pertes de temps et les cheminements inutiles pour les hommes et les choses, car ils pèsent lourdement sur la vie collective comme sur la vie individuelle.

Un tel souci d'organisation ne peut réussir qu'en mettant de l'ordre dans les classifications, en les subordonnant les unes aux autres, celles d'un intérêt de moins en moins général ou celles d'un intérêt de plus en plus particulier étant subordonnées à celles d'un intérêt de plus en plus général ; bien certainement, l'urbanisme moderne est un facteur de discipline et non seulement de discipline économique mais aussi sociale.

La ville, par son organisation, doit donner le meilleur rendement possible tout en limitant l'effort des hommes, cela est logique car ce rendement économique est devenu aujourd'hui d'autant plus essentiel dans le monde qu'il est le facteur du bien-être social, fin recherchée. Il faut mieux produire pour mieux vivre et aussi mieux vivre pour mieux produire, tel est l'axiome du jour dont la réalisation est le problème de la société moderne ; il domine entièrement la vie générale : c'est celui des sociétés et c'est celui des hommes comme des agglomérations.

On comprend donc pourquoi l'on réclame aujourd'hui de l'urbaniste des plans de villes essentiellement logiques, où tout est raisonné et obéit d'abord à des fins pratiques.

Ainsi la loi moderne, loi du progrès, si clairement exprimée par les philosophes, les économistes, les sociologues modernes, celle de la spécialisation, de la division ou séparation des fonctions, trouve son expression dans l'organisation sociale et économique de la cité et par là dans le plan de ville.

Tel est le premier principe directeur de l'urbanisme de notre temps. C'est l'ordre obtenu par la division des fonctions qui permet à l'urbaniste de donner à chaque élément le développement réel qu'il comporte parce qu'il peut par ce moyen en supprimer, même pour l'avenir, la valeur ou l'importance relative parmi tous les éléments organiques du plan.

Il n'y a pas d'élément fonctionnel, dans la cité, qui reste indépendant de l'ordre général économique basé sur la division des fonctions. »

(...) « Mais que devient l'art dans toute cette affaire ? (...) La recherche d'harmonie avec le cadre naturel, le site, avec le caractère local qu'on exige de l'urbaniste sont des faces nouvelles du problème de l'art urbain (...) Le grand développement des plantations publiques et privées en est une autre qui est toute une révolution dans les aspects de l'art urbain d'aujourd'hui, donc dans l'esthétique des villes ; la composition même des plans de villes s'en trouve transformée (...) S'il est possible, réaliser le mélange intime du cadre naturel et du milieu urbain, ou, si le cadre ne s'y prête pas, ramener la nature dans ce milieu par l'énorme développement des plantations. Rapprocher la vie de l'homme urbain de la Nature, tel est le deuxième principe directeur dont toute la nouvelle théorie de l'urbanisme moderne découle, dans ses effets pratiques comme dans son esthétique. »⁴⁶

Dans son « Avertissement » à l'édition française de l'ouvrage de Raymond Unwin, *Town Planning in Practice*, Léon Jaussely pose de manière extrêmement claire les jalons de l'urbanisme du XXe siècle : la ville est ce « très vaste atelier » ou, pourrait-on dire, cette grande usine, qu'il incombe à l'urbanisme de mettre en ordre et de réconcilier avec la nature. Ces deux principes directeurs sont considérés comme des facteurs du bien-être social.

L'hygiénisme et la séparation des fonctions promus par Jaussely en feraient un tenant de l'urbanisme progressiste, dont les principes seront imposés dans et par les pays industrialisés au cours du XXe

⁴⁶ Léon Jaussely, « Avertissement », in Raymond Unwin, *L'Etude pratique des plans de ville. Introduction à l'art de dessiner les plans d'aménagement et d'extension* [1922], Paris, l'Equerre, 1981, p. III et suivantes.

siècle. Pour autant, comme en témoigne la citation qui suit, il affirme que la cité-jardin d'Unwin est la mieux à même de répondre aux aspirations de cet urbanisme, alors que dans la classification proposée par Françoise Choay en 1965, cette dernière est considérée comme culturaliste, c'est-à-dire tournée vers l'âge d'or d'une cité faisant unité organique avec ses habitants, sensible aux apports de l'histoire des formes urbaines.

L'Angleterre nous a révélé une de ces conceptions qui, pour le moment, est celle qui s'approche le plus de cet idéal. Nous voulons parler de la cité-jardin. La cité-jardin anglaise est, en effet, la création la plus caractéristique d'un type d'urbanisme répondant aux deux principes directeurs que nous venons d'indiquer; on ne doit pas douter qu'elle est le fait urbanistique le plus important de notre époque, c'est celui auquel nous pensions au début de ces lignes quand nous disions que certaines œuvres urbanistes resteraient représentatives de notre temps.

En absolu contraste avec les anciens faubourgs ouvriers anglais, tristes, laids, surpeuplés, peu confortables, et sans doute issue du désir de réagir contre l'horreur qu'ils inspiraient, la cité-jardin imaginée par le publiciste Ebenezer Howard a répondu d'un coup à la plupart des aspirations de bien-être social de notre époque, à une certaine organisation effective du travail et de la production dans la cité.⁴⁷

Jaussely établit en quelque sorte la jonction entre progressistes et culturalistes, en assignant à l'urbanisme un but unique qui transcende les modalités spatiales de sa mise en œuvre : « *Il semble que ce soit un lieu commun de dire aujourd'hui que les buts de l'urbanisme sont de favoriser le développement économique de la cité et de répandre le bien-être social parce que toute la technique moderne de l'urbanisme en découle* ». Plus encore, il affirme que « *ce rendement économique est devenu aujourd'hui d'autant plus essentiel dans le monde qu'il est le facteur du bien-être social, fin recherchée. Il faut mieux produire pour mieux vivre et aussi mieux vivre pour mieux produire, tel est l'axiome du jour dont la réalisation est le problème de la société moderne ; il domine entièrement la vie générale : c'est celui des sociétés et c'est celui des hommes comme des agglomérations.* »⁴⁸ L'urbanisme est l'outil d'un industrialisme, lui-même au service du développement économique.

Alors que, chez les pré-urbanistes, les conditions du progrès s'opposeraient à l'harmonie du groupe social et feraient clivage, chez les urbanistes elles seraient non seulement acquises, mais ne feraient plus débat, ni même question, réconciliées par l'adhésion à l'industrialisme. Tandis qu'au cœur du pré-urbanisme se trouvait un choix de société, l'objet de l'urbanisme ne serait plus que la mise en œuvre d'un non-choix, celui d'une société industrielle⁴⁹. Le moment historique du glissement du pré-urbanisme vers l'urbanisme est concomitant d'une adhésion à la société industrielle, qui modifie le socle sur lequel repose la définition de l'urbanisme. Voyons les étapes de ce glissement.

Le pré-urbanisme progressiste tel que l'identifie Françoise Choay reposait déjà sur l'industrialisme. Ses promoteurs étaient en général à la recherche d'une réconciliation entre progrès technique et société, qui passait par une critique du libéralisme économique et le développement de réformes sociales susceptibles d'en atténuer les effets au profit du plus grand nombre.

Pour Robert Owen (1771-1858) : « *Les grandes inventions modernes, les améliorations progressives et le progrès continu des sciences et des arts techniques et mécaniques (qui, sous le régime de l'individualisme, ont augmenté la misère et l'immoralité des producteurs industriels), sont destinés, après avoir causé des souffrances, à détruire la pauvreté, l'immoralité et la misère. Les machines et les sciences sont appelés à faire tous les ouvrages pénibles et malsains.* »⁵⁰ Tandis que chez son

⁴⁷ *Ibidem.*

⁴⁸ *Ibidem*

⁴⁹ C'est un autre débat qui s'intensifie alors : celui de son orientation capitaliste ou de sa collectivisation.

⁵⁰ Cité par Françoise Choay, *op. cit.* p. 91.

contemporain Charles Fourier (1772-1837), la restructuration de la société est une condition pour développer la production, qui permet de s'affranchir du paupérisme et réaliser l'homme total⁵¹.

Dans l'approche d'un auteur comme Etienne Cabet (1788-1856), « *la machine porte dans son ventre mille petites révolutions et la grande révolution sociale et politique* »⁵². Les principes de rationalisation, d'hygiène et de classement qu'il promeut découlent de la révolution industrielle et des notions d'efficacité et de rendement qui lui sont associées. Il est intéressant de constater que cette rationalisation touche aussi le commerce, les grands magasins d'Icara rivalisant avec les musées et les monuments des beaux-arts.

Pierre Joseph Proudhon (1809-1863) accorde lui aussi un rôle crucial à l'industrie. Elle est à la fois moteur de changement social et modèle d'organisation : « *L'ingénieur admire dans une machine, la solidité, l'économie de ressorts ; en un mot l'idée : quelques moulures ajoutées aux pièces, quelques frais d'élégance, d'embellissement... ne signifient rien pour lui. La justesse de la formule, son application exacte et heureuse, voilà son idéal.* »⁵³ C'est à l'aune de cet idéal qu'il apprécie les innovations parisiennes du Second Empire, comme les Halles centrales, décriées par l'Académie et plébiscitées par le public. Il est rejoint par son contemporain Jean-Baptiste Gaudin (1819-1888), pour qui l'industrialisme est un préalable. C'est l'amélioration de la condition du prolétariat industriel qui motive l'action réformatrice.

Pour Françoise Choay toujours, ce qui distingue les pré-urbanistes culturalistes des progressistes est leur rejet de l'industrie et le recours que plusieurs préconisent à l'artisanat comme vecteur d'une sociabilité libératrice. John Ruskin (1819-1900), considéré comme l'un des inspirateurs de l'urbanisme culturalistes, est un sévère critique de la société victorienne et de son système industriel, dont les conséquences conduiraient, selon lui, à la déchéance du travail humain. Il adopte une position radicale contre l'industrie, frappée au coin de son lyrisme emporté et caractéristique :

« *C'est certainement la dégradation du travailleur transformé en machine qui, plus que tout autre mal de notre époque, entraîne de tous côtés, la masse des nations dans des luttes vaines, incohérentes et destructives en faveur d'une liberté dont elles ne sauraient elles-mêmes s'expliquer la nature. (...) Sentir l'âme humaine se flétrir, sans même la compensation d'un éloge, voir des êtres sombrer dans un abîme inconnu, être marqués d'un chiffre dans un amas de mécaniques aux roues numérotées comme eux, être évalués d'après le nombre de leurs coups de marteau, – cela, la nature ne le commande pas – cela, l'humanité n'est pas capable de l'endurer plus longtemps.*

Nous avons, dans ces derniers temps, beaucoup travaillé et étudié la grande invention de la civilisation : la division du travail ; seulement nous lui donnons un faux nom. A vrai dire, ce n'est pas le travail qui est divisé, ce sont les hommes ; divisés en portions d'hommes, en petits fragments, en miettes vivantes, de telle sorte que la parcelle d'intelligence qu'on leur laisse est insuffisante pour former une épingle ou un clou, et s'épuise à former la pointe d'une épingle ou la tête d'un clou. Fabriquer un grand nombre d'épingles en un jour est évidemment une chose bonne et désirable, mais si nous pouvions seulement voir avec quel sable cristallisé on a poli leurs pointes ! – sable sorti de l'âme humaine et qu'il faut examiner à la loupe pour discerner ce qu'il est – nous comprendrions quel déchet il renferme ! Et le grand cri qui sort de nos villes manufacturières, dominant le souffle de la fournaise, vient vraiment de ceci : que nous fabriquons de tout, excepté des hommes. »⁵⁴

⁵¹ Il développe son approche des questions économiques dans Charles Fourier, *Le Nouveau Monde industriel et sociétaire* [1829], Dijon, Les Presses du réel, 2001 et *La Fausse Industrie, l'industrie naturelle* [1835-1836], Dijon, Les Presses du réel, 2013. Cité par Françoise Choay, *op. cit.* p.95.

⁵² Etienne Cabet, *Voyage en Icarie*, 2^e édition, cité par Françoise Choay, *op. cit.* p.127.

⁵³ Pierre Joseph Proudhon, *Du Principe de l'art et de sa destination sociale*, Garnier frères, Paris, 1865. Cité par F. Choay, *op. cit.* , p.181

⁵⁴ John Ruskin, *La Nature du gothique*, Paris, ensba, 1992, pp.40-42

William Morris (1834-1896) reprend les analyses de Ruskin à son compte : « *De soi, l'ancien artisanat jusqu'à la Renaissance au moins, impliquait un travail intelligent ; dans notre cas, il s'agit, soit d'un travail inintelligent, soit d'un travail d'esclaves, raison suffisante de la dégradation de l'art, puisqu'elle signifie la disparition de l'art populaire, de la civilisation (...) Le travail intelligent, qui produisait de l'art véritable, était plaisant à accomplir : c'était un travail humain et non vexatoire et dégradant : le travail inintelligent qui produit un simulacre d'art est ennuyeux, c'est un travail inhumain, vexatoire et dégradant ; il est juste et normal qu'il en résulte seulement de la laideur. Et la cause immédiate de ce labeur dégradant qui opprime une si grande partie de notre peuple est l'organisation du travail, devenue l'instrument majeur de la grande puissance de l'Europe moderne, le commerce compétitif. Ce système a complètement changé la façon de travailler dans tous les domaines qui peuvent être considérés comme de l'art.* »⁵⁵

A ce rejet du système industriel s'ajoute une nostalgie d'un âge d'or préindustriel qui conduit Morris à imaginer une occupation du territoire offrant aux habitants une proximité constante à la nature, résultant d'une dé-densification des centres anciens, d'une déconstruction des lieux de production industrialisée et d'une dissémination des nouvelles structures artisanales. Cette option s'apparente à certains des principes qui seront revendiqués par les tenants de la cité jardin.

Un penseur comme le Russe Pierre Kropotkine (1842-1921) ouvre encore un peu plus la perspective d'une réforme conjointe sociale et spatiale alternative à l'industrialisme en vigueur, associant ateliers et agriculture : « *Jusqu'ici l'économie politique a surtout insisté sur la division. Nous nous réclamons l'intégration, et nous soutenons que l'idéal de la société (...) est une société de travail intégré, une société où chaque individu est producteur, à la fois de travail manuel et de travail intellectuel, où tout homme valide est ouvrier, et où chaque ouvrier travaille à la fois au champs et à l'atelier (...) La dissémination des industries, dans les campagnes, de façon que l'agriculture puisse recueillir tous les avantages qu'elle retire toujours de son alliance avec l'industrie et de la combinaison du travail industriel avec le travail agricole, voilà certainement la première mesure à prendre dès qu'une réorganisation sérieuse de l'état des choses actuel sera possible.* »

L'espace discursif du pré-urbanisme s'avère complexe. Il assemble deux niveaux de structure, l'un qui concerne les fondements idéologiques du discours et l'autre les organisations spatiales qui les matérialisent. Au niveau du socle se combinent l'acceptation ou le refus du progrès technique comme fondement de la société, avec ou sans recours à la division des tâches et à la concentration des lieux de production, qui sont la base de l'industrialisme capitalistique. Au niveau de la structure spatiale, ces premières notions s'agencent à des modèles d'organisation qui s'étendent de la référence nostalgique à la ville médiévale, à la rationalisation d'un espace urbain pensé homothétiquement à l'usine elle-même, avec quartiers spécialisés, standardisation des immeubles en fonction de leur destination fonctionnelle ou sociale, etc., une variable d'ajustement étant l'intensité d'occupation du sol et le rapport à la nature, artificialisée ou non.

L'industrialisme comme horizon

D'après Françoise Choay, « *l'urbanisme diffère du pré-urbanisme sur deux points importants. Au lieu d'être l'œuvre de généralistes (historiens, économistes ou politiques), il est sous ses deux formes, théorique et pratique, l'apanage de spécialistes, le plus généralement architectes.*

"L'urbaniste n'est pas autre chose qu'un architecte", affirme Le Corbusier. Aussi l'urbanisme cesse-t-il de s'insérer dans une vision globale de la société. Alors que le pré-urbanisme avait été lié à des options politiques tout au long de son histoire, l'urbanisme est dépolitisé. Cette transformation de l'urbanisme peut s'expliquer par l'évolution de la société industrielle dans les pays capitalistes. Après la phase militante, héroïque, du XIXe siècle, les sociétés capitalistes se libéralisent et les classes

⁵⁵ William Morris, "Art, Wealth and Riches", in *Manchester Quarterly*, April 1883, pp. 153-175, cite par F. Choay, *op. cit.*, p.171.

dirigeantes reprennent, en les coupant de leurs racines, certaines idées et propositions de la pensée socialiste du XIXe siècle.

En outre, ces idées vont être mises en application. Au lieu d'être cantonné dans l'utopie, l'urbanisme va assigner à ses techniciens une tâche pratique »⁵⁶.

En France, ce changement de contexte est attesté par certaines avancées sociales propres au monde du travail, telle la loi Waldeck-Rousseau de 1884, relative à la création des syndicats professionnels, ou celle de 1891 créant l'Office du travail⁵⁷. Contrairement au pré-urbanisme, qui rêvait autant de réformer la société que d'intervenir sur le cadre matériel de son déploiement, l'urbanisme se concentre désormais sur l'aménagement de la société industrielle, dont il s'autorise parfois à critiquer certains effets, mais n'en questionne pas les fondements. Alors qu'avec le pré-urbanisme les combinatoires étaient nombreuses entre une infrastructure sociale et une superstructure spatiale, l'urbanisme se préoccupe essentiellement de penser la formalisation spatiale d'une société industrielle en pleine puissance. Une orientation indifféremment commune à tous les courants de l'urbanisme, si l'on se réfère aux principaux textes.

Il va sans dire que cette attitude est fondamentale chez les progressistes, promoteurs d'une synthèse entre architecture et industrie, comme le sont Walter Gropius et Le Corbusier. Chez le premier, la rigueur des processus industriels et de la pensée rationnelle qui les détermine doit s'appliquer à l'ensemble des productions matérielles : « *Une véritable adéquation à l'esprit de notre temps, à l'espace et aux matériaux nouveaux, aux ressources actuelles de l'industrie et de l'économie, détermine infailliblement le visage de tous les ensembles de construction moderne : exactitude et rigueur de la forme ; simplicité dans la diversité ; structuration des unités constructives conformément aux fonctions respectives des édifices, des rues, des moyens de transport ; limitation des formes-types de base, qui sont classées et répétées.* »⁵⁸. Spécialisation, standardisation, classement, répétition, l'organisation matérielle de la société répond à l'évidence aux mêmes impératifs de rigueur que celle de la production industrielle.

Ces thèmes sont ceux autour desquels s'organise aussi la ville de Le Corbusier et l'évocation de la « machine à habiter » suffit à s'en convaincre, bien que son approche soit parfois paradoxale. Ainsi, dans *Urbanisme*, alors qu'il fait l'apologie d'une industrie dont l'architecture aurait avantage à tirer enseignement, lorsqu'il aborde l'organisation du travail dans son projet de ville contemporaine de trois millions d'habitants, « L'Heure du travail » ne concerne que celui de bureau, dans des gratte-ciel reliés au métro, lui-même relié à la gare de chemin de fer. C'est donc moins l'industrialisme comme socle économique qui préoccupe Le Corbusier – cette donnée allant en quelque sorte de soi⁵⁹ –, que l'industrie comme exemple de rationalité économique, matérielle, esthétique, etc. Une rationalité dont l'urbanisme doit se saisir, il va sans dire. En découle une approche par le classement, une attention à la standardisation et à la typification, une fascination pour la « machine », pour l'ordre, la géométrie, etc. et pour une esthétique puriste qui découlerait de ces facteurs. L'osmose entre techniques de l'industrie et de l'urbanisme apparaît clairement dans son ouvrage de 1946, *Manière de penser l'urbanisme*, dans lequel le chapitre 6 est consacré à la « création d'un outillage

⁵⁶ F. Choay, *op. cit.*

⁵⁷ La loi dite « Waldeck-Rousseau », promulguée le 21 mars 1884, qui autorise la création de syndicats, est la première loi française relative à la liberté syndicale. La loi du 20 juillet 1891 et le décret du 19 août donnent naissance à l'Office du Travail, à la suite du décret du 22 janvier 1891 créant le Conseil supérieur du Travail.

⁵⁸ Walter Gropius, *Internationale Architektur*, Bauhaus Bücher n° 1, Munich, A. Langen, 1925, p. 8, traduction de Françoise Choay, *in op.cit.*, p. 226.

⁵⁹ « *La persistance anachronique des vieux cadres de villes paralyse leur extension. La vie industrielle et commerciale sera étouffée dans les villes retardataires. Le système conservateur dans les grandes villes s'oppose au développement des transports, congestionne, anémie l'activité, tue le progrès, décourage les initiatives.* » in *Urbanisme*, extrait de *Manifeste accompagnant le diorama d'une ville contemporaine, Salon d'automne, 1922*, Paris, G. Grès, 1925, p.78

d'urbanisme à l'usage de la société machiniste », partagé dans la table des matières en sous-parties dédiées à la division non pas du travail, mais de la vie au sens large : unités d'habitation ; unités de travail ; unités de loisirs ; unités de circulation ; unités de paysage⁶⁰.

Aucune ambiguïté, en revanche, dans le projet sans équivoque de la bien nommée Cité industrielle, mis au point par Tony Garnier et qui inspira nombre de ses successeurs, dont Le Corbusier. Ici, c'est bien l'industrie qui motive le projet de ville, « *car c'est à des raisons industrielles que la plupart des villes neuves que l'on fondera désormais, vaudront leur fondation* »⁶¹.

L'adhésion à l'industrialisme est *a priori* moins évidente chez les urbanistes qualifiés de culturalistes. Une grande distance sépare l'approche de Georges Benoît-Lévy, classé par Françoise Choay parmi les progressistes, de celle d'Ebenzer Howard, culturaliste, tous deux promoteurs de la cité-jardin. Pour Lévy, la question qui doit être résolue est simple et résume sa foi dans la grande industrie comme moteur de toute progression sociale : « *Comment travailler industriellement d'une manière saine et comment vivre près de l'usine d'une manière saine ?* »⁶² Si, pour lui, la réponse est la cité-jardin, ce n'est pas pour les mêmes raisons que pour Howard, créateur du concept, pour qui elle se doit d'abord d'apporter à ses habitants un cadre social harmonieux et sain, combinant les avantages de la vie urbaine en communauté à ceux de la proximité à la nature caractéristique de la campagne. Pour autant, les ressources économiques de la cité-jardin howardienne sont bien celles de l'industrie et du commerce, dont les installations s'échelonnent sur la ceinture extérieure de la ville, longée par le chemin de fer circulaire qui l'encercle et se rattache ponctuellement à une grande ligne ferrée magistrale qui la transcende.

Si Françoise Choay retient, dans son panorama des urbanistes culturalistes du tournant du siècle, la figure de Camillo Sitte, ce n'est pas pour une vision globalisante de l'adéquation entre société et production du cadre urbain, mais pour sa contribution à une approche de l'esthétique urbaine. Pour autant, cet architecte autrichien n'est pas étranger à ce qui touche la société industrielle dominante, puisqu'il est directeur de l'École impériale et royale des arts industriels. Surtout, ses recherches sur l'art de bâtir les villes portent non pas sur un retour nostalgique à des dispositifs architecturaux désuets, comme certains l'ont affirmé, mais sur l'opportunité de déduire des procédés anciens des manières nouvelles de répondre au problème de la construction des villes : « *La vie moderne, pas plus que nos techniques de construction, ne permet une imitation fidèle des aménagements urbains anciens, et il nous faut le reconnaître, sous peine de tomber dans de vaines élucubrations. Les créations exemplaires des maîtres d'autrefois doivent demeurer vivantes pour nous autrement qu'à travers une imitation sans âme. Il nous faut examiner ce qu'il y a d'essentiel dans ces œuvres, et l'adapter de manière significative aux conditions modernes.* »⁶³ Sitte ne combat ni l'industrie, ni les organisations sociales, économiques ou urbaines qui en découlent, mais leurs modalités de mise en forme spatiales et techniques, répétitives, standardisées, trop exclusivement fonctionnelles. C'est cette quête que poursuivront, dans leur ouvrage *The American Vitruvius*⁶⁴ de 1922, l'urbaniste d'origine germanique Werner Hegemann et le paysagiste américain Elbert Peets : manuel de solutions urbaines aux situations les plus diverses, commandées par les nécessités de modernisation des villes en pleine transformation.

⁶⁰ Le Corbusier, *Manière de penser l'urbanisme*, éditions l'Architecture d'aujourd'hui, 1946, cf. table des matières. C'est dans cet ouvrage que l'on retrouve explicitée, avec un certain décalage par rapport à ses prédécesseurs, la grande dialectique du rural versus l'industriel.

⁶¹ Tony Garnier, *Une Cité industrielle. Etude pour la construction des villes*, Paris, A. Vincent, s.d. (1917)

⁶² Georges Benoît-Lévy, *La Cité Jardin*, Paris, H. Jouve, 1904.

⁶³ Camillo Sitte, *L'Art de bâtir les villes. L'urbanisme selon ses fondements artistiques* [1889], Paris, l'Equerre, 1980, p. 119.

⁶⁴ Werner Hegemann, Elbert Peets, *The American Vitruvius; an architect's handbook of civic art*, New York, The Architectural Book Publishing Co., 1922

Si cette recherche est moins évidente chez Raymond Unwin, eu égard à l'échelle relativement réduite des cités jardins sur lesquelles il fonde ses démonstrations, il n'en demeure pas moins que son projet prend racine aux mêmes sources, comme en témoigne la préface à la deuxième édition de son ouvrage *L'Etude pratique des plans de ville* : « *Les principes d'organisation rationnelle – principes qui ont tant fait au XIXe siècle pour donner à la grande industrie la puissance considérable qu'elle a atteinte –, la même surveillance, les mêmes directives économiques employées par les directeurs de grandes entreprises industrielles, [les municipalités anglaises] peuvent dès maintenant s'en servir pour faire prospérer ce qui est véritablement leur bien.* »⁶⁵ Non seulement Unwin ne récuse pas l'industrialisme dominant, mais il prend exemple de la rationalisation de ses procédés, qu'il entend transposer dans le domaine de l'urbanisme, à l'instar des urbanistes dits progressistes.

Urbanisme, contrôle et éducation

Cette insistante référence à l'industrie, tant du point de vue de son incontournable rôle socio-économique que de celui de son organisation rationnelle des moyens et des produits, recouvre un aspect moins nettement opérationnel mais qui n'en demeure pas moins fondamental : sa capacité d'agir à la fois pour le contrôle et l'éducation des populations en général et ouvrières en particulier. Dans son livre sur la naissance de l'urbanisme aux Etats-Unis, M. Christine Boyer repère ces deux tendances par rapport aux thèmes majoritaires des discours sur la ville. Elle les classe selon qu'ils se préoccupent de l'exploitation des travailleurs et de leur propension à l'émeute et à la revendication (contrôle), ou qu'ils concernent les peurs d'un environnement urbain dégradé et les effets de la surpopulation et de la congestion de taudis, responsables de la décadence morale et physique des populations urbaines (éducation)⁶⁶.

On retrouve les mêmes préoccupations en Europe. Par exemple, pour Raymond Unwin, « *les principes d'organisation rationnelle* », juste cités, concernent « *la même surveillance, les mêmes directives* », susceptibles pour « *les municipalités anglaises [de] faire prospérer ce qui est véritablement leur bien* ». Encore une fois, c'est son préfacier Léon Jaussely qui est le plus direct à ce sujet lorsqu'il affirme : « *l'urbanisme moderne est un facteur de discipline et non seulement de discipline économique mais aussi sociale.* »

Chez Howard, comme chez de nombreux réformateurs, l'idéal d'harmonie sociale repose sur une certaine discipline collective consentie. Ceci ne l'empêche pas d'adhérer à une forme de prévention spatiale, garantie par une transposition théorique et littérale du dispositif radioconcentrique du panoptique : « *Elle [la Ville-Jardin] sera, de préférence, de forme circulaire, d'un rayon de 1.130 m, soit un peu plus d'un kilomètre, du centre à la circonférence. Six boulevards magnifiques – chacun de 36 m de largeur – traversent la cité du centre à la circonférence, la divisant en six parties ou quartiers. Au centre est un espace de deux hectares environ, consacré à un beau jardin bien arrosé ou irrigué ; et autour de ce jardin se trouvent, chacun sur son terrain propre et spacieux, les plus grands bâtiments publics : hôtel de ville, salle de concert et de lecture, théâtre, bibliothèque, musée, galerie de peinture et hôpital.* » A noter qu'en son centre géométrique précis se trouve le Crystal Palace, un bâtiment transparent, temple du commerce des produits manufacturés⁶⁷.

Pour Le Corbusier, la corrélation entre l'état de la population et la forme de la ville est immédiate : « *La pourriture des vieilles villes et l'intensité du travail moderne conduisent les êtres à l'énervement et à la maladie. La vie moderne réclame la récupération des forces usées. L'hygiène et la santé morale dépendent du tracé des villes. Sans hygiène ni santé morale, la cellule sociale s'atrophie. Un pays ne*

⁶⁵ Raymond Unwin, p. XIII de la préface de l'édition française.

⁶⁶ M. Christine Boyer, *Dreaming the Rational City*, MIT Press, Boston, p. 9

⁶⁷ Voir F. Choay, *op. cit.*, p. 281

vaut que par la vigueur de sa race. Les villes actuelles ne peuvent répondre aux appels de la vie moderne, si on ne les adapte aux nouvelles conditions. »⁶⁸

Chez ces urbanistes, que ce soit de manière implicite ou explicite, il y a généralement un rapport mécanique entre la forme (ou l'architecture) de la ville et le contrôle (ou la surveillance) de sa population. Cette vision était déjà celle de Robert Owen, par exemple, lorsqu'il suggérait que « *pour transformer radicalement la condition et le comportement des défavorisés, il faut les retirer du milieu dont ils subissent actuellement la néfaste influence, les placer dans des conditions conformes à la constitution naturelle de l'homme (...) et qui ne peuvent manquer d'améliorer leur sort, ce qui sied à l'intérêt de toutes les classes* »⁶⁹.

Cette assertion résume bien la convergence entre architecture moderne et urbanisme naissant. Elle se traduit par exemple dans les premiers programmes de logements ouvriers, dans lesquels sont mis en place divers dispositifs propres à éduquer les populations, tels que buanderies, garderies ou cuisines collectives⁷⁰. Du côté de l'urbanisme, les dispositifs sont plus diffus, mais peuvent aussi concourir à l'éducation de cette population, comme le suggèrent certains pré-urbanistes tel Gaudin, pour lequel les grands jardins jouent un rôle d'éducation des plus jeunes, par le jardinage, qui permet que les élèves, « *sous la direction du jardinier en chef de l'établissement, s'initient à la culture et à l'entretien des jardins, ainsi qu'au respect du travail d'autrui. [Ils] élisent au scrutin, parmi eux, des chefs et sous-chefs, dont le devoir est de faire bien exécuter les indications du jardinier chef, et de veiller au bon ordre de la troupe des petits travailleurs* »⁷¹. De même, pour Ruskin ou Morris, si la beauté des villes d'art contribue à élever les esprits, en revanche, c'est par le travail que l'on peut éduquer, élever l'intelligence. « *L'art populaire, l'art qui résulte de la coopération de nombreux esprits, de tempéraments et de talents divers, où chacun subordonne son activité à celle de la communauté, sans perdre son individualité, cet art est inestimable et sa perte irréparable.* »⁷²

En abandonnant ses réflexions sur l'infrastructure sociale, le pré-urbanisme, dans sa maturation vers l'urbanisme, glisse en quelque sorte de l'éducation vers le contrôle et la surveillance, assurés par la forme même de l'organisation urbaine.

Cette rhétorique ne concerne pas que les villes de fondation, à créer de toute pièce. Elle intéresse tout particulièrement la ville existante, qu'il faudrait réformer. Les premiers outils de sa surveillance sont ceux de l'enquête, qui permettent de nommer les problèmes, d'identifier les catégories sociales qui les incarnent, et de repérer les lieux sur lesquels intervenir physiquement pour les maîtriser. En France, cette démarche s'exprime à travers les casiers sanitaires des maisons, qui permettent de circonscrire, par la statistique (mortalité, maladie, état des constructions), les îlots considérés comme insalubres, sur lesquels une intervention s'avère nécessaire⁷³. Henri Sellier, maire de Suresnes, futur ministre de la Santé publique et président de l'Office départemental des Habitations à bon marché du département de la Seine, établit un lien direct entre l'outil de surveillance et de contrôle qu'est l'hôpital et la capacité de l'urbanisme à assumer une part de cette fonction : « *Avant de consacrer 35*

⁶⁸ Le Corbusier, *Urbanisme*, extrait de *Manifeste accompagnant le diorama d'une ville contemporaine*, Salon d'automne, 1922, Paris, G. Grès, 1925, p.78

⁶⁹ Cité et traduit par Françoise Choay, *op. cit.* p. 92.

⁷⁰ Voir à ce sujet Marie-Jeanne Dumont, *Le Logement social à Paris, 1850-1930. Les habitations à bon marché*, Bruxelles, Mardaga, 1991 ; Anne Debarre, Monique Eleb, *L'Invention de l'habitation moderne, Paris 1880-1914*, Paris, Hazan, AAM, 1995.

⁷¹ Jean-Baptiste Gaudin, *La Richesse au service du peuple : le Familistère de Guise*, Paris, 1874, p. 131. Cité par F. Choay, *op. cit.*, p. 144.

⁷² William Morris, "Art, Wealth and Riches", conférence prononcée le 6 mars 1883, in *The Collected Works of William Morris*, Londres, 1915, Tome 23, pp. 147-150. Cité et traduit par F. Choay, *op. cit.*, p. 171.

⁷³ On consultera à ce sujet Yankel Fijalkow, *La Construction des îlots insalubres, Paris 1850-1945*, Paris, L'Harmattan, 1998. Un phénomène parallèle est constaté aux USA par M. Christie Boyer, *op. cit.* p. 357.

millions à des constructions d'hôpitaux, il serait utile d'assainir les 81 rues et 1.474 maisons parisiennes où 59.984 habitants sont la proie désignée de la tuberculose et vont encombrer nos services hospitaliers. »⁷⁴ Le conseiller municipal Ambroise Rendu, de sensibilité politique opposée à celle de Sellier, va dans le même sens : « Pour combattre le mal si grand qui décime la population pauvre, un emprunt d'assainissement serait décidé : il aurait pour objet de doter les opérations de voiries exécutées en vue d'assainir les quartiers de Paris ravagés par la tuberculose, mais aussi d'édifier à la place des maisons démolies des constructions accessibles par leur prix de location aux ouvriers ou employés à faible salaire. »⁷⁵ Par un déplacement sensible de nature déterministe que Marcel Roncayolo référerait à un postulat écologiste⁷⁶, un amalgame se crée entre la forme matérielle de la ville et les conduites et comportements des habitants. L'état sanitaire des immeubles et des populations ne faisant qu'un, une solution commune est envisagée, leur disparition : par destruction pour les uns et déportation pour les autres. « Pour un médecin des hôpitaux de Paris ces étrangers quelque peu sordides qui s'accumulent en certain points de Paris et particulièrement dans le Marais constituent un danger pour la population parisienne. Ces étrangers pouilleux et malades doivent être surveillés étroitement et au besoin déplacés pour faire cesser le préjudice qu'ils causent aux gens corrects qui les entourent et l'atteinte qu'ils apportent à la santé publique. »⁷⁷ « Quelle malpropre promiscuité ! Il faut clarifier ces immeubles, diriger vers des banlieues vastes dans des baraquements disponibles toute cette main d'œuvre qui ne demande qu'à être canalisée. »⁷⁸ Et c'est tout le programme de la rénovation parisienne des Trente Glorieuses qui se dessine en creux... sans mentionner les interventions de l'Etat français dans les îlots insalubres et sur la zone des fortifications⁷⁹, préalables à celui-là.

Types, standards, classification

Les notions de type, de standard et de modèle comptent parmi les connecteurs qui participent du rapprochement entre industrie et urbanisme et, partant, entre urbanisme et contrôle social. Dans l'Icarie d'Etienne Cabet, « tous les citoyens devant être logés de même et le mieux possible sous la Communauté, la Représentation populaire décida qu'une magnifique récompense (...) serait décernée au nom du Peuple, à celui qui présenterait le plan d'une maison modèle le plus parfait sous tous les rapports »⁸⁰, d'où résulte « cet inappréciable avantage que, toutes les portes, les fenêtres, etc., étant absolument les mêmes, on allait avoir la possibilité de préparer en masses énormes, toutes les pièces constitutives d'une maison, d'une ferme, d'un village, d'une ville. »

Cette maison modèle, Pierre-Joseph Proudhon la réclame de même, afin que le peuple soit bien logé. « Or, écrit-il en 1865, la demeure du citoyen, de l'homme moyen, n'a pas encore été trouvée. Nous n'avons pas le minimum de logement, non plus que le minimum de salaire. »⁸¹ Il développe un argument qui sera repris et intensifié par Le Corbusier soixante ans plus tard dans *Urbanisme* : « Le type physique (le corps humain) est unique, standard, variant entre des limites suffisamment généralisées pour qu'il soit possible d'établir un outillage standard, type et unique, lui convenant

⁷⁴ Henri Sellier, *La Lutte contre la tuberculose dans le département de la Seine, 1896-1927. Le rôle de l'Office public d'hygiène sociale*. Paris, imprimerie Chaix, 1928, 2 vol., p.48. In Fijalkow, *op. cit.* p. 148

⁷⁵ Ambroise Rendu, *Rapports et documents du Conseil municipal*, n° 72, Paris, 1906, p. 5. In Fijalkow, p. 149

⁷⁶ Lionel Engrand, André Lortie, « Le quartier et ses limites », *Paris projet*, n° 32-33 « Quartier anciens approches nouvelles », p. 42.

⁷⁷ *Le Journal*, 15 octobre 1920. In Fijalkow, p. 156

⁷⁸ Georges Hartmann, « Les étrangers au quartier Saint-Gervais », *La Cité*, n° 75-76, juillet-octobre 1920, pp. 143-157. In Fijalkow, p. 156

⁷⁹ Jean-Louis Cohen, André Lortie, *Des Fortifs au périf, Paris les seuils de la ville*, Paris, Picard éd., Pavillon de l'Arsenal, 1991, p. 234 et suiv.

⁸⁰ *Voyage et aventures de Lord William Carisdall en Icarie, traduits de l'anglais de Francis Adams (E. Cabet) par Th. Dufruit*, éditions H Souverain, Paris, 1840. Cité par Choay, pp. 123-124.

⁸¹ Pierre-Joseph Proudhon, *Du Principe de l'art et de la destination sociale*, Paris, Garnier frères, 1865, p. 352.

parfaitement (wagon, auto, lit, chaise, fauteuil, verre, bouteille, etc.). Suivant les mêmes règles, suffisamment générales, on établira pour ce type physique un outillage d'habitation standard ». Une réflexion que prolonge Walter Gropius en affirmant : « En tant que cellule de base d'une unité supérieure, qui est la rue, la maison d'habitation représente un organe de groupe type. L'uniformité des cellules entre elles réclame une élaboration formelle (...) Une prudente limitation à quelques types standards d'édifices augmente leur qualité et diminue leur prix de revient, élevant par là même le niveau social de la population dans son ensemble. »⁸²

Ces notions sont à la racine même du classement par catégories sociales et par âges, déjà envisagé par Jean-Baptiste Gaudin en ce qui concerne l'éducation et l'instruction des enfants, devant les conduire de la « nourricerie » à l'apprentissage : « entrée de l'enfant à la vie productive [qui] a lieu, gratuitement, dans l'établissement même de l'industrie du Familistère. ». Pour Le Corbusier, qui s'intéresse particulièrement aux catégories sociales, « cette classification est, à vrai dire, un programme d'urbanisme »⁸³.

De Quatremère de Quincy à Walter Gropius, la notion de type témoigne du glissement d'une signification sociale et culturelle autant que technique, vers un appauvrissement normatif. Alors que, pour le premier « le mot type présente moins l'image d'une chose à copier ou à imiter complètement, que l'idée d'un élément qui doit lui-même servir de règle au modèle », pour le second, le type est unique et standard, il est à la racine même de la répétition par le biais de l'industrialisation. D'un élément relativement souple et propre à intégrer les variations et déformations liées aux usages et aux contextes, on passe à une réalité figée, répondant à des besoins universels et scientifiquement reconnus une fois pour toute. Le contrepied exact de ce que réclamait Ruskin dans son plaidoyer contre la répétition et pour la diversité. Ce qui nous permet de revenir sur la rupture entre pré-urbanisme et urbanisme : le renoncement à la critique de l'industrialisme et l'adhésion à son projet de société sont perceptibles dans l'évolution de la notion même de type.

La recension qui précède permet d'approcher ce que signifie la métaphore développée par Léon Jaussely lorsqu'il affirme que la ville est un très vaste atelier. Mais alors que l'exposé qu'il en fait demeure somme toute abstrait, cette position se spatialise nettement chez Le Corbusier lorsqu'il passe du « diagnostic » au projet dans sa proposition pour Une Ville contemporaine de trois millions d'habitants, dont le premier élément de programmation concerne « la population » : « a) Les urbains, ceux de la cité, qui y ont leurs affaires et qui résident dans la ville. b) Les suburbains, ceux qui travaillent en périphérie dans les zones des usines et qui ne viennent pas en ville ; ils résident dans les cités-jardins. c) Les mixtes, ceux qui fournissent leur travail dans la cité des affaires, mais qui élèvent leur famille dans la cité-jardin.

Classer a, b, c (et par classement il s'agit de réaliser pratiquement la transmutation des espèces reconnues), c'est attraper par le grand bout le problème de l'urbanisme, car c'est déterminer les cantonnements de ces trois unités, en fixer les étendues, par conséquent, poser et résoudre le problème de : 1° La cité, centre des affaires et résidences urbaines. 2° La ville industrielle et les cités-jardins (transports). 3° Les cités-jardins et les transports quotidiens. »

Reconnaître un organe dense, rapide, agile, concentré : la cité (centre dument organisé). Un autre organe souple, étendu, élastique : la cité-jardin (ceinture). »⁸⁴

Ces éléments de programmes sont précisés, si besoin est, dans la partie de l'exposé consacrée à la cité-jardin : « Nous avons, au chapitre de la Grande Ville, reconnu deux classes de population : les citadins, ceux qui ont mille raisons de résider dans la ville ; les "banlieusards", ceux qui ne peuvent

⁸² Walter Gropius, *The New Architecture of the Bauhaus*, Londres, Faber & Faber, 1935, pp.37-38, cité et traduit par Françoise Choay, p. 227.

⁸³ Le Corbusier, *Urbanisme*, p. 93.

⁸⁴ Le Corbusier, *Urbanisme*, op. cit., p. 159

vivre utilement que loin de la ville. Ces banlieusards, suivant leur condition sociale, habitent des villas, ou des pavillons de cités ouvrières, ou des maisons à loyer ouvrières. »⁸⁵

Ces précisions d'ordre programmatique ne concernent pas que la répartition sur le territoire des diverses catégories sociales. Elles prennent aussi en compte les facteurs qui en découlent, celui du déplacement d'une aire à l'autre des personnes, induit par ce classement (*transports quotidiens*), et des marchandises, inhérent à la ville industrielle (*transports*), de même que les caractéristiques morphologiques de densité et de concentration, ou de souplesse et d'élasticité, et même des types d'habitat spécifiques aux diverses catégories, villas, pavillons, maisons à loyer. C'est en cela que cette classification est la racine de ce que Le Corbusier considère comme un « programme d'urbanisme ».

La ville comme usine

Ainsi, que ce soit de manière métaphorique (un très vaste atelier), ou en faisant appel à ses principes (standardisation, typification), à ses moyens (classement, division des fonctions), voire à sa mythologie (la clairvoyance de ses patrons), l'urbanisme, pour son projet de maîtriser l'organisation de la ville de l'ère industrielle, prend appui sur les modalités organisationnelles du dispositif primordial de cette dernière : l'usine. Mais que représente, du point de vue de la société, le dispositif usine ? D'après Gilles Deleuze, « Foucault a très bien analysé le projet idéal des milieux d'enfermement, particulièrement visible dans l'usine : concentrer ; répartir dans l'espace ; ordonner dans le temps ; composer dans l'espace-temps une force productive dont l'effet doit être supérieur à la somme des forces élémentaires ». ⁸⁶ Et c'est bien ce que revendiquent les premiers urbanistes, qu'ils se situent du côté du progrès ou de celui de la culture.

Cette émergence d'une société urbaine du contrôle et de la surveillance avait été perçue par certains pré-urbanistes culturalistes. Pugin en fait état de manière implicite, lorsqu'il identifie les attributs d'une modernité naissante qu'il met en évidence dans la représentation contrastée d'« *une ville catholique en 1440 et la même en 1840* », les édifices religieux étant remplacés par une usine à gaz, un asile de fous, une prison, un « *socialist hall of science* » ⁸⁷, soit deux équipements dédiés au contrôle proprement dit des individus déviants et un troisième représentant la tendance moderne à l'étude scientifique des populations. Mais c'est Kropotkine qui insiste particulièrement sur la propension au contrôle et à la contrainte qui caractérise les approches progressistes, notamment celle d'Etienne Cabet : « *Ainsi, dans le voyage de Cabet nous voyons partout l'autorité, l'Etat, jusque dans la cuisine de chaque ménage (...) le Comité va jusqu'à régler le nombre de repas, leur temps, leur durée, le nombre de mets, leur espèce, et leur ordre de service. Quant aux vêtements, ils sont tous ordonnés par le Comité, sur un plan-modèle, l'uniforme porté par chacun indiquant les conditions et la position de l'individu. Les ouvriers, toujours fabricant les mêmes pièces, sont un régiment – "tant l'ordre et la discipline y règnent !" s'exclame Cabet. »* ⁸⁸

C'est toutefois une somme de dispositifs congruents que détaille Foucault dans *Surveiller et punir* et qui concerne tant l'organisation spatiale, sa géométrisation, que la maîtrise scientifique du corps social, par les biais de son observation et sa mesure, que traduisent les séries statistiques nouvelles qui font l'admiration de Le Corbusier : « *La Statistique est le Pégase de l'urbaniste. Affreusement maussade, minutieuse et sans passion, impassible, elle est le tremplin du lyrisme, le socle d'où le poète peut s'élancer vers l'avenir et ses inconnues, sur des vérités humaines. »* ⁸⁹

⁸⁵ Le Corbusier, *Urbanisme, op. cit.*, p. 194

⁸⁶ Gilles Deleuze, "Post-scriptum sur les sociétés de contrôle", in *L'autre journal*, n°1, mai 1990. Consulté sur http://aejcpp.free.fr/articles/controle_deleuze.htm.

⁸⁷ Françoise Choay, *op. cit.*, p. 155

⁸⁸ Pierre Kropotkine, *La Science moderne et l'anarchie*, Paris, Stock, 1913, p. 73. Cité par Choay, p. 198.

⁸⁹ Le Corbusier, *Urbanisme, op. cit.*, p. 99

« L'exercice de la discipline suppose un dispositif qui contraigne par le jeu du regard ; un appareil où les techniques qui permettent de voir induisent des effets de pouvoir, et où, en retour, les moyens de coercition rendent clairement visibles ceux sur qui ils s'appliquent. Lentement, au cours de l'âge classique, on voit se construire ces "observatoires" de la multiplicité humaine pour lesquels l'histoire des sciences a gardé si peu de louages (...) Ces "observatoires" ont un modèle presque idéal : le camp militaire (...) Le camp, c'est le diagramme d'un pouvoir qui agit par l'effet d'une visibilité générale. Longtemps on trouvera dans l'urbanisme, dans la construction des cités ouvrières, des hôpitaux, des asiles, des prisons, des maisons d'éducation, ce modèle du camp ou du moins le principe qui le sous-tend : l'emboîtement spatial des surveillances hiérarchisées. Principe de l'"encastrement". »

« Toute une problématique se développe alors : celle d'une architecture qui n'est plus faite simplement pour être vue (faste de palais), ou pour surveiller l'espace extérieur (géométrie des forteresses), mais pour permettre un contrôle intérieur, articulé et détaillé – pour rendre visibles ceux qui s'y trouvent ; plus généralement celle d'une architecture qui serait un opérateur pour la transformation des individus : agir sur ceux qu'elle abrite, donner prise sur leur conduite, reconduire jusqu'à eux les effets du pouvoir, les offrir à une connaissance, les modifier. Les pierres peuvent rendre docile et connaissable. Au vieux schéma simple de l'enfermement et de la clôture – du mur épais, de la porte solide qui empêchent d'entrer ou de sortir –, commence à se substituer le calcul des ouvertures, des pleins et des vides, des passages et des transparences. »⁹⁰

La synthèse formulée par Deleuze offre, plus que le texte originel de Foucault, la possibilité d'une comparaison terme à terme avec une autre synthèse, celle de *La Charte d'Athènes*, que l'on peut considérer comme le parangon de la doctrine de l'urbanisme moderne. La dialectique *concentration – répartition dans l'espace* qui, dans une usine, renvoie à l'idée de spécialisation et de succession des tâches, trouve dans le zoning (ou zonage) son équivalent urbanistique. Cette notion concerne non seulement les grandes destinations, dont les principales retenues par la charte sont *habitations, loisirs, travail*, mais aussi le classement par catégories sociales, intrinsèque au logement. C'est d'ailleurs à l'occasion de l'article 15, portant sur le logement, que la question de la séparation des destinations est abordée : « Le zonage est l'opération faite sur un plan de ville dans le but d'attribuer à chaque fonction et à chaque individu sa juste place. Il a pour base la discrimination nécessaire entre les diverses activités humaines réclamant chacune leur espace particulier : locaux d'habitation, centres industriels ou commerciaux, salles ou terrains destinés aux loisirs. » A cette distinction fonctionnelle s'ajoute celle « naturelle » de la différenciation de classe : « Mais si la force des choses différencie l'habitation riche de l'habitation modeste, on n'a pas le droit de transgresser des règles qui devraient être sacrées, en ne réservant qu'aux seuls favorisés de la fortune le bénéfice des conditions nécessaires à une vie saine et ordonnée. Il est urgent et nécessaire de modifier certains usages. Il faut rendre, par une législation implacable, une certaine qualité de bien-être accessible à chacun hors de toute question d'argent. Il faut interdire à tout jamais, par une stricte réglementation urbaine, que des familles entières soient privées de lumière, d'air et d'espace. »⁹¹

Mais aussi, et peut être d'abord, le couple *concentrer – répartir dans l'espace* met l'accent sur le fait qu'avec l'usine de génération contemporaine de la montée en puissance de l'urbanisme, celle de la seconde révolution industrielle, contrairement à l'artisanat, tout le processus est concentré à l'intérieur de son enceinte. Et c'est là ce que recherchent les Tony Garnier, Léon Jaussely ou Le Corbusier : que la ville soit contenue dans des limites nettes face au territoire non-urbanisé, quitte à prévoir des aires d'expansion aux quartiers spécialisés, afin qu'ils préservent leur rapport privilégié aux espaces naturels.

La statistique est un outil essentiel qui permet de qualifier les concentrations, notamment les densités d'occupation. Une des critiques adressées à la ville du XIXe siècle et du début du XXe est

⁹⁰ Michel Foucault, *Surveiller et punir*, Paris, Gallimard, 1975, p. 201 et suivantes.

⁹¹ Le Corbusier, *La Charte d'Athènes*, Paris, éditions de Minuit, 1957, p. 39 et p. 40.

l'extrême agrégation des populations ouvrières, que ce soit à travers des comptes rendus d'enquête et des écrits théoriques, tels que ceux de Hegel et Marx, ou dans les essais polémiques et doctrinaires d'un Le Corbusier. De ce fait, l'urbanisme se préoccupe de maîtriser ces concentrations à des niveaux acceptables, certes en intervenant sur les constructions, mais aussi sur les variables d'ajustement que sont les espaces non bâtis. Cette concentration ne concerne pas que les personnes ou les mètres carrés de plancher, mais également les espaces libres, aménagés en parcs ou jardins lorsqu'ils sont pris en compte dans les calculs de densité⁹², ou sous leur forme d'espaces naturels pour ce qui est de la partie non urbanisée du territoire. Un concentré de ville non pas en soi, mais, en quelque sorte, face à un concentré de nature.

La répartition dans l'espace apparaît ainsi consubstantielle au principe de concentration. Les espaces libres inter-quartiers que l'on observe dans le projet de Cité industrielle de Tony Garnier comme dans celui pour une Ville contemporaine de trois millions d'habitants de Le Corbusier⁹³, participent de l'intensification des domaines spécialisés qu'ils isolent les uns des autres, préservant leur pureté fonctionnelle, indépendamment de leur densité d'occupation. Si ce principe – que l'on qualifierait aujourd'hui de coupure d'urbanisation –, exacerbe l'idée de concentration, les villes en continuité d'urbanisation reposent sur le même principe de spécialisation fonctionnelle, dont un des effets est d'imposer sa logique à celle du temps. Car spécialiser les aires urbaines nécessite d'offrir à leurs occupants les moyens de se déplacer de l'une à l'autre (espace-temps), dans des enchaînements de séquences maîtrisés (temps). Et c'est une seconde dialectique qui se profile, celle qui lie temps et espace-temps, que Deleuze associe à l'ordonnement (« ordonner dans le temps ») et à la composition (« composer dans l'espace-temps »).

Les deux termes de ce second couple, en prise directe avec le premier qui le surdétermine d'une certaine manière, peuvent toutefois être abordés indépendamment. L'observation qui précède sur les espaces libres inter-quartiers y incite d'ailleurs, puisque c'est bien pour préserver le principe de concentration que les urbanistes imaginent que les franges inoccupées des zones spécialisées pourront être conquises dans le temps, selon les besoins. L'ordonnement temporel concerne d'abord le corps urbain lui-même, ce qui est une réelle amélioration par rapport à la référence qu'est l'usine, qui est en général pensée pour un processus industriel spécifique, au plus juste, dans une économie parfaite de moyens, qui autorise difficilement l'expansion des unités de production.

Au sujet de l'ordonnement dans le temps, usine et principes d'urbanisme se rejoignent toutefois lorsqu'il s'agit d'administrer la production. Celle-ci repose, dans les deux cas, sur la synchronisation des tâches spécialisées. Alors que dans l'usine les ouvriers sont fixes et que ce sont les produits qui se déplacent, dans la ville industrielle ce sont les ouvriers, les employés et les cadres qui bougent d'un lieu spécialisé à l'autre. La production impose, en quelque sorte, son temps à la ville, l'obligeant à dimensionner ses infrastructures de transport en fonction des moments de convergence et de divergence des tâches, qui obligent à composer dans l'espace-temps.

Ces infrastructures de transport, ou plus généralement de déplacement peuvent contribuer au principe de concentration. C'est le cas de l'ascenseur par exemple. C'est l'élément qui rend possible la densification des aires de travail de bureau ou d'habitation du centre de la ville. Car la relation qui associe une forte occupation humaine à une forte proportion d'espaces libres n'est possible qu'à la condition de construire en hauteur. Optimiser le temps grâce à l'ascenseur permet d'optimiser les déplacements d'une aire à l'autre, en réduisant leur emprise propre et le temps de leur traversée. C'est une condition d'équilibre de l'équation délicate qui associe industrie et habitat, telle qu'elle est

⁹² « C'est ainsi que la densité de la population ou le pourcentage de surface libre et de surface bâtie pourront être variés selon les fonctions, les lieux ou les climats. Les volumes bâtis seront intimement amalgamés aux surfaces vertes qui les entourent. », *La Charte d'Athènes*, p. 59.

⁹³ Il s'agit des « zones asservies » (K, en légende du plan d'ensemble de la ville), « interdites à toutes constructions, disponibles pour l'extension de la cité, suivant le plan municipal. » In *Urbanisme*, p. 165.

posée par la *Charte d'Athènes*, puisque « *les distances entre lieux de travail et lieux d'habitation doivent être réduites au minimum* » alors que concomitamment « *les secteurs industriels doivent être indépendants des secteurs d'habitation, et séparés les uns des autres par une zone de verdure* »⁹⁴.

On le comprend, l'efficiencia de la ville rêvée de la *Charte d'Athènes* repose sur la capacité à déplacer les usagers d'un lieu spécialisé à un autre, dans des temps et des conditions de confort acceptables, aux moments opportuns ; elle repose sur sa capacité à composer dans l'espace-temps. C'est le quatrième pilier de l'édifice : la *circulation*, qui met en lien les trois autres dédiés aux fonctions sédentaires, *habitation, loisirs, travail*. C'est la partie vitale du dispositif, qui rend possible les trois autres principes de concentration, répartition et ordonnancement. Car concentrer les fonctions dans des aires spécialisées implique inévitablement l'éloignement des fonctions entre elles, qui sont intriquées dans la ville traditionnelle mixte. Ces agrégations fonctionnelles, parfois situées à grande distance l'une de l'autre, n'ont de sens que si l'on peut passer de l'une à l'autre aisément et rapidement ; et ordonner les temps de travail (production), de loisir (se recréer le corps et l'esprit) et d'habitation (se reposer) n'est possible qu'à condition de garantir leur parfaite coordination. Pour ces lignes que sont les voies de circulation et ces points que sont les lieux d'échanges, les exigences sont les mêmes que pour les aires fonctionnelles : « *Des analyses utiles doivent être faites sur des statistiques rigoureuses, de l'ensemble de la circulation dans la ville et sa région, travail qui révélera les lits de circulation et la qualité de leur débit (...) Les voies de circulation doivent être classées en fonction de leur nature et construites en fonction des véhicules et de leurs vitesses.* »⁹⁵

Dans l'usine, la composition dans l'espace-temps concerne notamment la chaîne de montage et les objets qui sont véhiculés par elle, qui occupent l'espace et le temps de leur production. Cette mobilité de l'objet est le contraire exact de la fixité de l'ouvrier, sur le lieu unique et dans le temps égal et infini des mêmes gestes sans cesse répétés. Cet instantané d'éternité laisse toutefois de côté la séquence des changements d'équipes, qui introduit à l'usine une composition spatio-temporelle industrielle en prise directe avec celle des mouvements urbains, d'une aire spécialisée à l'autre. Ce sont ces mouvements de masse qui demandent des infrastructures de transport puissantes, spécialisées et diversifiées : classement sophistiqué des voies en fonction des vitesses ; séparation de ces voies dans les trois dimensions ; chemins de fer de grandes lignes interurbaines, chemin de fer de banlieue, métro, associés entre eux aux points de connexion que sont les grandes gares, etc. On retrouve là toute la science de l'ingénieur, qui rapproche la ville d'un objet technique de type usine : stock, flux, interfaces, échanges, ruptures de charges, etc., administrés par des objets spécialisés de type gare, station, pont, viaduc, échangeur routier, sol artificiel, câbles, canalisations, réseaux, etc., dans des processus complexes de synchronisation, interne et externe, etc.

Bref, une typification-normalisation déjà esquissée par Jaussely en 1922 : « *Jusque dans les parties élémentaires du plan de ville, on applique aujourd'hui la division des fonctions : la classification moderne adoptée pour les voies, dont la largeur ou l'aménagement répond à la fonction, résulte de ce principe, de même, le mode, très développé maintenant, de séparer les circulations de nature ou de vitesse différentes ; nous en trouvons l'application dans la forme, la dimension des îlots de constructions dont on reconnaît qu'ils doivent être différenciés selon leur utilisation, nous en tirons parti dans les caractères différents que nous attribuons aux divers parcs, jardins, espaces libres, promenades, nous la rencontrons dans les règlements de constructions différenciés par zones ou par quartiers, qui sont un élément primordial de l'urbanisme moderne, dans la localisation des quartiers industriels et des quartiers ouvriers ou dans la spécialisation des quartiers divers, dans la position et le développement des édifices ou des services publics, dans la position et la répartition des centres, dans l'aération différente des zones, dans la distribution inégale des densités de populations, etc., etc... De l'ensemble au détail, dans la ville, tout obéit aujourd'hui à ce principe essentiel.* »

⁹⁴ *Charte d'Athènes* p. 70

⁹⁵ *Charte d'Athènes* p. 82

Contrôle et surveillance

En quoi ces dispositifs sont-ils le support d'une forme de contrôle et de surveillance ? D'après Foucault, l'ordre disciplinaire commence avec la peur de l'ombre, de ces lieux dans la ville où ne pénètrent ni la lumière, ni le regard ; ces lieux où sont perpétrés les crimes, où le désordre se cache. Ces espaces doivent être ouverts au soleil et à l'air pur et la discipline y prendre place par une distribution opportune des individus dans l'espace, ce qui nécessite des limites claires, une partition complexe, dans laquelle chaque chose a une place et chaque place un ordre relatif à respecter⁹⁶.

La nouvelle ville promise par *La Charte d'Athènes* s'oppose à l'état des lieux de la ville existante, dont le bilan critique est systématiquement exposé sous forme d'« observations », afin de justifier de ce qu'« il faut exiger » dans chacune de ses catégories fonctionnelles. Elle promet la lumière dans les zones d'ombre, grâce à la mesure objective, au classement, à l'aération, la fluidité, l'ensoleillement ...

A cet égard, les transports assument un rôle déterminant. Il est toutefois surprenant que la *Charte* ne prenne pas en compte le chemin de fer et le métro, ou les transports en commun en général lorsqu'il est question du déplacement des personnes. Cet « oubli » n'est pas anodin et il faudra y revenir afin d'en interpréter le sens. En revanche, les projets théoriques dont sont issus la charte, et notamment ceux de son principal promoteur, Le Corbusier, les mettent éloquemment à contribution.

« Neuf heures du matin. De ses quatre vomitoires de 250 mètres chaque, la gare dégorge les voyageurs amenés par les trains de banlieue. Ceux-ci se sont succédé d'un mouvement continu (sens unique) toutes les minutes. (A Berlin, à la station "Zoo", où les nombreuses lignes ont un point de tangence, ce chef-d'œuvre de précision se réalise depuis des années.) La place de la gare est si vaste que chacun se dirige sans encombre vers le lieu de son travail. Sous terre, le métro a drainé les voyageurs aux points de contact avec les lignes de banlieue et il les a distribués régulièrement au sous-sol de chaque gratte-ciel. Ceux-ci se remplissent. Chaque gratte-ciel est une station de métro. »⁹⁷

Cette métronomie est en soi un motif de contrôle. C'est la capacité technique à assurer la régularité et la fréquence qui rend possible la simultanéité des tâches, nécessaire à une exécution rapide et coordonnée, pour laquelle chacun doit être à sa place, chaque place respectant un ordre relatif, afin d'« effectuer chaque jour les échanges de vues qui fixeront l'état des marchés et détermineront les conditions du travail », écrit Le Corbusier au sujet de l'activité de bureau, dont on perçoit les effets induits jusqu'au cœur de l'usine et au-delà⁹⁸.

Les réseaux étanches (à sens unique précise l'auteur) qui acheminent ouvriers et employés à leur tâche, de la cité-jardin au bureau, par le tunnel du métro et le puits de l'ascenseur, préservent le processus de tout écart de conduite. Et l'on imagine sans peine que les horaires de service garantissent la discipline de leurs usagers. Quant à l'automobile, elle participe à l'évidence, dans cette fiction démonstrative de Le Corbusier, d'une distinction de classe et, partant, d'un accès contrôlé à une liberté de mouvement corollaire d'un niveau hiérarchique social.

Avec le zonage, l'urbanisme retrouve, deux siècles plus tard, la rationalité du quadrillage préventif de la ville soumise à l'épidémie de peste, telle que la décrit Michel Foucault en introduction du chapitre qu'il consacre au panoptisme dans *Surveiller et punir*⁹⁹ : découpage de la ville en quartiers distincts ; surveillance permanente par un syndic assigné à chaque rue, se rapportant à un intendant désigné

⁹⁶ Michel Foucault, *Power, Truth, Strategy*, édition commentée par Meagan Morris et Paul Patton, Sydney, Feral, 1979, pp. 146 et 152, cité par M. Christine Boyer, *op. cit.*, p. 33.

⁹⁷ Le Corbusier, *Urbanisme, op. cit.*, ch. 12, « L'heure du travail », pp. 171-172.

⁹⁸ *Ibidem*, p. 183. « Plus rapides seront les moyens mécaniques d'échange de vues, plus vite aboutira la transaction quotidienne », écrit-il encore, laissant entrevoir le chemin vers la globalisation électrotechnique.

⁹⁹ Foucault, *Surveiller et punir, op. cit.*, p. 228 et suivantes

pour chaque quartier ; contrôle des mouvements, enregistrement des événements, etc... et en ce qui concerne l'intendance, aménagement entre la rue et l'intérieur des maisons de petits canaux de distribution de rations de pain et de vin ; utilisation de poulies et paniers pour les autres denrées fraîches. Avec les « lotissements fermés à alvéoles », ou immeubles-villas, « *il n'y a plus de concierge. Au lieu des soixante-douze ou cent quarante-quatre concierges, il y a 6 valets qui font les trois huit, et, jour et nuit, surveillent la maison, reçoivent et annoncent par téléphone les visiteurs et les canalisent dans les étages par les ascenseurs (...)* Le rez-de-chaussée des immeubles-villas est une vaste usine d'exploitation domestique : ravitaillement, restauration, service de domesticité, blanchissage (...) un autre réseau – vertical celui-là – pénètre l'immeuble de bas en haut, reliant le rez-de-chaussée usine à tous les corridors de service de chaque villa. »¹⁰⁰

Par ailleurs, sur les points jugés critiques, *La Charte d'Athènes* a recours à de nombreuses reprises à la contrainte de la règle : alignement, ensoleillement, densité, destination des constructions, etc. Elle poursuit la logique réglementaire du contrôle apparue au tournant des XIXe et XXe siècles, qui s'immisce progressivement à l'intérieur des parcelles, dans le domaine privé de l'habitat. Cette introduction est évidente à Paris, avec le règlement de voirie de 1902. Souvent analysé pour la liberté de composition de façade qu'il rend possible, ce règlement concerne aussi l'intérieur des îlots où il intervient sur les dimensions des cours, pour lesquelles il impose le principe du prospect, jusqu'alors réservé à la façade sur rue, côté public¹⁰¹. Cette incursion au cœur des îlots est contemporaine de la constitution des impressionnantes séries de données sur leur salubrité, compilées par le casier sanitaire des maisons¹⁰². En traçant des corrélations entre mortalité et état sanitaire des habitations, l'enquête parisienne, à l'instar de celles menées dans des villes comme Boston ou Chicago aux Etats-Unis, rend licite le rôle régulateur des pouvoirs publics, légitimant l'intrusion dans le domaine privé, dans la mesure où cela corrige les propres excès du pouvoir économique. D'une part, les outils réglementaires et législatifs protègent les forces économiques des éventuelles pertes de valeur qu'entraînerait une trop forte pression à la valorisation¹⁰³. D'autre part, comme le fait remarquer Nelson P. Lewis, ingénieur en chef de la Ville de New-York, la contrainte réglementaire peut créer de la valeur¹⁰⁴, en assurant une certaine sécurité aux investissements immobiliers, qui se trouvent garantis par les règles imposées aux immeubles voisins, dont l'éventuelle dévalorisation entrainerait celle du secteur dans son ensemble.

Aperçu des effets dans le premier XXe siècle

Une tendance de la *Charte d'Athènes*¹⁰⁵, que l'on pourrait parfois qualifier de socialisante, rejoint les préoccupations de l'économie capitaliste dans un projet de société industrialiste dont l'efficacité repose sur le niveau de performance de l'infrastructure urbaine. C'est une affaire de positionnement de curseur. D'un côté, le libéralisme économique qui nécessite des règles contraignantes pour se protéger de ses propres excès et, à l'opposé, l'éventuel recours à la puissance publique comme principal opérateur, cette dernière agissant également comme régulateur entre ces deux extrêmes.

¹⁰⁰ Le Corbusier, *Urbanisme*, *op. cit.*, p. 207 et suivantes

¹⁰¹ André Lortie, « Louis Bonnier and Eugène Hénard in Paris. New Variety for New Urban Frames », in Markus Jäger, Wolfgang Sonne (dir.), *Großstadt Gestalten. Stadtbaumeister in Europa*, Dortmund, Deutsches Institut für Stadtbaukunst, DOM, 2017, pp. 58-73 ; Anthony Sutcliffe, « Cities, Modernisation and Architecture Before and After the Paris Building Code of 1902 », in François Layney, Xavier Malverti (ed.), *Formes urbaines et règlements*, Paris, Bureau de la recherche architecturale, 1990, pp. 11 à 34.

¹⁰² Yankel Fijalkow, « L'enquête sanitaire urbaine à Paris en 1900 ; Le casier sanitaire des maisons », in *Mil neuf cent. Revue d'histoire intellectuelle*, n° 22, 2004, pp. 95-106

¹⁰³ Par exemple, en sur-densifiant pour augmenter la rentabilité, au détriment de l'habitabilité.

¹⁰⁴ Nelson P. Lewis, *The Planning of the Modern City*, New York, Wiley, 1916, p. 348, cité par M. Christine Boyer, *op. cit.*, p.91

¹⁰⁵ Comme indicateur de tendance on retiendra l'article 95 de la *Charte*, qui stipule : « *l'intérêt privé sera subordonné à l'intérêt collectif* ».

L'exemple de la disponibilité foncière illustre ce délicat arbitrage : « *Le problème de la propriété du sol et de sa réquisition possible se pose dans les villes, dans leur périphérie, et s'étend jusqu'à la zone plus ou moins vaste qui constitue leur région.* »¹⁰⁶ Pour les signataires de la *Charte d'Athènes*, la fin justifie les moyens : « *Le sol doit être mobilisable quand il s'agit de l'intérêt général.* »

En vérité, ce projet de rationalisation de l'espace urbain au service du développement économique apparaît raisonnable, puisqu'il consiste à offrir des conditions de vie décentes à une majorité de la population et à optimiser le déploiement matériel du travail, de façon à garantir « *une force productive dont l'effet doit être supérieur à la somme des forces élémentaires* », comme le mentionne Deleuze au sujet de l'usine¹⁰⁷. D'après M. Christine Boyer, l'urbanisme du tournant du siècle conçoit la ville comme un instrument du développement du capitalisme. Sa nature est celle d'un outil fonctionnel, une machine au service de la production¹⁰⁸. Elle joue ce rôle non seulement grâce à l'efficacité de son organisation matérielle, mais aussi par l'optimisation des conditions d'hygiène de la population¹⁰⁹. En considérant que la population est partie prenante de l'optimisation urbaine dont elle bénéficie, cette approche converge avec celle du fordisme, contemporaine¹¹⁰, qui voit l'ouvrier de l'industrie automobile comme un client potentiel. L'intérêt économique d'un plan n'est pas révélé par la survalorisation immobilière en quelques lieux, soutient l'ingénieur municipal Lewis, mais par l'intensification de la croissance qu'il rend possible grâce à l'accessibilité, depuis tous les points de la ville, aux écoles, bibliothèques, musées, parcs et terrains de jeu¹¹¹.

Car si cette organisation générale, qui relève d'une logique d'optimisation, rend la ville plus efficace des points de vue social (ségrégation des catégories sociales, préservation de l'hygiène, etc.) et fonctionnel (puissance des aires dédiées, recherche d'efficacité des mobilités de masse, etc.), elle en fait aussi un moteur de la dynamique économique industrielle elle-même, par le biais des dispositifs techniques et spatiaux qui lui sont nécessaires. Le XIXe siècle voit ainsi la mise au point et la diffusion des systèmes urbains comme l'éclairage de rue ou la distribution de l'eau, qui sont des vecteurs de croissance économique¹¹². Mais la conjugaison de logiques complémentaires, au tournant du siècle, permet des changements d'échelle conséquents, tant géographique qu'économique.

Les Etats-Unis d'Amérique en offrent d'éloquents exemples, qui permettent de prendre du recul par rapport aux situations européennes. Le cas du développement monopolistique des tramways (ill. n° 1), concomitamment à la viabilisation des propriétés foncières dépendant des mêmes monopoles, crée des phénomènes d'expansion qui sollicitent à la fois les industries primaires et de première transformation (ex. charbon, acier), celles secondaires des travaux publics et du bâtiment et celles tertiaires des services (de transport notamment). Un exemple représentatif est celui de Philadelphie, où l'industriel de l'alimentation Peter A. B. Widener s'allie au magnat du pétrole William L. Elkins pour simultanément faire main basse sur les lignes de tramways – dont ils deviendront les uniques propriétaires en 1883 – et développer la périurbanisation¹¹³. Par exemple, en 1896, l'ouverture en

¹⁰⁶ *Charte d'Athènes* p. 115.

¹⁰⁷ Gilles Deleuze, *op. cit.*

¹⁰⁸ M. Christine Boyer, *op. cit.*, p. 66.

¹⁰⁹ Habitat décent, équipements urbains performants (adduction d'eau, collecte et traitement des eaux usées et vannes, des déchets, etc.), équipements collectifs accessibles (soins, éducation, loisirs, etc.).

¹¹⁰ 7 octobre 1913, ouverture de la première ligne de montage de la Ford Modèle T, à l'usine Highland de Détroit.

¹¹¹ Nelson P. Lewis, « The City Plan and What It Means », *Proceedings of the Municipal Engineers of the City of New York*, 1911, p.151, cite par Boyer, *op. cit.* p. 79.

¹¹² André Guillerme, *Bâtir la ville. Révolutions industrielles dans les matériaux de construction. France-Grande-Bretagne (1760-1840)*, Ceyzérieu, Champ Vallon, 1995.

¹¹³ Dorothy Gondos Beers, «The Centennial City, 1865-1876», in Russell F. Weigley (sous la dir.), *Philadelphia : A 300-Year History*, New York, W.W. Northon & Company, 1982, pp. 417-470



1. George Luks, dessin paru dans *The Verdict* (magazine), 30 janvier 1899. Le « Traction Monster », ou monstre de mobilité, étend son emprise sur la ville grâce à ses tentacules industriels et énergétiques et aux appuis politiques (*politic pull*) garantissant son monopole.

<http://www.ctrl.org/boodleboys/TheMenaceofthe%20hour.html><http://nationalhumanitiescenter.org/pds/gilded/power/text1/octopusimages.pdf>, Public Domain, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=10575542>

banlieue éloignée du parc d'attraction Willow Grove fait partie des efforts de Widener et de sa compagnie de tramway pour déployer leur réseau dans le nord-ouest de la ville, valorisant ainsi leur foncier et étendant le service de transport aux dimanches et jours fériés¹¹⁴.

Alors qu'en trente ans, de 1863 à 1893, la société de transport double la longueur de son réseau, en s'appuyant notamment sur la Commission d'urbanisme municipale dont Widener fera partie de 1889 à 1915, la Philadelphia Transportation Company (PTC) menace faillite en 1906, avant qu'elle ne soit recapitalisée et bénéficie d'une assurance de monopole¹¹⁵. Compte tenu de la présence d'Elkins aux commandes de la PTC, alors qu'il participe simultanément à la Standard Oil de John D. Rockefeller, on peut déceler dans cet épisode un événement annonciateur de la déroute du tramway de Los Angeles au profit de l'industrie automobile, après la Seconde Guerre mondiale¹¹⁶. En 1949, les sociétés Firestone, Standard Oil of California, Phillips Petroleum, General Motors Company et Mack Trucks étaient déclarées coupables d'entente illicite afin de maîtriser le réseau de tramway dont ils étaient devenus les propriétaires par l'intermédiaire d'une société tierce, dans le but de le remplacer par un système de bus, concomitamment à l'essor de la voiture. Une décision certes partiellement inversée dans un jugement en appel de 1951, mais qui témoigne des stratégies industrielles des monopoles.

Ce sont moins les dessous juridiques et financiers, parfois contestés de cet épisode, qui importent¹¹⁷ que le fait que l'industrie du pétrole (des véhicules aux pneumatiques) trouve dans l'urbanisme angeleño un relai qui conforte son projet d'expansion¹¹⁸. En effet, que ces entreprises aient ou non directement contribué au déclin du tramway suite au rachat de la Los Angeles Railway en 1945, il est évident que la mutation de quarante-six réseaux de transport urbain sur rail¹¹⁹ vers la route ne pouvait que contribuer à leur prospérité. Et cela de deux manières au moins : en produisant plus de bus de remplacement, équipés de moteurs GM, de châssis Mack, de pneus Firestone, etc., et propulsés au pétrole, d'une part ; et en accordant plus de place sur les voies aux véhicules à moteur, ces derniers contribuant à ralentir la circulation des bus, comparativement aux tramways en site propre, ce qui contribuait à ce que leurs utilisateurs les délaissent au profit de véhicules individuels.

Ce glissement du transport collectif sur rail vers les transports majoritairement individuels sur route correspond à une nouvelle aire dans les rapports qui unissent urbanisme et économie industrielle. A nouveau, il est possible de tracer les grands traits du parallélisme et de la convergence entre les discours théoriques et techniques sur la ville et le développement de l'industrie et des territoires. C'est par la scène américaine qu'il est le plus opportun d'aborder le phénomène, pour ensuite faire la transition vers la France et Paris plus particulièrement.

Aperçu des effets au second XXe siècle

L'option suburbaine telle qu'on la perçoit aujourd'hui n'a pas émergé après la Seconde Guerre mondiale. En Amérique, elle fait débat dès le début du XXe siècle. En témoignent des prises de positions publiques comme celle du critique et théoricien de la ville américaine, Lewis Mumford, dans un article de 1926 publié dans le périodique grand public *Harper's Monthly*. Il s'y interroge : « *La métropole du futur s'étendra-t-elle sur un rayon de cinquante milles depuis son centre-ville ;*

¹¹⁴ Nicholas B. Wainwright, *History of the Philadelphia Electric Company, 1881-1961*, Philadelphia Electric Co., 1961, pp. 46-47.

¹¹⁵ L'entente de recapitalisation de la PTC par la municipalité en 1907 s'accompagnait de l'assurance du monopole sur les lignes existantes, ainsi que sur les nouvelles lignes. Lloyd M. Abernethy, «Progressivism, 1905-1919», in Russell F. Weigley, *Philadelphia: A 300-Year History*, loc. cit., p. 547.

¹¹⁶ Jim Walker, *Los Angeles Railway Yellow Cars*, Portsmouth, Arcadia Publishing, 2007

¹¹⁷ https://en.wikipedia.org/wiki/General_Motors_streetcar_conspiracy, consulté le 6 décembre 2016.

¹¹⁸ Austin Troy, *The Very Hungry City*, op. cit., p. 102 et suivantes.

¹¹⁹ Ce sont effectivement 46 réseaux de tramways acquis par le consortium qui seront démantelés à la même période que celui de Los Angeles. General_Motors_streetcar_conspiracy, op. cit.

*Boston, New-York, Philadelphie seront-ils des épïc centres de congestion au sein d'une vaste ceinture suburbaine de quartiers d'habitation et d'industrie ? »*¹²⁰

Si Mumford ébauche les grandes lignes de sa réponse négative à cette question dans la conclusion de son article, c'est dans le cadre de ses travaux avec la Regional Planning Association of America (RPAA) qu'il la détaille, en tant que secrétaire de l'organisation¹²¹. Un bref rappel des grandes lignes du projet défendu par Mumford, parallèlement à celui concurrent développé par Thomas Adams pour le plan régional de New-York (RPNY), permet de percevoir deux données importantes concernant le territoire américain. D'une part, son occupation dispersée ne résulte pas que de la déconcentration des grands centres, mais également d'une vision alternative. D'autre part, la suburbanisation participe bien d'un projet de développement industriel de la société, dont elle est un intensificateur.

Dans les années qui suivent la Première Guerre mondiale, les urbanistes américains constatent que les phénomènes urbains ont progressivement changé d'échelle. Ils se sont émancipés du cœur des villes et de leur immédiate banlieue pour s'étendre à des régions entières. Tandis que la congestion des centres handicape les activités qui s'y agglutinent, tout en les rendant peu hospitaliers à leurs résidents, ceux qui en ont les moyens les quittent. De ce constat émerge une approche théorique qui fait l'hypothèse que la solution se trouve au niveau des régions. Elle est développée selon deux principaux courants, l'un de « recentralisation diffuse », promue entre autre par Thomas Adams pour le RPNY, et l'autre de « décentralisation », publicisée par Mumford et la RPAA¹²².

La « recentralisation diffuse » est mise au point pour la métropole new-yorkaise. Elle est basée sur la relocalisation d'une partie de l'industrie et de l'activité économique dans des centres secondaires bénéficiant d'une relative autonomie institutionnelle et fonctionnelle, reliés au cœur de Manhattan par de puissantes infrastructures. Le centre originel partagerait ainsi ses capacités de production avec l'ensemble de la région, tout en préservant des emplois diversifiés, reformulant en quelque sorte le schéma métropolitain théorique en anneaux concentriques conventionnellement admis dans les analyses socio-spatiales¹²³.

Les urbanistes de la RPAA proposent une alternative à cette vision métropolitaine centrée en considérant qu'une région est une entité géographique possédant une certaine unité de climat, de sol, de végétation, de culture et d'industrie, et que l'enjeu n'est pas de s'interroger sur les limites d'influence d'un centre métropolitain quelconque, mais de réfléchir à la manière dont la population et les équipements culturels peuvent être équitablement répartis de façon à stimuler une dynamique collective au sein de cette région¹²⁴. On retrouve, dans cette seconde approche, certains des principes fondateurs de Broadacres, l'utopie conçue par Frank Lloyd Wright et présentée pour la première fois au public en 1935 : disparition des centres urbains au profit d'une répartition déconcentrée de l'habitat, des unités de production industrielle et des équipements collectifs, unis par un maillage routier multidirectionnel et isotrope¹²⁵.

¹²⁰ Lewis Mumford, « The Intolerable City: Must It Keep On Growing? », Harper's Monthly, Feb. 1926, pp. 283-293. Consulté sur <http://americainclass.org/sources/becomingmodern/modernity/text5/intolerablecity.pdf>

¹²¹ A propos de la Regional Planning Association of America, voir Edward K. Spann, *Designing Modern America: the Regional Planning Association of America and Its Members*, Columbus, Ohio State University Press, 1996

¹²² Les deux expressions sont empruntées à Andrew A. Meyers, "Invisible Cities: Lewis Mumford, Thomas Adams, and the Invention of the Regional City, 1923-1929." *Business and Economic History*, vol. 27, no. 2 (Winter 1998), pp. 292-306.

¹²³ Chez les sociologues de Chicago Burgess et Park en 1925 par exemple, repris par Paul-Henry Chombart de Lauwe en 1952 dans ses analyses de *Paris et l'agglomération parisienne*, Paris, PUF, 1952

¹²⁴ M. Christine Boyer, *op. cit.*, p. 194. Une vision qui sera prolongée par les tenants du biorégionalisme, cf. Kirkpatrick Sale, *L'Art d'habiter la terre. La vision biorégionale* [1985], Paris, Wildproject, 2020

¹²⁵ Bien que Wright fût intolérant envers toute solution autre que celle qu'il avait conçue, Mumford considérait Broadacres City comme une des options possibles pour la mise en œuvre du principe de décentralisation. Cf.

Cette « utopie », comme les deux autres du trio retenu par Robert Fishman comme fondateur des modes d'occupation contemporains des territoires métropolisés¹²⁶, repose sur l'industrialisme. Certes, Wright imagine cette industrie par petites unités de proximité et disséminées. Mais l'industrie est la première ressource d'un système qui ne peut fonctionner que sur la base d'une motorisation individuelle, que ce soit sur route ou dans les airs¹²⁷. Cette vision rejoint celle de Robert Owen et des pré-urbanistes culturalistes dans les relations spatiales qu'elle envisage entre nature, habitat et production¹²⁸, mais en considérant que l'usine aurait atteint le stade ultime de son développement, grâce à la puissance libératrice de la machine. « *Mon Dieu est la machine* écrit Wright en 1901, (...) *la machine fera toutes ces choses qu'un ouvrier ne peut faire seul, et l'artiste créateur sera celui qui contrôle le tout et le comprend* »¹²⁹. C'est d'ailleurs à l'Exposition nationale des arts et de l'industrie qu'il présentera pour la première fois son projet d'urbanisme décentralisé, au Rockefeller Center, sous le patronage de la National Alliance of Arts and Industry.

Wright imaginait que l'inéluctable dissolution de la ville moderne dense et avilissante léguée par l'histoire ouvrirait la voie à Broadacres¹³⁰. Comme souvent, les nouvelles formes adviennent sans que les précédentes ne disparaissent vraiment, et une randonnée aux confins du Massachussets, dans les Berkshires, permet de découvrir un territoire dont les qualités correspondent pour beaucoup aux visions de Mumford et de Wright. Ce mode d'occupation « sans lieu ni bornes », caractéristique d'une partie des Etats-Unis d'Amérique et plus particulièrement sans doute de l'hinterland de la Nouvelle Angleterre ou des confins de Los Angeles, a été décrit par Melvin Weber¹³¹. S'y entremêlent parfois les ondes lointaines de la « recentralisation diffuse » des grands centres métropolitains et celles de cet urbanisme décentralisé auxquelles il cède alors le terrain sans qu'aucune frontière nette ne puisse les départager...

Si on le compare au mode centralisé du développement urbain du tournant des XIXe et XXe siècles, il représente une aubaine pour l'industrie au sens large. Dans les années 1920, la recentralisation diffuse repose en partie sur le maintien d'une infrastructure industrielle de première génération, le chemin de fer, dont les points de desserte sont les gares, embryons des nouveaux centres. Contrairement à celle-là, l'infrastructure de nouvelle génération que sont la route et l'autoroute, est payée par la collectivité et ne nécessite ni immobilisation de la part des constructeurs, ni provision pour le moindre frais d'entretien de la part des opérateurs. Pour l'industriel, plutôt que devoir négocier avec un client unique et puissant – exploitant ou constructeur du chemin de fer –, il fait affaire avec d'innombrables clients individuels, fragiles et peu organisés – les automobilistes. On comprend qu'une dynamique économique d'expansion ait pu prendre le pas sur celle du renouvellement des centres et qu'elle ait orienté les phénomènes de décentralisation.

Cette tendance est perceptible dans certains indicateurs statistiques. Alors que l'on constate une relative stabilité, de l'ordre de 60%, du taux de maisons individuelles isolées et associées entre 1940 et 2000¹³², par rapport à l'habitat collectif, la population urbaine des Etats-Unis augmente

Frank Lloyd Wright & Lewis Mumford, trente ans de correspondance, 1926-1959, Paris, Klincksieck, 2017, plus particulièrement les lettres datées des 27 avril et 25 juin 1935.

¹²⁶ Robert Fishman, *Urban Utopias in the Twentieth Century*, NY Basic Books, 1977

¹²⁷ Voir à ce sujet « L'Amérique de demain. Il faut choisir entre l'automobile et la ville verticale », in Catherine Maumi, *Frank Lloyd Wright, Broadacre City, la nouvelle frontière*, Paris, éditions de La Villette, 2015, p. 147

¹²⁸ Voir Supra, Robert Owen cité par Françoise Choay, p. 91

¹²⁹ Alan Crawford, "Ten letters from Frank Lloyd Wright to Charles Robert Ashbee", *Architectural History*, n°13, 1970, p. 64, cité par Fishman, *op. cit.*

¹³⁰ Frank Lloyd Wright, *The Disappearing City*, New York, William Farquhar Payson, 1932.

¹³¹ Melvin M. Weber, *L'Urbain sans lieu ni bornes*, éditions de L'Aube, 1996

¹³² <http://www.census.gov/hhes/www/housing/census/historic/units.html>. Consulté le 25 janvier 2017.

de façon presque linéaire, passant de 39,6% à 80,7% entre 1900 et 2010¹³³. Ces données se traduisent par une relative baisse de la densité urbaine ou, plus précisément, par une augmentation de la surface de terrain par habitation et par habitant et par une surface urbanisée qui croît plus rapidement que la population urbaine¹³⁴. Or, cette croissance surfacique n'est pas que celle de jardins domestiques autour des maisons, ce sont des rues, des routes et autoroutes, dont la réalisation est un moteur économique aussi puissant, si ce n'est plus, que le bâtiment, comme nous le verrons dans le chapitre trois.

On le comprend, la poussée périurbaine n'est pas un phénomène spontané de la seconde partie du XXe siècle. En revanche, après la Seconde Guerre mondiale, elle se développe avec une intensité particulière, accompagnée du développement de l'automobile et de phénomènes économiques qui permettent à des tranches grandissantes de la société américaine de devenir propriétaires¹³⁵. La voiture donne accès à du foncier éloigné bon marché, garantissant d'importantes augmentations de valeur et favorisant un desserrement des centres qui permet de reconsidérer leur potentiel et d'y engager un nouveau cycle de valorisation.

En quatrième de couverture de l'ouvrage *Ecologica*, André Gorz affirmait en 2008 que le point de départ de son engagement pour l'écologie « a été un article paru dans un hebdomadaire américain vers 1954. Il expliquait que la valorisation des capacités de production américaines exigeait que la consommation croisse de 50 % au moins dans les huit années à venir, mais que les gens étaient bien incapables de définir de quoi seraient faits leurs 50 % de consommation supplémentaire »¹³⁶. On peut affirmer que parmi les vecteurs de cette croissance, les options prises pour le développement des territoires ont joué un rôle non négligeable. Ce témoignage recoupe celui d'un ancien développeur américain, qui mentionnait qu'une des conditions de la participation des banques aux opérations immobilières de cette époque était qu'elles soient localisées à une distance critique de quelques dizaines de milles d'un centre urbain, de manière à ce que l'acheteur d'une maison s'adresse au moins une seconde fois au banquier pour l'acquisition des biens de consommation rendus nécessaires par cet éloignement : une, voire deux voitures, un réfrigérateur, un congélateur, un téléviseur, sans oublier l'équipement du jardin, etc.¹³⁷

Il est en général admis dans les analyses marxistes que les surplus du capital trouvent de puissants exutoires dans l'urbanisation, par les réalisations immobilières et la construction d'infrastructures¹³⁸. Mais il apparaît aussi que les modes et les formes d'occupation du territoire sont déterminants de l'intensité de l'utilisation et la valorisation de ces surplus. Les principes d'organisation fonctionnelle et spatiale de l'urbanisme apparaissent chevillés non seulement à ceux de l'appareil industriel mais, plus généralement, à son économie, notamment capitaliste, dont ils sont un intensificateur.

¹³³ Avec deux périodes de stagnation, 1930-1940 pendant la grande crise et 1970-1980, qui pourrait être une conséquence de la crise du pétrole.

¹³⁴ On consultera une discussion judicieuse de ces chiffres dans Alan Berger, *Drosscape, Wasting Land in Urban America*, New York, Princeton Architectural Press, 2005.

¹³⁵ Daniel K. Fetter, "The Twentieth-Century Increase in US Home Ownership. Facts and Hypotheses", in Eugene N. White, Kenneth Snowden, Price Fishback (editors), *Housing and Mortgage Markets in Historical Perspective*, University of Chicago Press, 2014, pp. 329-350.

¹³⁶ André Gorz, *Ecologica*, Paris, éd. Galilée, 2008

¹³⁷ Henry Wollman Bloch (1922-2019), co-fondateur de la société d'expertise comptable H&R Bloch, avait aussi une activité immobilière. Financier de l'extension du Nelson-Atkins Museum of Art de Kansas City, au Missouri, c'est à l'occasion du concours international d'architecture pour celle-ci qu'il faisait cette confidence à Christian de Portzemparc (classé second), qui me l'a rapportée à l'occasion d'un comité de sélection en 2006.

¹³⁸ David Harvey, « Le droit à la ville », in *Revue internationale des livres et des idées*, n°9, 2009, pp.34-41.

Retour en France

On a parfois tendance à percevoir la suburbanisation comme un phénomène historique global qui toucherait le monde occidental en général. Les situations française et américaine participent toutefois d'héritages géographique, législatif et culturel¹³⁹ à ce point différents qu'ils ne permettent pas de considérer comme équivalentes des morphologies semblables issues de processus distincts¹⁴⁰. Une comparaison des dynamiques spatiales métropolitaines françaises avec celles des Etats-Unis apparaît toutefois raisonnable, dans la mesure où les deux pays sont engagés dans des cycles qui obéissent à des conjonctures similaires dans leur rapport à l'industrialisme et, en même temps, les surdéterminent en partie. Un indice de ces concordances cycliques est la définition des aires urbaines et rurales, dont les critères qui les départagent ont récemment évolué des deux côtés de l'Atlantique, afin de tenir compte des effets de la métropolisation et de la dissémination de l'habitat considéré comme urbain dans ce qu'il est en général désigné comme espace rural¹⁴¹.

C'est donc moins la comparaison des formes ou des cultures d'occupation du territoire qui nous préoccupe, que celle des cycles qui combinent urbanisme et développement territorial. En France, c'est l'agglomération parisienne qui concentre l'attention, eu égard à l'ampleur des phénomènes que l'on y observe et que l'on peut comparer à ceux qui caractérisent la métropole new-yorkaise, par exemple. L'anthologie *Paris/Banlieues ; conflits et solidarités*¹⁴², propose une sorte de « profil chronologique en long » qui traverse deux siècles de débats et de questionnements et permet de lire la lente structuration de la métropole parisienne. On y repère les deux grands cycles du tournant des XIXe et XXe siècles et du milieu de ce dernier, déjà commentés en ce qui concerne les Etats-Unis.

Au travers de textes aussi divers que les chroniques journalistiques de *L'Aube sociale de Seine-et-Oise*¹⁴³, les visions prospectives du « Parisien d'Amérique » Albert Guérard¹⁴⁴ ou les descriptions du géographe Albert Demangeon¹⁴⁵, apparaît un phénomène qui combine agglutinement métropolitain et dislocation aréolaire qui mêle industrie¹⁴⁶ et campagne¹⁴⁷ et dans lequel les transports collectifs posent des problèmes d'une échelle inédite.

S'y dessinent progressivement les prémises d'une structuration régionale, qui jaillit en quelque sorte après la Seconde Guerre mondiale, et dont l'étendue dépasse rapidement le seul problème de la reconstruction des industries détruites par faits de guerre¹⁴⁸. Cette dynamique contribue au desserrement industriel qui s'amorce avec les restructurations de l'appareil de production, dont celui

¹³⁹ Il suffit d'évoquer l'acte instaurateur du Land Ordinance de 1800 pour mettre en évidence une culture américaine d'occupation du territoire radicalement différente de celle française.

¹⁴⁰ Jean Taricat, *Suburbia. Une utopie libérale*, Paris éd. de la Villette, 2013

¹⁴¹ Afin de tenir compte du desserrement des pratiques territoriales des aires métropolitaines vers des villes plus petites, moins chères, moins denses et moins polluées, le bureau du recensement des Etats-Unis a adopté en 2003 la notion d'aires « micropolitaines », qui a modifié substantiellement la représentation du territoire américain. Une semblable évolution a été menée en France par l'INSEE en abandonnant en 2011 la notion d'espace rural, ou d'espace à dominante rurale, au seul profit d'une gradation des aires urbaines, qui laisse désormais apparaître les territoires ruraux en creux. <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1034> ; <https://www.prb.org/censusbureautotrackbothmetroandmicropolitanareas/>

¹⁴² Emmanuel Bellanger, Mathieu Floneau, Annie Fourcaut (dir.), *Paris/Banlieues ; conflits et solidarités*, Paris, CREAPHIS, 2007

¹⁴³ « Garges-lès-Gonesse : les fêtes des mal-lotés », *L'Aube sociale de Seine-et-Oise*, n°354, 2 janvier 1926, in *ibidem*, p. 184

¹⁴⁴ Albert Guérard, *L'avenir de Paris, urbanisme français et urbanisme américain, la beauté de Paris en danger, l'extension, la circulation, l'industrie et Paris Port de mer, la charte du plus grand Paris*, préface de Paul Bouju, préfet de la Seine, Payot, Paris, 1929, in *ibidem*, p.202

¹⁴⁵ Alain Demangeon, *Paris, la ville et sa banlieue*, Paris, Bourrellet et Cie 1933, in *ibidem*, p.215

¹⁴⁶ Annie Fourcaut, « 1923. Ateliers de banlieue », in *ibidem*, p.168

¹⁴⁷ Emmanuel Bellanger, « 1926. Le Goût de la campagne », in *ibidem*, p.186

¹⁴⁸ Emmanuel Bellanger, « 1950. Relever Paris et sa banlieue », in *ibidem*, p.282

de l'automobile¹⁴⁹. Dans l'agglomération parisienne, le changement d'échelle advient toutefois d'une manière qui peut être perçue comme plus soudaine qu'en Amérique, notamment sous l'impulsion d'un Etat interventionniste, qui impose à partir de 1955 l'obtention d'un agrément aux entreprises qui souhaitent s'y développer, tout en aidant celles qui projettent de quitter la région, et qui pilote la création de grands équipements métropolitains (Orly, la Défense), la réorganisation administrative (district) puis territoriale (départements), bientôt suivie du programme des villes nouvelles et des infrastructures nécessaires à leur développement¹⁵⁰.

Cette dynamique se déploie à l'intérieur d'un cadre de nouvelle génération, qu'incarne le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris (SDAU RP). A la question des « Objectifs de l'urbanisme et de l'aménagement de la région de Paris », le rapport de présentation du SDAU RP conclue à la nécessité de créer « *ces conditions matérielles d'une vie heureuse* ». Et, lorsqu'il s'agit de définir l'objet et la portée du schéma, à l'interrogation « *Que faut-il donc pour que la vie de la population soit rendue plus facile qu'aujourd'hui ?* », la réponse tient en deux mot : « *des équipements* »¹⁵¹.

En croisant avec les analyses de Marc Wiel, on comprend que le développement du système routier dans les années 1970 et 1980 était autant entrepris en réaction à une demande de mobilité, qu'en incitation à la mobilité, comme partie d'un ensemble de dispositifs d'intensification de la croissance économique¹⁵². En anticipant le développement à venir et en assignant à l'urbanisme le rôle de l'accompagner, l'Etat devient l'agent d'autoréalisation de la prévision. « *Accroissement considérable des besoins par tête, accroissement considérable du nombre de "têtes" : voilà les **données certaines du futur** [c'est l'auteur qui souligne] que l'évolution économique et démographique de la France impose à la région de Paris, et qui commandent la nécessité et les dimensions d'un urbanisme novateur.* »¹⁵³

Tout en s'en défendant¹⁵⁴, le schéma directeur précise les dispositifs de la transition qu'il annonce comme inévitable et qu'il contribue à faire advenir, dans des modalités très bien analysées par Kenny Cupers¹⁵⁵, qui associent les appareils d'Etat et leurs experts à ceux de l'industrie et ses agents intermédiaires (architectes, urbanistes, entreprises du BTP, opérateurs immobiliers, etc.), en réponse au profil d'un « usager » idéal. C'est ce médiateur et la cohorte des besoins qu'il incarne auxquels l'urbanisme doit répondre et qui contribue, à travers une mécanique complexe de normalisation, à définir les dispositifs à la fois du contrôle et de l'intensification industrielle.

Sans renoncer à toute stratégie de la surveillance, le SDAU RP inaugure celle de l'accompagnement. On comprend, à la lecture de l'introduction générale, que cette approche repose sur la production de biens matériels, dont ceux de confort domestique, moteur du développement économique et du bien-être (pouvoir d'achat), bref de *croissance*, comme en témoignent les coefficients multiplicateurs dont la liste figure dans le corps de l'exposé : population, multipliée par 1,65 ; pouvoir d'achat global de la population, multiplié par 5 (1,65 x 3,5) ; dont produits alimentaires multipliés par 3 ; produits industriels multipliés par 6 ; etc.¹⁵⁶

¹⁴⁹ Annie Fourcaut, « 1956. Décentraliser l'industrie automobile parisienne », in *ibidem*, p. 286

¹⁵⁰ Loïc Vadelorge, *Retour sur les villes nouvelles. Une histoire urbaine du XXe siècle*, Paris, Créaphis, 2014

¹⁵¹ Délégation générale au district de la région de Paris, *Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Région de Paris*, Présentation générale, 2^e partie, « Objectifs de l'urbanisme et de l'aménagement de la région de Paris », Paris, 1965, p. 25 et suivantes.

¹⁵² Marc Wiel, *La transition urbaine, ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Liège, Mardaga, 1999

¹⁵³ *Schéma directeur*, p. 21.

¹⁵⁴ « Schéma directeur, il n'est ni plan d'urbanisme, ni programme d'équipement », *idem*, p. 29

¹⁵⁵ Kenny Cupers, *La Banlieue, un projet social. Ambitions d'une politique urbaine, 1945-1975*, Marseille, Parenthèses, 2020.

¹⁵⁶ *Schéma directeur*, p. 22.

Tandis qu'aux Etats-Unis c'est, en quelque sorte, l'idéologie pastorale qui apparaît comme l'un des moteurs puissants de la croissance, en France, la figure de la périurbanisation est plus urbaine et métropolitaine. La concrétisation de l'une et l'autre est toutefois surdéterminée par les mêmes recours aux investissements massifs dans la réalisation d'infrastructures de génération nouvelle, qui amènent l'« usager » du vélo et du tramway à l'automobile. Un demi-siècle plus tard, la saturation des infrastructures et ce qui ressemble à une dilapidation des ressources du sol, sont des indicateurs des limites d'une approche excessivement consommatrice de matière et d'énergie, délétère pour l'environnement et socialement clivante.

Les attentes économiques envers l'urbanisme et son potentiel de rationalisation et d'optimisation sont réelles. Il y répond en s'appuyant sur les techniques et ressources disponibles, en contribuant nécessairement à leur développement, auquel il offre les moyens d'une accélération. Le géographe David Harvey a analysé avec précision les mécanismes par lesquels les surplus du capital sont investis dans des infrastructures qui contribuent à son intensification¹⁵⁷ et Xavier Desjardins, y faisant référence, s'interroge sur les manières dont pourraient se rencontrer à l'avenir l'aménagement et les dynamiques du capitalisme¹⁵⁸. Mieux comprendre ces liens pourrait contribuer à la sortie d'une forme de subordination myope du premier aux secondes, principalement motivée par les bénéfices conjoncturels de ces alliances. C'est par un retour sur le terrain que le choix a été fait d'approfondir cette piste, de manière inductive, et de se demander : quel est, plus précisément, l'état des territoires qui caractérise l'agglomération parisienne et quels ont été les choix récemment faits afin de guider leur évolution en réponse aux enjeux qui se sont affirmés au tournant des XXe et XXIe siècles ? C'est l'objet de la deuxième partie de ce mémoire, à la fin de laquelle sera proposée une conclusion provisoire.

¹⁵⁷ David Harvey, *Géographie de la domination. Capitalisme et production de l'espace*, Paris, Editions Amsterdam, 2018

¹⁵⁸ Xavier Desjardins, « Changer de *casting*... et de mode d'écriture du scénario ! », in *Repenser l'aménagement du territoire*, *op. cit.*, § 2.A. « L'aménagement et les dynamiques du capitalisme », p. 221

2. Etat des territoires urbanisés : le cas de Paris

Le 29 avril 2009, à l'occasion de l'inauguration de l'exposition « Grand Pari(s) », consacrée par la Cité de l'architecture aux résultats de la consultation internationale de recherche et développement sur l'agglomération parisienne et la métropole de l'après-Kyoto, le président de la République, Nicolas Sarkozy, annonçait la création d'un « supermétro automatique régional », depuis baptisé Grand Paris express¹⁵⁹. Mis au point par Christian Blanc, secrétaire d'Etat chargé du développement de la Région Capitale, et son équipe, ce « réseau primaire » contredisait en partie la démarche du ministère de la Culture et de la Communication, engagée depuis juin 2008 avec les dix équipes pluridisciplinaires sélectionnées sur appel de candidatures international (aux travaux desquelles l'exposition était consacrée !). Et il entrait en collision avec un autre projet métropolitain étudié par la Région sous l'autorité de son président socialiste Jean-Paul Huchon, Arc Express, lui-même issu de la fusion de ses deux prédécesseurs, Orbival et Métrophérique, respectivement portés depuis 2006 par le Conseil général du Val-de-Marne et la RATP, en prévision de la révision du Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF).

Cette annonce était confirmée un an plus tard par l'adoption de la loi relative au Grand Paris, le 3 juin 2010¹⁶⁰. Sur les six titres qu'elle comporte, les trois premiers concernent le réseau de transport public métropolitain et les trois autres le développement du territoire induit par le réseau en question : « Développement territorial et projets d'aménagement » ; « Dispositions relatives au logement » ; « Dispositions relatives à la création d'un pôle scientifique et technologique sur le plateau de Saclay ».

Puisqu'il concerne la capitale d'un état centralisé, dont il met en scène les divers types d'acteurs de l'aménagement de son territoire, cet épisode est significatif de l'urbanisme du début du XXI^e siècle en France. Il permet de s'interroger sur les enjeux de la planification et de l'aménagement, et les approches techniques et stratégiques de l'époque. Après les avoir mis en évidence, on tentera de les situer dans un double registre à la fois diachronique, par rapport aux épisodes précédents de l'aménagement de l'agglomération de Paris, et synchronique, en référence à certaines tendances internationales de l'urbanisme et de la production des territoires. Ceci devrait permettre d'apprécier la rhétorique parisienne eu égard aux enjeux actuels de l'urbanisme et s'interroger sur son adéquation avec l'état des territoires.

¹⁵⁹ Sybille Vincendon, « Sarkozy : un Paris de 35 milliards : Le Président présente aujourd'hui ses idées pour l'agglomération, dont un plan transport colossal », *Libération*, 29 avril 2009

¹⁶⁰ Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, *Journal officiel de la République française*, n°0128 du 5 juin 2010 page 10339 et suivantes.

Enjeux et approches

Il est évident que l'on ne peut résumer l'urbanisme français au cas de l'agglomération parisienne et c'est tant mieux ! En l'occurrence, Paris et sa région sont un cas singulier et des agglomérations telles que celles de Lyon ou Bordeaux¹⁶¹ ont élaboré des projets métropolitains qui s'en démarquent tout à fait. Hormis que ce cas singulier réunisse de nombreux techniciens, dont certains d'envergure internationale, ce qui le rend exemplaire est la présence des divers niveaux de gouvernement, du local au national. Il n'y a que Paris qui soit à la fois métropole et capitale de la France, ce qui induit une présence de l'Etat à un degré et avec une intensité que ne connaissent pas les autres grandes villes françaises. Or, dans un état centralisé, dans lequel les collectivités sont gouvernées suivant des lois nationales, cela compte, particulièrement lors des passages entre les différents niveaux de l'action publique, notamment dans l'étape de transition entre planification et mise en œuvre des aménagements¹⁶². Ce qui permet d'analyser les logiques qui s'affrontent.

Cet affrontement, car c'est bien de cela qu'il s'agit, apparaît clairement dans le discours présidentiel du 29 avril 2009, qui enchaîne diagnostic et action. Dans un propos émaillé de généralités sur l'Homme, la ville et les défis du XXI^e siècle, divers développements tiennent des positions fermes sur les questions urbanistiques, dont certaines découlent directement des travaux des équipes pluridisciplinaires internationales encadrées par le ministère de la Culture, et dressent l'esquisse d'un diagnostic lucide¹⁶³. Ainsi, dès les premières phrases d'une allocution de près de 40 000 signes¹⁶⁴, le Président affirme : « *Il s'agit de rompre avec un rationalisme si excessif et si glaçant qu'il finit par être à l'opposé même de la vie. Il s'agit de rompre avec le fonctionnalisme qui a fait tant de dégâts dans nos villes en spécialisant et en séparant là où il aurait fallu au contraire mélanger et réunir.* »

Dès la seconde page transparaît la grande difficulté de l'exercice, celle d'avoir réuni « *dix équipes d'architectes, parmi les plus grands du monde. Le but étant que dix pensées s'emparent de l'un des problèmes les plus difficiles au monde. Le but étant de laisser cheminer dix points de vue qui pourraient s'enrichir les uns les autres* » ; « *en même temps [que] pour mobiliser l'Etat, les administrations, [de] confier à Christian Blanc, homme d'expérience, de rigueur et d'audace, la responsabilité du Secrétariat d'Etat au développement de la Région Capitale.* » Deux démarches parallèles qu'aucun discours n'aura pu réconcilier, ni même faire converger.

Côté diagnostic : « *Il faut en finir avec les zones d'activité, les zones industrielles, les zones commerciales, les zones résidentielles, les zones de loisir. Le vieux fonctionnalisme a vécu. Il a fait assez de dégâts. Retour à la mixité. Faisons des Central Parks à la française en densifiant le pourtour des espaces verts. Rapprochons les lieux d'habitation, les lieux de travail, les lieux de distraction. Qu'est-ce qui nous en empêche ? Des obstacles physiques ? Non, le droit de l'urbanisme. Alors faisons-le évoluer. Le décroissement juridique ouvrira la voie au décroissement physique.* »

Suit un propos sur la spécialisation des territoires auquel s'ajoute une critique des approches technicistes par la mobilité : « *On ne résoudra pas tous les problèmes qui rendent la vie impossible aux Franciliens par les transports. S'il faut faciliter les déplacements, il faut aussi briser le cercle vicieux de la concentration des emplois et de la concentration des logements qui les éloignent les uns des autres.* » Et le Président d'ajouter, « *Il y a une formule qui résume tout : "le pouvoir de déménager est aussi important que le pouvoir de se déplacer". La politique des transports et la politique d'aménagement doivent former une seule et même politique.* »

¹⁶¹ Lyon pour son projet métropolitain stratégique « Lyon 2010 », dans lequel les acteurs économiques jouent un rôle prépondérant (cf. Pinson, *op. cit.*, p. 15 et suivantes) ; Bordeaux pour ses démarches complémentaires des 50.000 logements et des 55.000 ha pour la nature.

¹⁶² Michel Gariépy et Olivier Roy-Baillargeon (dir.), *Gouvernance et planification collaborative. Cinq métropoles canadiennes*, Montréal, Presse de l'Université de Montréal, 2016, p. 9.

¹⁶³ Apur, *Paris projet*, n° 39 « La Petite Synthèse du Grand Paris », mars-avril 2009

¹⁶⁴ <http://discours.vie-publique.fr/notices/097001304.html>. Les citations sont toutes issues de la même source.

Ces constats concourent à définir des orientations qui laissent supposer une remise en question des schémas anciens : « *Il nous faut donc réinventer le système de transport à partir des dynamiques territoriales que nous voulons encourager et des principes auxquels nous voulons soumettre le développement urbain du Grand Paris.* » Une remise en question qui concerne également les usages et les pratiques, puisque cette réinvention doit se faire « *à partir aussi d'une réflexion prospective sur les changements de comportements et les modes de transports du futur* ».

Comment se traduit dans les faits cette volonté affichée d'« *en finir avec tous les zonages* » et de ne pas résoudre « *tous les problèmes qui rendent la vie impossible aux Franciliens par les transports* » ? La réponse est apportée avec autant d'aplomb que le diagnostic : « *il faut voir plus loin. Le développement des grandes zones qui portent l'avenir économique du Grand Paris appelle un nouveau système de transport rapide, à grande capacité qui permettra de relier les grandes polarités urbaines de demain.* » A la force du diagnostic répond la force d'attraction des solutions éprouvées, confirmées quelques mois plus tard par la loi relative au Grand Paris. Aux architectes ahuris, Christian Blanc confiera, suite à l'exposé de « son » projet : « *Nous saurons faire appel à vous en temps opportun* »¹⁶⁵. Une promesse de commandes à venir fort utile à faire taire les critiques...

Au dire du président de la République, « *c'est un projet ambitieux : 130 km !* », « *il anticipe le changement d'échelle* ». A ceux qui s'étonneraient de la longueur des parcours, l'idée de privilégier le mode aérien devrait « *permettre que se déplacer redevienne un plaisir* ». Quant au financement : économies d'échelle (utiliser les emprises réseaux existantes) ; augmentation de la fréquentation des transports en commun ; partenariats public-privé. Et, pour ce qui est des rentrées directes et fiscales, « *la valorisation du foncier procurera d'importantes recettes* ». Alors qu'il demande que transport et aménagement ne forment qu'une seule et même politique, le premier représentant de l'Etat laisse entendre que c'est la valorisation du foncier qui devrait concourir au financement des infrastructures de transport, au risque de pénaliser les équilibres financiers des opérateurs immobiliers... et/ou de renchérir l'accès au logement...

S'il revient aux discours d'annonce, tel celui prononcé lors de l'inauguration de l'exposition « Grand Pari(s) », d'assumer une rhétorique de la quadrature du cercle, ce ne peut être le cas, en revanche, d'une loi comme celle du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Débarrassé des analyses critiques des situations héritées, l'exposé des motifs de ce texte législatif est entièrement tourné vers l'avenir, celui du projet qu'il promeut. Après un bref rappel des objectifs visés¹⁶⁶, l'article 1 présente l'outil qui est au cœur du dispositif : « *un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'Etat.* »¹⁶⁷

Cet outil est au service de l'aménagement local, dans une perspective de croissance régionale régulée, qui passe d'abord par une intensification de la création de logements : « *Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial définis et réalisés conjointement par l'Etat, les communes et leurs groupements. Ces contrats participent à l'objectif de construire chaque année 70.000 logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain.* »

¹⁶⁵ Propos rapportés par Jean-Paul Robert, coordonnateur de l'équipe Atelier Jean Nouvel.

¹⁶⁶ « *Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national. Les collectivités territoriales et les citoyens sont associés à l'élaboration et à la réalisation de ce projet.* » Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010, op. cit., article 1

¹⁶⁷ *Ibidem*

Aux logements s'ajoute l'activité, moteur du développement économique : « *Le projet du Grand Paris favorise également la recherche, l'innovation et la valorisation industrielle au moyen de pôles de compétitivité et du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay dont l'espace agricole est préservé. Ce projet intègre un objectif de croissance économique afin de soutenir la concurrence des autres métropoles mondiales.* »

Quelle est la logique urbanistique de cette loi ? Au cœur du dispositif se trouve l'infrastructure de transport. C'est elle qui commande en quelque sorte le développement local, en conjonction avec les points de réseau. On retrouve là les arguments si souvent déployés au début du XXe siècle, depuis l'époque où Léon Jaussely fondait sa proposition au concours pour l'aménagement, l'embellissement et l'extension de Paris, sur un système de transport dense, complexe et très hiérarchisé¹⁶⁸.

Cette vision a été critiquée depuis, notamment par Jean-Marc Offner dans un article qui a fait date sur « Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique »¹⁶⁹. En prenant appui sur plusieurs études qu'il citait, l'auteur montrait que s'il y a concomitance – et certes, il y a –, entre création d'infrastructures et urbanisation, en revanche il n'y a pas corrélation et encore moins « causalité linéaire ». Cette analyse a été confirmée par les travaux de Miguel Padeiro au sujet des stations de métro des extensions de ligne en périphérie parisienne¹⁷⁰.

La loi du 3 juin en a pris acte, en associant au projet d'infrastructure le recours aux contrats de développement territorial (CDT), dont un potentiel de vingt-deux était identifié, couvrant 10% du territoire régional¹⁷¹. Il s'agit d'une démarche contractuelle entre au moins deux communes et l'Etat, afin de développer le territoire en relation avec la création du réseau du Grand Paris express. L'incitation est contenue dans la loi elle-même, puisque non seulement le titre IV y est dévolu, mais l'article 10 précise les principes suivant lesquels la Société du Grand Paris, concepteur et constructeur du nouveau métro, ainsi que la Région, son exploitant à travers le STIF, peuvent se prévaloir d'une taxe forfaitaire sur le produit de certaines valorisations immobilières dans un périmètre de 800 mètres autour des futures gares. Ainsi, en plus des collectivités locales qui bénéficient potentiellement de l'aide de l'Etat, les opérateurs transport peuvent prétendre à un bénéfice conséquent à leurs investissements, une motivation à encourager lesdites collectivités.

Ce développement territorial doit d'abord être dévolu au logement, dont l'Etat prévoit que 70 000 unités seront construites annuellement, spécifiant qu'elles devront être « géographiquement et socialement adaptées ». Compte tenu de l'enchérissement du foncier aux abords des gares, eu égard aux surtaxes auxquelles le concepteur-constructeur du réseau et son opérateur peuvent prétendre, le qualificatif d'« adapté » pose question. Nous y reviendrons dans l'analyse synchronique du projet. On retiendra qu'à ce zonage géographique et social de l'habitat, s'ajoute la délimitation d'un territoire visant la « valorisation industrielle » issue de la recherche et l'innovation, devant contribuer à la croissance économique de la région capitale. Si l'on ajoute à cela l'ambition environnementale et écologique de la loi, qui précise les dispositifs d'isolement du pôle scientifique et technologique au cœur du plateau de Saclay, on retrouve les principales modalités de mise en espace de l'urbanisme progressiste : le développement industriel est porté par la création d'une zone qui lui est dédiée, isolée par un glacis de protection naturelle, agricole et forestière, mise en relation rapide avec les

¹⁶⁸ Léon Jaussely, « Mémoire formant rapport explicatif du projet présenté au concours dans la section I, ayant pour devise *Urbs* », Archives de Paris, 1919, p.14. Sur ce projet voir Laurent Delacourt, *Léon Jaussely (1875-1932) : un urbanisme éclectique*, thèse de doctorat, Grenoble, 2007. Idem, *Léon Jaussely, un pionnier solitaire*, Paris, Editions du patrimoine, 2017, pp. 94-99.

¹⁶⁹ Jean-Marc Offner, « Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique », in *Espace géographique*, Tome 22, n°3, 1993, pp. 233-242

¹⁷⁰ Miguel Padeiro. *Le Métro hors les murs : prolongements de lignes et évolution urbaine de la banlieue parisienne*, thèse de doctorat de 3^e cycle en sociologie. Université Paris-Est, 2009. (NNT : 2009PEST1074)

¹⁷¹ www.grand-paris.jll.fr/fr/projet-grand-paris/cdt, consulté le 12 mars 2021.

secteurs d'habitat « géographiquement et socialement adaptés », par une infrastructure de transport puissante.

Ainsi, cette loi peut-elle être appréciée eu égard aux efforts environnementaux qu'elle promeut, tel que l'usage des transports en commun ou la préservation (relative) des espaces naturels, agricoles et forestiers (un point sur lequel l'analyse reviendra un peu plus loin). Mais elle peut aussi être perçue comme une nouvelle interprétation des paradigmes de l'urbanisme industrialiste du début du XXe siècle et ses dispositifs de surveillance et de contrôle, qui s'appuient sur la séparation des fonctions et leur mise en lien par de puissantes infrastructures spécialisées : captation des travailleurs par un système de transport ; ségrégation de l'habitat « géographiquement et socialement adapté » ; spécialisation de domaines productifs dans le but d'une « valorisation industrielle » ; ces éléments étant assemblés afin de contribuer à la croissance économique, dans le but de faire face à la concurrence des métropoles mondiales.

Un autre élément est révélateur de l'attention que porte cette loi à un héritage qu'elle ne contredit pas et qu'elle chercherait même à préserver, voire à conforter en ce qui concerne le réseau routier ! Le dernier paragraphe de l'exposé des motifs, article 1, précise : « *Le réseau de transport du Grand Paris est étroitement interconnecté avec le réseau préexistant en Ile-de-France. Il s'inscrit dans le maillage du réseau ferroviaire, fluvial et routier national afin de réduire les déséquilibres territoriaux. Il doit permettre des liaisons plus rapides et plus fiables avec chacune des régions de la France continentale et éviter les engorgements que constituent les transits par la région d'Ile-de-France.* »

En opérant ce recul aux échelles régionale et nationale, ce paragraphe suffit à percevoir la puissance symbolique du projet technique développé par Christian Blanc et son équipe, qui réside dans sa simplicité et son évidence. D'une part, cela sous-entend que ces réseaux pourraient collaborer entre eux, notamment en soulageant la route par report modal vers le métro, condition à laquelle pourraient être évités « les engorgements que constituent les transits par la région Ile-de-France ». D'autre part, cela suggère aussi que cette amélioration des transports en commun ne sacrifierait pas celle du réseau routier, principal concerné par ces engorgements interrégionaux. Mais surtout, associer les réseaux ferré, fluvial, routier et du métro en une seule et même figure, alors que leurs fonctionnements ne sont pas inter-reliés, fait jaillir une image mentale radioconcentrique d'une grande force, historiquement constituée.

Cette figure participe du mythe d'une équivalence entre territoires métropolitains, les puissantes infrastructures de transport garantissant l'accessibilité pour tous, à tout lieu, dans des temps maîtrisés. Elle corrobore l'idée d'un développement de l'agglomération parisienne implicitement fondé sur le postulat de la lente constitution d'une offre urbaine continue et intégrée, dans laquelle les territoires devraient être égaux face à la demande de mobilité (notamment en direction des bassins d'emploi) et la périphérie aurait une propension à « devenir centre », à l'instar des arrondissements périphériques dont les territoires ont été annexés en 1860. Du moins les grands réseaux de transport ont-ils été successivement imaginés en ce sens : réalisation d'un système autoroutier dont le principe repose sur la continuité des flux d'une maille (magistrale) à l'autre (locale), de manière à unifier centre et périphérie par les temps de déplacement et garantir des transits fluides à travers la région¹⁷² ; poursuite de l'organisation radioconcentrique des transports en commun par duplication de la figure du centre, entretenant l'illusion d'une centralité sans échelle, des Grands Boulevards à la rocade TGV, la promesse du Grand Paris express reposant essentiellement sur la vitesse.

¹⁷² Le SDAURIF de 1976 est sur ce point explicite, notamment la carte n°3, « Infrastructures routières (horizon 2000) », dont la légende distingue, parmi les « Liaisons d'importance régionale », celles qui sont le « Support du parti d'aménagement régional (desserte des axes d'urbanisation et des centres urbains nouveaux) ». Les principes exposés dans le mémoire descriptif SDAURP montrent bien la continuité de flux depuis les autoroutes vers les nationales transformées en voies rapides, assurant la traversée de l'agglomération sans obstacle, p.182

Rétrospective et diachronie

Un regard rétrospectif sur les principaux jalons de l'urbanisme parisien met en évidence deux aspects des permanences qui le caractérisent et qui sont toutes deux fondamentales dans le projet retenu : la prééminence des infrastructures et la prédominance du centre. Parmi ces jalons, le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris de 1965 (SDAU RP) fait figure de pivot, dans la mesure où il conclut les épisodes d'un urbanisme réactif de la première moitié du XXe siècle et inaugure ceux d'un urbanisme prédictif de la seconde moitié, dont les grands principes n'ont jamais véritablement été remis en question, malgré des velléités récurrentes de polycentrisme¹⁷³. A partir du SDAU RP, voyons ce qui associe les principaux plans d'aménagement de l'agglomération de Paris depuis un siècle, avant de s'intéresser à ce qui distingue la période actuelle, puis aborder les aspects synchroniques de l'analyse dans un second temps.

Le schéma directeur de 1965 découlait de la révision de son précurseur, le Plan d'aménagement et d'organisation générale (PADOG), lancée alors que ce dernier venait tout juste d'être approuvé par décret¹⁷⁴. Qu'est-ce qui justifiait une telle remise en question ?

Le PADOG s'inscrit dans la continuité de ses prédécesseurs, dans la mesure où il cherche à contenir l'expansion de l'urbanisation en réduisant son aire de dispersion. « *Le problème essentiel est celui de réorganiser et restructurer la banlieue et non de l'étendre* »¹⁷⁵, peut-on lire dans le rapport de présentation. Les prémisses d'une certaine déconcentration sont aussi présentes, dans la mesure où le service d'Aménagement de la Région parisienne considère que « *Le noyau central est trop dense et trop lointain de la périphérie de l'agglomération. Il faut à la fois reconquérir et rénover les noyaux anciens de la banlieue et aussi créer des noyaux nouveaux* ». Ces préoccupations font écho à celles formulées par les auteurs du plan d'aménagement de la région parisienne de 1934, qui indiquaient : « *C'est, en résumé, un projet tendant à restreindre l'éparpillement des nouvelles constructions pendant quinze années, afin de concentrer, au cours de cette période, tous les efforts, toutes les activités, dans le but de vertébrer et d'améliorer, à tous points de vue, l'agglomération parisienne de 1935.* »¹⁷⁶ Ce pourquoi « *le projet régional prévoit deux catégories de mesures destinées à répartir et à régler la densité de la population : restriction au droit de lotir ; réglementation des constructions* »¹⁷⁷. Ce souhait de contraindre et restreindre l'expansion de l'urbanisation devait inévitablement se traduire par une sous-estimation de la croissance de la population, puisque ces stratégies diverses de contrôle devaient concourir précisément à sa limitation¹⁷⁸.

La révision du PADOG était entreprise alors que l'approche de la planification évoluait en France. En 1946, avaient été créés le Commissariat général au Plan et l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE), chargés d'évaluer les dynamiques et estimer les objectifs nationaux de développements économique et démographique. Or, à partir de 1958, par l'intermédiaire de projections à long terme (1955-1965), le Commissariat général au plan introduisait une dimension

¹⁷³ Guy Burgel, « Centralité et polycentrisme dans le projet urbain parisien des dernières décennies du XXe siècle », allocution au colloque « Inventer le Grand Paris, 1976-2016 », ENSA Paris Belleville, 2/12/2016

¹⁷⁴ Le PADOG tient son nom de l'ancien Comité supérieur de l'aménagement et de l'organisation générale de la région parisienne, créé en 1928. Son étude est lancée par décret n° 58-1463 du 31 décembre 1958. Le nouveau plan est mis au point en une douzaine de mois par le SARP, Service d'Aménagement de la région parisienne, et validé par décret le 6 août 1960. La création du District de la région de Paris (1959-1961) et la nomination de son premier délégué général, Paul Delouvrier, amène sa révision et son remplacement par un schéma directeur de nouvelle génération.

¹⁷⁵ Extrait du rapport de présentation, cité sur http://routes.wikia.com/wiki/PADOG_de_1960, consulté le 11 janvier 2017.

¹⁷⁶ *Urbanisme*, n° 41, décembre 1935-janvier 1936, p. 7

¹⁷⁷ *Urbanisme*, n° 41, décembre 1935-janvier 1936, p. 58

¹⁷⁸ Le PADOG envisageait une population existante d'environ 8 millions d'habitants, ne devant croître que d'un million en 10 ans, pour se stabiliser après 1970.

prospective dans ses études de planification. Il est vraisemblable que cette nouvelle approche soit intervenue dans les travaux du jeune Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (IAURP), créé concomitamment à l'instauration du district de la région parisienne en 1961. Devant la force des phénomènes anticipés, le choix était fait de ne pas s'opposer à ce qui paraissait inéluctable, mais d'accompagner et orienter les développements à venir afin d'améliorer l'organisation métropolitaine de la capitale de la France. Ainsi passait-on d'un postulat réactif de contrôle par la contrainte, au prédictif, qui permettait un accompagnement des dynamiques à l'œuvre. Et c'est le SDAU RP qui concrétisait ce pivotement.

Alors que le PADOG participait d'une approche « par extension » et par consolidation des « vides », déjà mise en forme dans les plans de 1920, de Jausseley, et de 1934, de Prost, et implicite à travers la loi de 1919-1924 sur l'aménagement, l'embellissement et l'extension des villes, le SDAU RP mettait en place une approche « par dissociation », ou par mise en concurrence du centre par des villes nouvelles, à l'état embryonnaire dans le PADOG. Reliés entre eux le long de deux axes est-ouest, situés au nord et au sud tangentiellement au noyau central de l'agglomération, ces centres secondaires participent d'une figure géographique orientée par la direction prépondérante de la vallée de la Seine et de ses plateaux limitrophes, en direction d'« *une région proche, peuplée, elle-même en expansion, dotée d'une économie complémentaires de celle de Paris, et sans obstacle naturel la séparant de cette dernière : la Normandie* »¹⁷⁹.

Cette figure est toutefois intrinsèquement contredite par les deux principaux systèmes de transport, celui du réseau express régional et celui des routes dites primaires, ou magistrales¹⁸⁰. En s'appuyant principalement sur les segments de voies existants, le réseau ferré ne pouvait que difficilement échapper au tropisme du centre. C'est sur les compléments aux lignes transversales Est-Ouest et Nord-Sud que les efforts devaient d'abord porter. Les « *possibilités de liaisons tangentielles* » n'étant réellement envisagées qu'« *ultérieurement, si la croissance du trafic l'exigeait* »¹⁸¹.

En revanche, l'épuration radioconcentrique des routes ne fait pas de doute : sa récurrence, depuis les études de 1913 menées par la Commission d'extension de Paris¹⁸², a forgé une image mentale du plus grand Paris collectivement partagée, si bien que les plans successifs l'ont peaufinée au point que l'on considère qu'un arc non bouclé est une rocade inachevée¹⁸³. Le SDAU RP en offre une version stabilisée, dont les principes ont depuis été réalisés en ce qui concerne le périphérique, la rocade de banlieue (RB, devenue A86) et les autoroutes, A1, A3, A4, A6, A13 et A14, tandis que l'A5, l'A10 et l'A15 ne sont pas parvenues à rejoindre Paris. Enfin, la rocade interurbaine Seine-Oise (ARISO), subséquemment renommée « interdépartementale des villes nouvelles », avant d'être baptisée « Francilienne » en 1987, bien qu'inachevée, confirme la propension du réseau routier à contredire les velléités tangentielles des SDAU de 1965 et 1976, puisque son rôle est de relier les centres des villes nouvelles en gravitant autour de Paris¹⁸⁴ (ill. n° 2 et n° 3).

Certes, les schémas directeurs successifs du XXe siècle ont tous, à leur manière, cherché à atténuer la force gravitationnelle du centre en développant divers types de polycentrisme, que ce soit les cités-jardins du premier concours de 1919, les villes nouvelles de 1965 et 1976, ou les pôles régionaux et

¹⁷⁹ *Schéma directeur, op. cit.*, p. 97

¹⁸⁰ *Schéma directeur, op. cit.*, Ch. 1, § II.C. « L'unité de la région urbaine », p. 89 et suivantes,

¹⁸¹ *Schéma directeur, op. cit.*, p. 190.

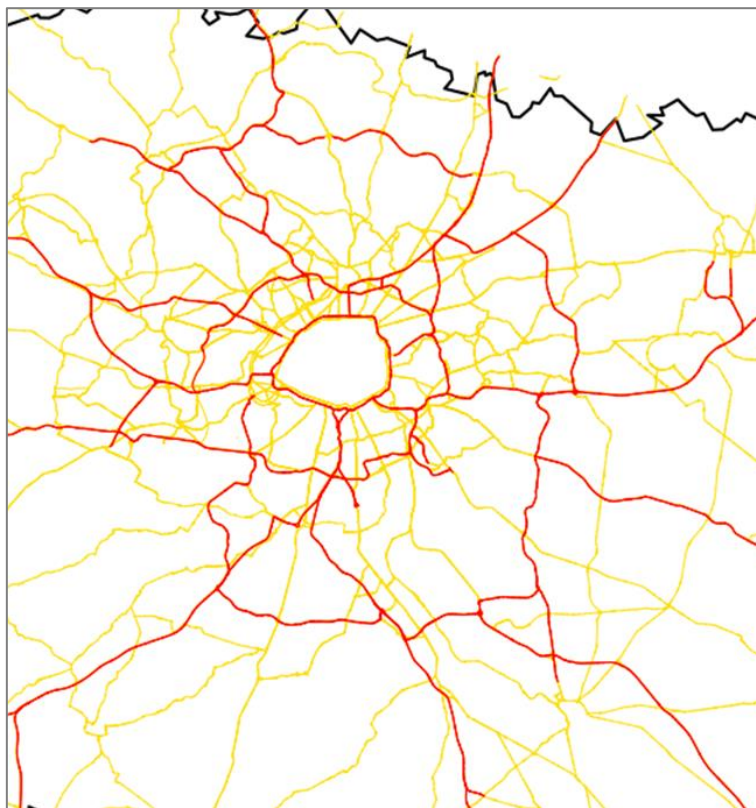
¹⁸² Préfecture de la Seine, Commission d'extension de Paris (Louis Bonnier, Marcel Poète), *Considérations techniques préliminaires*, Paris, Imprimerie Chaix, 1913, planche n°7

¹⁸³ On se reportera à ce sujet aux pages Internet Wiki Sara consacrées aux infrastructures autoroutières, dont celle sur le grand contournement de Paris (https://fr.wikipedia.org/wiki/Grand_contournement_de_Paris)

¹⁸⁴ C. Ropert, « La rocade interdépartementale des villes nouvelles », *Travaux*, n° 612, 1986, Paris, Fédération française des travaux publics, pp. 36-39



2. Réseau routier principal, extrait de Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris, 1965, fig. 27, p. 192



3. Réseau routier magistral de la région Île-de-France, état actuel (2015)

les centres d'envergure européenne du SDAU RIF de 1994. Mais cette rhétorique cyclique du rééquilibrage harmonieux et du renforcement des solidarités confirme bien la permanence de cette prédominance du centre. Face à ces velléités épisodiquement renouvelées, le développement des infrastructures de transport semble depuis toujours s'être émancipé et avoir conservé une certaine autonomie. C'est, du moins, ce que l'on peut interpréter à la lecture de la conclusion du texte introductif du SDAU RP :

« Les voies royales depuis des siècles et les chemins de fer depuis 1840 ont déterminé les poussées de la ville, sans que leur rôle de facteur d'urbanisation ait pleinement été perçu. Ingénieurs et financiers étaient alors en avance sur les urbanistes. »

« Les temps ont changé : les urbanistes rattrapent leur retard, non plus par des vœux faciles, mais par des projets réellement élaborés ; personne n'ignore plus que c'est par les investissements d'infrastructure que le destin d'une ville est déterminé. Rien ne servirait que les urbanistes voient grand, si ingénieurs et financiers réalisent petit. »¹⁸⁵

Cette incantation, voire cette supplique, adressée de l'urbaniste à l'ingénieur, traduit l'impuissance du premier à coordonner l'action du second à la sienne. Et il n'est pas anodin que le premier associe au second ce troisième acteur qu'est « le financier » : un aspect sur lequel nous reviendrons en conclusion de ce chapitre.

Quoi qu'il en soit, cette relative autonomie a permis de doter l'agglomération parisienne d'un réseau de transport fondé sur une permanence de principes, notamment en ce qui concerne les routes. Elle repose en partie sur l'émancipation des services de l'Etat et sur la constance de leur doctrine, comme en rend compte le témoignage d'un représentant de l'APUR invité au séminaire de réflexion organisé par les services de la Région et de l'Etat à l'occasion de la révision du SDAU à la fin des années 1980 : l'invitation adressée aux services techniques des collectivités n'était faite qu'une fois que les tracés des réseaux structurants avaient déjà été mis au point...¹⁸⁶ Le constat s'impose qu'aucun SDAU ou SDRIF n'a jamais réussi à contrarier la radio-concentricité de l'agglomération. La grande force des ingénieurs est d'avoir consolidé le système depuis plus de 50 ans, tout en contribuant à des logiques urbanistiques différentes, notamment de polycentrisme.

Si l'épure radioconcentrique autoroutière est presque achevée, il n'en est pas de même de celles du RER et du métro. Les projets de tangentiels successivement étudiés pour le nord et le sud de l'agglomération ont sans cesse été reportés, laissant inachevé le système initialement conçu. C'est la situation à laquelle devrait remédier le Grand Paris express, dont les tracés maillent ceux des lignes radiales tout en s'échappant vers le nord et la plate-forme aéroportuaire de Roissy-Charles-de-Gaulle. Non seulement s'agit-il de réaliser les tangentes initialement prévues, mais plus encore de les mailler dans une structure radioconcentrique similaire à celle du système routier magistral, dont elle profite en quelque sorte de la puissance symbolique. Après l'automobile : le train et le métro !

L'habileté de ce projet d'infrastructure, qui consolide la centralité parisienne au moyen de deux tracés concentriques supplémentaires, est de se rendre désirable par l'intermédiaire d'un chapelet de projets de développement local satellites, les CDT, qui crée l'image d'un polycentrisme renouvelé, à échelle humaine pourrait-on dire. C'est, en quelque sorte, le retour au plan Prost, qui visait à « reconquérir et rénover les noyaux anciens de la banlieue et aussi créer des noyaux nouveaux ». Voyons dans quelle mouvance urbanistique il s'inscrit.

¹⁸⁵ *Schéma directeur, op. cit.*, p. 32.

¹⁸⁶ Entretien avec François Grether, à l'été 1990, alors qu'il était membre de l'Apur.

Synchronie et doxa

Le Schéma directeur de la région Ile-de-France, promulgué en 2013, s'inscrit dans le sillon de la loi relative au Grand Paris qu'il confirme et conforte. Il la décline en quelque sorte à toutes les échelles. Au sujet de l'optimisation des déplacements, alors qu'il envisage un « *maillage en transport collectif, efficace aussi bien en cœur de métropole que dans les territoires ruraux* », il indique que : « *Ces nouvelles lignes de transport auront également un impact sur l'urbanisation : chaque infrastructure de transport, que ce soit un arrêt, une station, ou une gare verra sa création ou son évolution s'accompagner d'un développement urbain dense.* »¹⁸⁷ Une disposition qui revient tout au long des 176 pages de l'exposé du Projet spatial régional du SDRIF.

Ce projet repose sur la création de points de densité comme moteurs d'une urbanisation susceptible d'alimenter le réseau de transport créé concomitamment. Cette stratégie d'urbanisme a été baptisée *transit-oriented development*, ou TOD. Publicisée par l'architecte américain Peter Calthorpe¹⁸⁸, elle actualise des modes anciens de développement urbain. Elle consiste à conforter la création d'un transport en site réservé et à vitesse commerciale maîtrisée, par des opérations immobilières situées à distance de marche des stations – soit un rayon de ¼ à ½ mile –, de manière à pourvoir le réseau en clientèle de proximité. L'intérêt du dispositif repose sur la convergence de quelques facteurs : une densité d'habitants suffisante pour assurer la fréquentation du réseau ; une attractivité minimum des points de réseau garantie par une mixité d'offre de commerces, services, aménités, etc. ; une qualité des parcours piétons et vélos convergeant vers les stations. Ce dernier point est essentiel, puisque c'est sur le rabattement des piétons que les promoteurs du TOD insistent, les ruptures de charge voiture-transport en commun étant à leurs yeux un facteur dissuasif¹⁸⁹.

On l'a compris, il s'agit d'encourager le report modal de l'automobile vers les transports collectifs, afin de minimiser l'impact des déplacements sur l'environnement, mais aussi de créer les conditions d'un ralentissement de l'artificialisation du sol. Par exemple, aux Etats-Unis, la distance quotidienne moyenne parcourue par un Américain est passée de 52 à 94 km en moins de 20 ans, entre 1983 et 2001, alors que la surface moyenne de terrain utilisée par Américain augmentait de 19%¹⁹⁰. En 50 ans, de 1950 à 2000, la densité moyenne des aires urbanisées aurait décliné de près de 40%, passant de 5 010 à 3 084 personnes/mile carré¹⁹¹ (soit 1 933 à 1 190 habitants/km²).

Il y a dix ans, on dénombrait une centaine de ces « quartiers de réseau » aux Etats-Unis, tandis qu'une centaine d'autres était alors en projet, si l'on se réfère aux travaux de Robert Certero, spécialiste californien de cet urbanisme de la mobilité, cité par le journaliste de l'immobilier Steve McLinden¹⁹². Depuis, cette approche de la coordination entre urbanisme et transport collectif s'est développée, d'abord dans les pays de culture proche, au Canada et en Australie, gagnant la Chine, où ses partisans en font un des outils d'un urbanisme de nouvelle génération, se substituant à celle antérieure, d'obédience fonctionnaliste¹⁹³. On notera toutefois que de nommer le principe n'en

¹⁸⁷ Conseil régional d'Ile-de-France, *Ile-de-France 2030*, vol. 2, « Défis, projet spatial régional et objectifs », Paris, Conseil régional de l'Ile-de-France, 2013, p. 59

¹⁸⁸ Peter Calthorpe, *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*, Princeton, Princeton Architectural Press, 1993.

¹⁸⁹ Roxanne Warren, *Rail and the City; Shrinking Our Carbon Footprint While Reimagining Urban Space*, Cambridge, MIT Press, 2014.

¹⁹⁰ Austin Troy, *The Very Hungry City*, *op. cit.*, p. 68.

¹⁹¹ Alan Berger, *Drosscape, Wasting Land in Urban America*, *op. cit.*, p. 50

¹⁹² Cité par Steve McLinden in "It Takes A Transit Village", http://nreionline.com/property/mixed_use/real_estate_takes_transit_village, consulté le 21 février 2017

¹⁹³ Peter Calthorpe, Baojun Yang, Quan Zhang, *Transit Oriented Development in China - A Manual of Land-use and Transportation for Low Carbon Cities*, Beijing, China Architecture and Building Press, 2014. Calthorpe Associates, *Low Carbon Cities; Principles and Practices for China's Next Generation of Growth*, Calthorpe Associates, 2012

garantit pas l'originalité, puisque le développement des réseaux ferrés des banlieues des grandes agglomérations japonaises ont souvent été mis en œuvre sur un principe similaire¹⁹⁴, sans citer la stratégie de développement des villes nouvelles franciliennes qui peut s'y apparenter.

Une particularité du Grand Paris express est que ses promoteurs misent sur son effet d'entraînement non seulement pour intensifier les programmes immobiliers à venir, mais pour emmener aussi l'urbanisation existante dans une dynamique de densification. Pour la Société du Grand Paris, chargée de sa mise en œuvre, cette double boucle serait le moteur de « *la densification douce et la rénovation-recyclage d'espaces urbanisés [qui] favoriseront l'optimisation de l'espace urbain et l'émergence de véritables quartiers aux fonctionnalités multiples, en particulier autour des gares* »¹⁹⁵. C'est dans cette perspective que l'Institut Paris région a adopté et adapté une méthodologie d'évaluation des quartiers de gare, afin d'accompagner leur intensification par densification¹⁹⁶.

A Paris, ce principe d'intervention s'inscrit dans la perspective de travaux d'urbanistes de renom, dont les éléments de doctrine ne le lui sont pas nécessairement subordonnés. Par exemple, en conclusion de son ouvrage *Paris métropole*¹⁹⁷, Philippe Panerai, grand prix de l'urbanisme 1999, affirme : « *La carte d'un Grand Paris plus juste et solidaire sera le plan de ses transports en commun* ». Il en livre le schéma radioconcentrique dès la couverture. Dans le chapitre intitulé « Pavillons et grands ensembles », il suggère : « *S'interroger sur la capacité des tissus de banlieue à évoluer et notamment à se densifier c'est mettre au jour les mécanismes qui permettront d'avancer vers la ville compacte que beaucoup appellent de leurs vœux sans trop savoir comment y parvenir*. » Il décrit sa stratégie de densification dans la sous-partie « Les solidarités pavillonnaires ». Elle rappelle tout à fait celle du Bimby¹⁹⁸, qui consiste à favoriser la densification de ces tissus. Sans doute devraient-ils tendre vers des densités jugées raisonnables telles qu'elles sont exposées dans le chapitre 1 du même ouvrage, intitulé « Densités ». Panerai est rejoint en ce sens par Pierre Merlin, qui aborde ces questions métropolitaines par le biais des transports : « *afin de minimiser la mobilité quotidienne, source de consommation d'énergie et de pollution, indique Merlin, il apparaît indispensable de retenir des formes d'urbanisation compactes*. »¹⁹⁹

Certes, la doctrine du TOD n'est jamais revendiquée dans les supports de communication de la société du Grand Paris, ou par les divers organismes métropolitains chargés des études et de la mise en œuvre du projet. Elle est toutefois perceptible en certains détails, dont celui, trivial mais révélateur, du rayon d'influence des stations. Depuis l'adoption du Grand Paris express, les agences d'urbanisme ont délaissé son calibrage traditionnel à 500 et 1000 mètres, pour celui à 400 et 800 mètres, soit les mesures américaines de ¼ et ½ mile. Mais, surtout, elle s'inscrit assez naturellement dans une double culture nationale. Celle des infrastructures, toujours très médiatiques, elle-même fondatrice d'une image radioconcentrique dont Paris serait en quelque sorte l'emblème. Cette dernière rejoint celle de la morphologie, avec cette idée latente et fondamentalement moderne qu'il y aurait une forme urbaine juste, ou du moins des densités et des modes d'occupation vertueux. Une idéologie sur laquelle nous reviendrons.

¹⁹⁴ Dans son ouvrage sur les gares ferroviaires du Japon, Corinne Tiry-Ono rappelle que « *souvent la position des gares de banlieues, même de taille modeste, (est) au cœur des opérations de lotissement réalisées par de nombreuses compagnies de chemins de fer privées* ». Corinne Tiry-Ono, *L'Architecture des déplacements, gares ferroviaires du Japon*, Gollion, Infolio, 2018, p.163.

¹⁹⁵ <https://www.societedugrandparis.fr/projet/le-grand-paris/ville-durable-inventive>, consulté le 21 février 2017

¹⁹⁶ Institut Paris région, *Articulation entre gares et quartiers de gare : la méthode node-place*, Note rapide n°762, novembre 2017.

¹⁹⁷ Philippe Panerai, *Paris métropole, formes et échelles du Grand Paris*, Paris éditions de La Villette, 2008

¹⁹⁸ www.wikibimby.fr est une des sources d'un projet revendiqué par plusieurs fondateurs aujourd'hui séparés.

¹⁹⁹ Pierre Merlin, *Transports et urbanisme en Ile-de-France, op. cit.*, 4^e de couverture.

La figure qui en résulte bénéficie d'une aura environnementale et de développement durable très enviable, que résumant les schémas explicatifs du SDRIF. Les orientations d'aménagement sont guidées par une trilogie de l'action : relier-structurer / polariser-équilibrer / préserver-valoriser. Elle concerne les thèmes classiques que sont le transport, le logement, l'emploi et la nature, auxquels s'ajoutent la connectivité (de la fibre optique au TGV) et l'écologie. En apparence convenues, ces grandes orientations sont illustrées par des éléments de programme qui caractérisent plus fortement le positionnement idéologique du projet. Par exemple, le volet transport est exclusivement résumé par les données des transports en commun, qui visent « une circulation apaisée » : +77 gares, +240 km de métro, +70 km de RER, +75 km de tramway. Afin d'illustrer « la ville et la nature réconciliées », en plus des 2 300 ha de parcs et jardins annoncés, ce sont 930 quartiers de gare densifiés qui sont revendiqués (ill. n° 4).

En résumé, le projet de développement de l'agglomération parisienne repose sur ce qui serait la propension des territoires à se développer grâce aux effets de la mobilité, en réponse à quelques enjeux métropolitains explicites et fortement publicisés, qui correspondent aux grands principes du développement durable : réduction de l'empreinte écologique et énergétique par report modal de la voiture vers les transports en commun ; protection de l'environnement naturel par restriction des dynamiques d'expansion, en application des principes législatifs de solidarité et renouvellement urbain ; diminution des inégalités territoriales (et implicitement sociales) par le développement de pôles économiques facilement accessibles. De la même manière, un résumé de la façon dont ces principes sont administrés peut être tenté : transport en commun massif et rapide, offrant la possibilité de développer des points de réseau denses et multifonctionnels ; densification des tissus urbains existants, notamment dans le rayon des points de réseau, en alternative aux dynamiques d'expansion ; création d'un pôle économique consolidé de recherche et développement, accessible par l'intermédiaire des puissantes infrastructures de déplacement en commun.

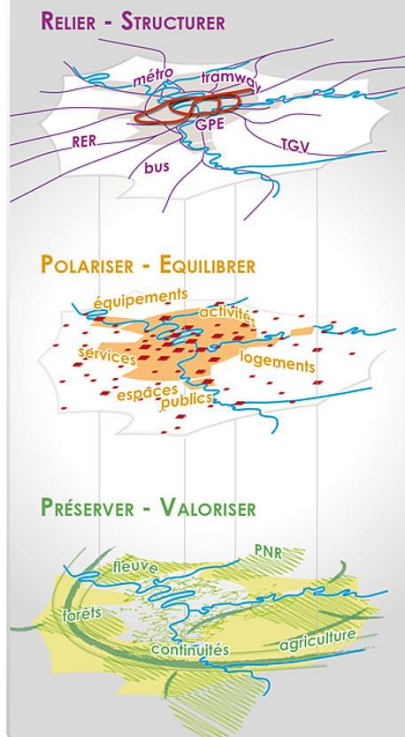
Que penser de cette vertueuse approche ? On s'interrogera d'abord au sujet de l'hypothèse du report modal. On s'intéressera ensuite à la dynamique de densification, à la lumière des enjeux environnementaux mais aussi des attentes des habitants métropolitains, notamment dans les tissus de maisons individuelles. Enfin, l'objectif d'égalité des territoires sera abordé, ce qui nous amènera, en conclusion, aux aspects économiques du projet.

Report modal et offre de mobilité

Le report de mode de déplacement du véhicule particulier vers les transports en commun est l'enjeu environnemental majeur du Grand Paris express²⁰⁰, dont l'efficacité doit être relayée par les contrats de développement territorial qui, aux termes de la loi, se doivent d'assurer « *la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables* »²⁰¹. Cette question est loin de résumer les politiques environnementales métropolitaines grand-parisiennes, mais l'importance qui lui est accordée dans la communication du Grand Paris mérite que l'on s'y arrête pour se demander si le report modal est à ce point vertueux ?

²⁰⁰ « En réduisant la circulation automobile, le Grand Paris Express contribue à réduire les émissions de gaz à effet de serre en Île-de-France. Cependant, ce ne sera pas sa seule contribution à la protection de l'environnement. Pour la première fois, les enjeux environnementaux du projet sont pris en compte dès sa conception. » Cf. Société du Grand Paris, « Une approche environnementale unique ». Extrait de <https://www.societedugrandparis.fr/projet/nos-engagements/approche-environnementale-unique>, consulté le 8 août 2017. On notera que l'outil de calcul de CarbOptimum qui permet d'estimer l'impact du projet en matière d'émission et de consommation de CO₂, n'était plus disponible en ligne à cette date.

²⁰¹ Loi du 3 juin 2010, article 21 – II.



Un hub ferré, aérien et fluvial au cœur du Bassin parisien
130 sites logistiques multimodaux
+9 gares TGV
5 millions de foyers connectés au très haut débit

En 2030 : ~13 millions de Franciliens...



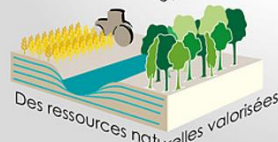
+ 77 gares
+ 240 km de métro
+ 70 km de RER
+ 75 km de tramways
 une circulation apaisée



+ 1,5 million de logements neufs
30% de logements sociaux
+ 28 000 emplois/an



+ 2300 ha de parcs et jardins
930 quartiers de gare densifiés
~1300 ha maxi urbanisables/an
140 km de Fronts urbains d'intérêt régional



+ 350 continuités écologiques et liaisons vertes
+ 2 parcs naturels régionaux
~90% des espaces agricoles et boisés préservés

4. Enjeux et principales réponses du SDRIF. <https://www.institutparisregion.fr/planification/ile-de-france-2030/le-schema-directeur-de-la-region-ile-de-france-sdrif.html>



5. Ile-de-France 2030, tome 2, « Défis, projet spatial régional et objectifs », Paris, Région Île-de-France, 2013

L'hypothèse énergétique repose sur l'estimation comparée des émissions directes de CO₂ : métro, nulle ; parc automobile en l'état actuel, très forte. Bien qu'il soit difficile de prévoir l'évolution de ce parc à échéance de mise en service des nouvelles lignes de métro, il est toutefois incontestable que la part des véhicules électriques et hybrides aura fortement augmenté et que l'argument du report s'effritera progressivement. En réalité, la question énergétique devrait être élargie au bilan global de la création (tunnel et trains) et du fonctionnement et de l'infrastructure, sous la forme d'une estimation de matière transformée en tonnes/passager-km parcourus et de son empreinte énergétique. La comparaison se ferait alors par rapport aux tonnes matière par passager-km parcouru des véhicules particuliers, dont un des avantages est que les infrastructures existent pour l'essentiel. Cela permettrait d'estimer le minimum à atteindre de passagers transportés pour que le nouveau métro soit avantageux pour l'environnement. Soit à quel moment se rejoindraient les deux courbes du bilan métabolique par passager, du métro et des véhicules particuliers. C'est sur une semblable base de calcul que le rendement du nouveau réseau pourrait être jugé et non à partir du seul discours idéologique sur la vertu des transports en commun²⁰².

Quoi qu'il en soit, pour que l'alternative énergétique du report modal trouve les moyens de son déploiement, il importe que les conditions d'utilisation des transports en commun soient maîtrisées tant du point de vue de l'efficacité que du confort.

L'efficacité est d'abord une question de temps de déplacement. La Société du Grand Paris en a pris la mesure et propose sur son site un calculateur de temps de parcours qui permet de déduire la vitesse commerciale sur le futur réseau étendu. A en juger par les résultats affichés, elle serait de l'ordre de 58 km/h (exemple de La Défense à Champs-Élysées, soit environ 32 km en 37 minutes). On constatera toutefois que les temps y sont indiqués en comparaison aux temps actuels et non par rapport à ceux de la voiture, ce qui aurait été cohérent avec l'objectif affiché du report modal. En revanche, la vitesse commerciale annoncée paraît optimiste si on la compare à celle de la ligne n°14 par exemple, qui est de 38,9 km/h. Cette dernière est toutefois assez fidèle aux annonces de 1988 lors du lancement du projet²⁰³. Des décalages entre prévision et réalisation sont toutefois habituels si l'on se réfère aux données du tramway des maréchaux par exemple : 20 km/h généralement annoncés en enquête publique pour 16 km/h effectifs en moyenne, soit un écart de 20%.

Mais l'efficacité n'intéresse pas que le déplacement effectué en métro express, du quai d'une station à celui d'une autre : c'est aussi une question de séquence de déplacement, ou de parcours, qui additionne les correspondances, les ruptures de charge et surtout les combinaisons de modes de transport²⁰⁴. Pierre Merlin, sur les hypothèses duquel nous reviendrons au sujet de l'égalité des territoires²⁰⁵, affirme que les déplacements domicile-travail restent constants en Ile-de-France, mais qu'ils s'inscrivent désormais dans des parcours triangulés qui incluent des arrêts à caractère familial ou domestique, au supermarché, au pressing ou à l'école par exemple. En voiture, ces combinaisons ne posent pas de problème particulier, se faisant du point de départ au point d'arrivée sans rupture de charge. Quelles sont, en revanche, les offres multimodales aux points de réseau susceptibles de faciliter de tels parcours en transport en commun ?

²⁰² Un bilan métabolique qu'il n'est malheureusement pas possible de mener le cadre de ce mémoire et qui devrait intégrer les sources d'énergie et le cycle de vie des composants des systèmes. Une étude portant strictement sur les dépenses énergétiques de fonctionnement des transports en commun sur rail, comparées à celles des véhicules particuliers, en corrélation avec les formes urbaines, fait la même hypothèse de convergence des courbes de « consommations unitaires » : Michel Lamboley, « Efficacité énergétique des systèmes de transports urbains en Ile-de-France : jusqu'à quelle valeur densifier ? », projet de thèse sous la direction d'Olivier Bonin, LVMT, UMR T9403, en cours.

²⁰³ « plus de 40 km/h de moyenne » pouvait-on lire à l'époque : Jacques Marion, « RATP : Météor pour désengorger le RER », *La Croix*, 22 avril 1988.

²⁰⁴ Laurent Chapelon (Dir.), *Transports et intermodalité*, Londres, ISTE Éditions, 2016

²⁰⁵ Pierre Merlin, *op. cit.*, p. 52.

A cet égard, la loi de 2010 est très en retard sur les principes mêmes du TOD, qui recommandent d'éviter les ruptures de charge entre véhicules particuliers et transport en commun. Dans son article 2, afin de respecter « *les enjeux liés au développement durable* », en plus des « *possibilités de connexion aux autres réseaux de transport public urbain en Ile-de-France à la date d'élaboration du schéma d'ensemble* » et de « *l'offre de transport public complémentaire du nouveau réseau disponible à partir de ses gares* », elle mentionne « *la prise en compte de l'intermodalité, de sorte que, sans préjudice des compétences du Syndicat des transports d'Ile-de-France ainsi que de celles des collectivités territoriales concernées, soient indiquées les dispositions à prendre en compte afin de permettre le développement d'une offre tarifaire combinant le transport public et le stationnement des véhicules légers autour des gares* »²⁰⁶. Une disposition qui se traduit en général par la mise en œuvre de parcs relais qui permettent de passer aisément d'un véhicule particulier au réseau de transport en commun...

Pourtant, si l'objectif est le report modal, le confort du voyageur doit être assuré tout au long du parcours, non seulement sur les lignes à l'intérieur de Paris aujourd'hui surchargées, mais aussi dans le choix des moyens de déplacement pour les premier et dernier kilomètres : tramway et bus certes (qui concernent le STIF), de même qu'autopartage, vélo et marche. Ce dernier point est essentiel eu égard à la philosophie TOD qui vise à assurer le niveau de confort de marche à pied dans les 400 et 800 mètres de rayon autour des stations, ce sur quoi nous reviendrons dans le développement suivant sur l'environnement des gares. Certes, la Société du Grand Paris a relevé les exigences et prétend favoriser les mobilités douces²⁰⁷ : « *Le futur métro a été conçu en réseau connecté qui irrigue les territoires de la métropole. La gare devient un espace d'intermodalité et favorise l'essor de la marche, du vélo et de tous modes de transports plus doux et durables.* » Mais cet aspect concerne les abords des gares, sous l'autorité des collectivités locales, dont on n'est pas certain qu'elles aillent au-delà des prescriptions légales²⁰⁸.

Mais ces distorsions relèvent peut-être d'un paradoxe inhérent à l'énoncé de la loi. Rappelons que les nouveaux transports en commun doivent contribuer à « *des liaisons plus rapides et plus fiables avec chacune des régions de France continentale et éviter les engorgements que constituent les transits par la région d'Île-de-France* »²⁰⁹. C'est donc que le report modal anticipé devrait contribuer à fluidifier les déplacements par la route... et rendre cette dernière d'autant plus attractive. Le confort des parcours est donc primordial afin de garantir l'attractivité des transports collectifs, à laquelle le report modal souhaité est subordonné. Or, il dépend en grande partie du « *feuilletage* » de l'offre aux points d'éclatement du réseau.

Structuration, densification et environnement

De la même manière que le report modal dépend de la détermination des collectivités locales à se saisir de cet enjeu et à le traduire dans des aménagements *ad hoc* qui le facilite aux abords des gares, l'effet structurant des points de réseau sur l'urbanisation de proximité immédiate et lointaine dépend de la volonté des mêmes collectivités de profiter du levier que peut représenter la création d'un point d'éclatement d'un réseau de transport en commun puissant²¹⁰. Car il n'y a pas d'effet

²⁰⁶ Loi du 3 juin 2010, Titre 1^{er}, Élaboration et outils de mise en œuvre du réseau de de transport public du Grand Paris, Art 2. L'approche a depuis été modulée dans les orientations d'aménagement des abords des gares.

²⁰⁷ Société du Grand Paris, « Les 7 engagements environnementaux de la société du Grand Paris », point 5, « Favoriser les mobilités douces ». <https://www.societedugrandparis.fr/projet/nos-engagements>, mis à jour : 19 novembre 2015, consulté le 8 août 2017.

²⁰⁸ Bien que la SGP puisse tenir un rôle d'aménageur : « Grand Paris Express : La SGP développe son action d'aménagement urbain dans les quartiers des futures gares », Le Moniteur du 4 décembre 2015, <https://www.lemoniteur.fr/article/grand-paris-express-la-sgp-developpe-son-action-d-amenagement-urbain-dans-les-quartiers-des-futures-gares.945284>

²⁰⁹ Loi du 3 juin 2010, déjà citée.

²¹⁰ Miguel Padeiro. *Le Métro hors les murs*, op. cit.

mécanique de l'infrastructure sur la dynamique de structuration des territoires qui, *a contrario*, nécessite un accompagnement volontaire pour qu'une intensification advienne²¹¹. Or, toutes les stations du Grand Paris express ne présentent pas des contextes similaires et ne sont pas concernées par une seule et même logique de structuration. Certaines gares sont prévues au cœur de développements nouveaux, comme au Triangle de Gonesse ou sur le plateau de Saclay ; d'autres desserviront des territoires très peu denses, telle la commune de Chelles par exemple ; tandis qu'un troisième groupe de stations, majoritaire, sera réalisé dans des tissus déjà constitués et bien desservis, notamment celles situées au nord, à l'est et au sud-est de Paris, traversées par l'A86.

Les gares du premier groupe reposent sur un principe éprouvé d'investissement massif dans des structures nouvelles, emmenées par un développement économique puissant. Celui-ci peut être soit public, comme c'est le cas à Saclay, soit privé à l'instar du projet initialement porté par Ceetrus, l'opérateur immobilier du groupe Auchan, au Triangle de Gonesse, en attente d'une nouvelle formulation depuis l'abandon d'Europacity en novembre 2019. Il est clair que ce cas de figure ne sera pas répété indéfiniment, contrairement à une époque où l'Etat investissait dans le développement des villes nouvelles par exemple. De telles impulsions économiques posent d'autres questions que celles de structuration, sur lesquelles nous reviendrons dans le développement consacré à l'égalité des territoires.

Celles du deuxième groupe sont certes peu nombreuses, mais elles sont également plus délicates à aborder : compte tenu de la faible densité de population et d'emplois cumulés dans ces quartiers d'accueil, la création d'une gare y repose soit sur un optimiste pari de développement, soit sur une aberration commerciale, soit les deux²¹². On pourrait considérer que celles du premier groupe en sont une variante et qu'il suffirait de programmer, pour celles du deuxième, une structuration par investissement massif aux points de réseau peu ou pas développés, comme ce fut le cas à Sevran-Beaudottes lors de la création du RER B. Cette hypothèse est peu vraisemblable dans la conjoncture économique actuelle. En revanche, un investissement immobilier plus modeste, aux abords immédiats d'une gare, peut sembler opportun, dans la mesure où il serait accompagné de mesures incitatives susceptibles de motiver une densification à sa périphérie, notamment du côté des ensembles de maisons individuelles, comme l'envisage Philippe Panerai ou certaines contributions aux travaux de l'Atelier international du Grand Paris²¹³ et tel que l'Institut Paris région l'accompagne. Que penser d'une telle densification, si toutefois elle devait un jour advenir ?

Il n'est pas contestable que la densification des tissus urbains permet d'absorber une production de logements qui, sans cette possibilité, risquerait de contribuer à la dispersion de l'habitat en conquête de terres non-urbanisées. En réponse à cette stratégie, des marges de densification significatives se situent dans les tissus de maisons individuelles : « on peut mettre beaucoup de riz dans un sac de pommes ! » Les illustrations des simulations produites à l'occasion de la recherche ANR Bimby laissent toutefois présager d'un effet induit qui mérite d'être soulevé.

Les quartiers de maisons individuelles offrent à leurs habitants un environnement verdoyant. Celui-ci ne se limite toutefois pas qu'au jardin situé à l'arrière de la maison, en cœur d'îlot. C'est un paysage global qui façonne l'image mentale que les habitants ont de leur cadre de vie. Densifier ces quartiers en abolissant les relations visuelles entre rue et jardin par exemple contribuerait à une dégradation de cette offre urbaine aux yeux de résidents venus chercher cet environnement global (ill. n° 6).

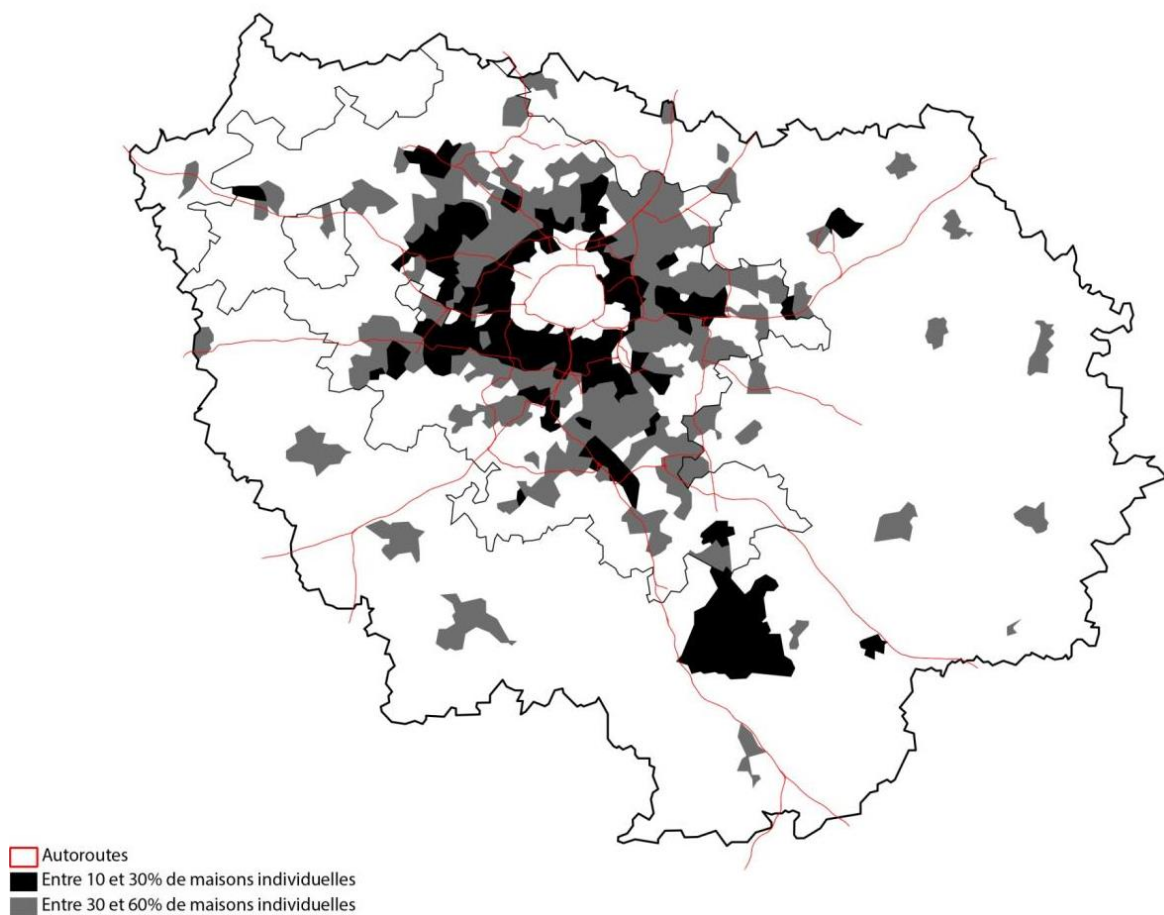
²¹¹ Voir à ce sujet Jean-Marc Offner et Miguel Padeiro, déjà cités

²¹² On peut s'interroger par exemple sur les motivations qui ont amené à ce que la ligne 16 du GPE desserve les communes de Chelles et Aulnay, dont la densité cumulée population et emplois du quartier de gare ne dépasse pas 50 personnes/ha. Cf. Apur, *L'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express 2014-2017 - Révéler l'existant pour préparer l'avenir*, Paris, Apur, 2017

²¹³ Les études de densification élaborées par MVRDV (avec ACS et AAF) étaient particulièrement éloquentes : Pari(s) plus petit, série II, études 3, Stratégies de développement des quartiers de gare du GPE, AIGP, 2013



6. <http://bimby.fr/content/bimby-densit%C3%A9-urbaine-s-%80%99organise-tissus-existants>, consulté en octobre 2015. L'ajout de maisons (en bleu), masque, depuis la rue, la végétation de cœur d'îlot.



7. Proportion de maisons individuelles par commune, et réseau magistral. L'A 86 apparaît comme un seuil, qui délimiterait deux modes de vie. Dessin Hugo Perochon, agence d'architecture André Lortie, 2015.

Compte tenu du fait que plus de 25% des ménages d'Île-de-France habitent en maison individuelle²¹⁴, il est probable qu'une portion non négligeable chercherait, au-delà des quartiers densifiés, une offre urbaine répondant à leur idéaltype verdoyant²¹⁵. Ce qui induirait une poursuite de ce cadre de vie toujours plus éloignée du centre, pervertissant les stratégies de densification et réduisant d'autant leur portée. Car, comme l'a montré Sabine Barles²¹⁶, cette forme d'urbanisation est particulièrement consommatrice non seulement de surface au sol qu'elle artificialise, mais plus généralement de matière, soit environ 6,3 t/m² SHON pour les maisons en conquête de foncier, par rapport à 2 t/m² SHON dans les territoires déjà urbanisés²¹⁷. Or, il y a une véritable tension sur ces tissus, comme en témoigne un article de l'AFP qui relate la pression subie par les pavillons de Seine-Saint-Denis, dont les qualités d'habitabilité sont altérées de manière sauvage²¹⁸.

L'hypothèse qui précède repose sur la notion d'offre urbaine. Sans distinguer le fait qu'elle soit véritablement urbaine ou périurbaine et sans que cela ne soit référé strictement à l'économie de marché, comme nous le verrons en 3^e partie du mémoire, cette notion concerne le cadre de vie de l'habitat, individuel ou collectif, de même que sa proximité aux emplois, aux services, aux loisirs, etc. Au sujet de l'offre dans les quartiers de gare du deuxième groupe, on constate qu'ils se situent plutôt dans une aire métropolitaine qui comporte entre 30 et 60% de maisons individuelles, en limite extérieure de la rocade autoroutière A86, qui agit comme anneau de rabattement et de distribution (ill. n° 7). On peut faire l'hypothèse que cette rocade est un facteur qui participe d'une offre qui forme un tout, caractérisée par un tissu de maisons individuelles et un recours majeur à la voiture. Dans quelle mesure est-il raisonnable de la remettre en question, sans risquer qu'elle ne se reproduise toujours plus loin du centre ?²¹⁹

Le troisième groupe de gares est majoritaire. En observant le tracé des nouvelles lignes en rocade par rapport à la desserte autoroutière qu'elles sont supposées concurrencer, il est toutefois possible d'isoler dans ce groupe un sous-groupe de gares qui serait caractérisé par un « conflit modal » : celui situé à l'intérieur du rayon de 800 mètres censé définir l'aire d'influence des stations, où se trouvent des prolongements et des dépendances d'infrastructures qui handicapent à la fois les possibilités de structuration des quartiers et leur accessibilité à pied et à vélo (ill. n° 8).

L'infrastructure routière sur laquelle misaient les SDAU de 1965 et de 1976 pour développer et structurer l'agglomération parisienne est devenue déstructurante pour la nouvelle génération de points de réseaux. En cause, les dispositifs d'interconnexion du réseau magistral avec les voies importantes du réseau primaire local, anciennes routes nationales et routes départementales, le long ou au milieu desquelles de longues bretelles atterrissent, parfois sur plusieurs centaines de mètres.

²¹⁴ Anne-Claire Davy, Lucile Mettetal (Institut Paris région), *La Maison individuelle en Ile-de-France : je t'aime... moi non plus*, note rapide n° 841, mars 2020. L'importance de ce facteur est traduite de manière extravagante en couverture d'*Île-de-France 2030*, vol. 2, « Défis, projet spatial régional et objectifs », Paris, Conseil régional de l'Île-de-France, 2013 (ill. n° 5).

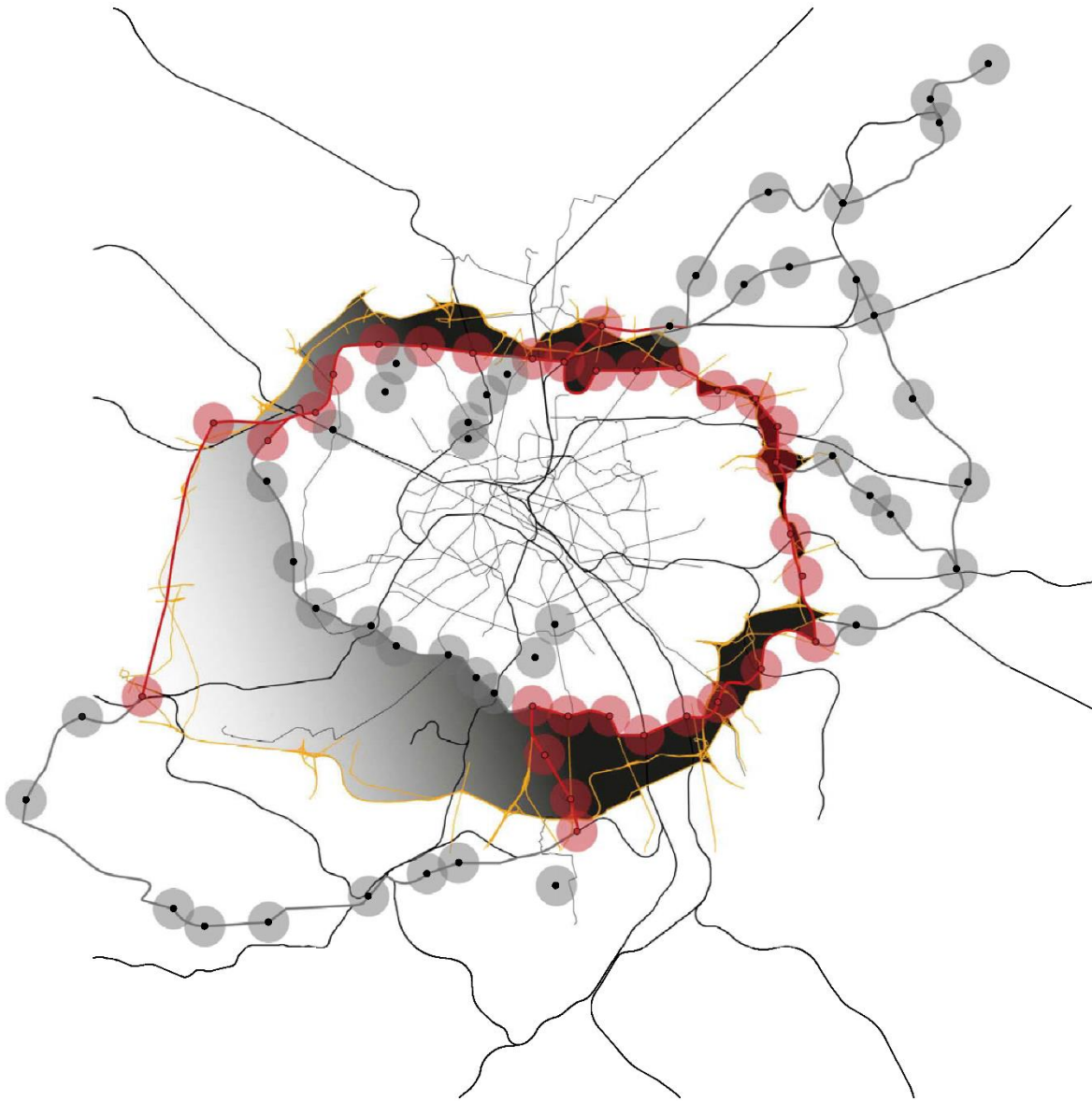
²¹⁵ C'est ce que tend à démontrer l'étude menée au Québec par Michel Côté, Guy Mercier, Francis Roy, qui conclut que l'urbanisation diffuse « obéit plutôt à un désir dont l'assise culturelle est tellement forte qu'il transcende toute norme devant, en principe, s'y opposer ». Cf. « L'urbanisation de la campagne. Motifs et options du régime québécois de protection du territoire agricole », in *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 58, n° 165, décembre 2014, pp. 392-411

²¹⁶ Sabine Barles, « L'écologie territoriale et les enjeux de la dématérialisation des sociétés : l'apport de l'analyse des flux de matières », in *Développement durable et territoires*, vol. 5, n°1 « Écologie industrielle, économie de la fonctionnalité », Février 2014, consultable en ligne.

²¹⁷ Sur la densification urbaine : http://www.citego.org/bdf_fiche-document-295_fr.html, bibliographie de Anastasia Touati, octobre 2015

²¹⁸ AFP, « Résorber la "division pavillonnaire", un sport de combat pour les villes du 93 », 5 septembre 2019.

²¹⁹ Surtout lorsque le Sénat lui-même donne la tendance : <https://www.cadredeville.com/NewsRecentes/des-senateurs-veulent-relancer-la-construction-massive-de-maisons-en-zone-rurale>, consulté sept. 2019



8. L'A86 et ses jonctions au réseau magistral (jaune), le RER (noir), le métro et le tramway (gris) et les stations du Grand Paris express (rayons de 800 mètres gris et rouges). Les stations dont le rayon de 800 mètres inclut des ouvrages autoroutiers apparaissent en rouge (conflit modal). Dessin Hugo Perochon, agence d'architecture André Lortie, 2015.

Perçues comme complémentaires des autoroutes, ces RN et RD devaient muter en voies rapides avec séparateur de sens de circulation, afin d'assurer la fluidité des transits à travers l'aire métropolitaine. Ce projet de structuration métropolitaine par la route est non seulement resté inachevé, rendant parfois incompréhensibles certains aménagements, mais depuis la fin du XXe siècle le statut de ces voies a considérablement évolué. Celles qui avaient été transformées en voie rapide, comme la Nationale 7, délaissent leur profil routier au profit de physionomies plus urbaines et accueillent souvent des transports collectifs, de type tramway ou bus à haut niveau de service, qui confortent un peu plus leur statut retrouvé. Or, lorsque les aménagements routiers persistent et que s'y ajoutent ceux du réseau ferroviaire, il devient extrêmement difficile de dépasser ces situations...

Pourtant, c'est un enjeu essentiel en ce qui concerne la structuration des nouveaux quartiers de gare. Car, si le fait de bénéficier d'une desserte puissante en transports en commun est un réel levier pour leurs futures opérations immobilières, celles-ci perdent de leur attractivité si les abords du quartier sont handicapés par les nuisances d'infrastructures omniprésentes et leurs « effets de coupure »²²⁰. Aussi est-il opportun de penser la route et le métro non pas comme concurrents, mais comme complémentaires, comme nous le verrons dans la troisième partie du mémoire.

Mais cet enjeu porte aussi sur le report modal. Car pourquoi vouloir atteindre une gare à pied ou à vélo lorsque les parcours sont entrecoupés de bretelles autoroutières, allongés pour éviter les trémies de passages dénivelés, interrompus par la disparition des trottoirs ou des pistes cyclables, ou rendus inhospitaliers ou dangereux par l'omniprésence de la voiture ? Le rayon de 400 ou 800 mètres de structuration des quartiers de gare provient du calcul d'une durée de marche de 5 ou 10 minutes. Or, marcher requiert des conditions spatiales et environnementales qui ne sont pas celles de la voiture.

La mesure de ce problème a été prise lors des réflexions qui ont conduit au projet de gare situé au pont de Bondy, inclus à la consultation « réinventer le Grand Paris ». C'est le résultat de plusieurs cycles d'études urbaines, dont celui mené par la Direction de la voirie et des déplacements du Conseil général de Seine-Saint-Denis entre 2011 et 2014²²¹, qui a mis en évidence les atouts de ce lieu où se croisent le canal de l'Ourcq et la RN 186, latéralement à l'ex-RN 3, sous l'échangeur autoroutier A3-A86. Cette prospective avait de même porté à l'attention des élus et des techniciens locaux et de l'Île-de-France, des pistes pour valoriser ce territoire malmené. Ce site n'est cependant pas le seul à souffrir d'une telle situation, ni à posséder de réels atouts métropolitains, sur lesquels nous reviendrons dans la troisième partie du mémoire.

Egalité des territoires et concurrence

Le troisième groupe de gares comprend également celles de quartiers dont les tissus urbains sédimentés sont dans des dynamiques de consolidation et de « devenir centre », mais échappent aux nuisances autoroutières. De deux choses l'une : que leur développement soit bien engagé, ou qu'il soit en panne, l'orientation qu'il devra prendre doit être définie et volontairement accompagnée par la collectivité. Les analyses que développe Miguel Padeiro nous renseignent : « *La pérennité des usages semble être un trait caractéristique de ces espaces que le métro dessert. Voici qui n'est pas étonnant: associés à une demande sociale ou à des opérations urbanistiques de grande ampleur, venant par conséquent compléter des structures préexistantes, les prolongements de ligne ne se montrent guère enclins à bousculer l'ordre établi et, tout au plus, l'accompagnent timidement.* ». Et Padeiro de conclure : « *Notre propos vise surtout à faire remarquer que, tant que l'élaboration d'un*

²²⁰ Frédéric Héran, *La Ville morcellée. Effets de coupure en milieu urbain*, Paris, Economica, 2011

²²¹ Agence d'architecture André Lortie, mandataire, « ExRN3 – secteur du pont de Bondy et du diffuseur A3/A86, Etudes de programme », Conseil Général de Seine-Saint-Denis, Direction de la voirie et des déplacements, 2011-2014.

projet d'infrastructure de transport dont on attend des retombées en termes de localisation urbaine des acteurs (localisation résidentielle des ménages, construction de logements, de bureaux, d'activités diverses) et en termes de tissu bâti, ne donnera pas lieu à des documents d'urbanisme – au sens juridique du terme – à caractère prescriptif, opposables aux tiers, sur des aires prédéfinies à un niveau supérieur, il ne faudra guère attendre que ces retombées se produisent dans la réalité. »²²²

S'il faut un accompagnement volontaire de la collectivité pour qu'une intensification advienne, en suivant ses analyses, on peut faire l'hypothèse que celui-là devra se faire en confortement des usages dans les rayons d'action de la collectivité autour des stations, soit dans un cercle de 800 mètres de rayon et qu'au-delà il n'y aura pas d'effets sensibles. C'est-à-dire que les points de réseau devraient être confortés et renforcés dans leur nature initiale et que le développement tendanciel en profondeur des territoires desservis ne devrait pas être modifié.

Cette hypothèse rejoint celles développées par Philippe Estèbe au sujet de l'égalité des territoires. Dans son ouvrage éponyme²²³, il présente les trois phases de cette construction économique et politique française qui, depuis la fin du XIXe siècle, surdétermine l'organisation de l'espace national. La transposition de l'analyse qu'il développe à cette échelle vers celle de l'agglomération parisienne permet de mieux comprendre la généalogie de sa situation actuelle. D'abord, ce qui fonde la légitimité des communes à régler leurs propres affaires pour elles-mêmes, et à s'opposer en quelque sorte aux facteurs d'organisation de niveau supérieur, de type métropolitain, est inscrit dans la loi communale de 1884 qui leur concède une égalité dans la capacité à agir quel que soit leur rang (surface, population, emplois, produit économique, etc.). L'incapacité pour Paris à instituer tout plan d'aménagement métropolitain sans l'intervention autoritaire de l'Etat s'explique en partie par ce phénomène. A cette égalité des droits s'est ajoutée, au milieu du XXe siècle, une « égalité des places », garantissant à chaque partie du territoire un rôle dans une vision fordiste d'un espace productif, traduit dans un schéma national d'aménagement en 1967. Cette idée qu'il y aurait une place pour chaque fonction productive et que chacune devrait être à sa place, rejoint clairement la vision développée par Léon Jaussely au sujet de la grande ville et a été effectivement traduite dans l'agglomération parisienne, en confortement de son héritage (l'automobile en Seine aval, l'industrie dans le Nord, etc.), avec les villes nouvelles, la Défense, la plateforme aéroportuaire de Roissy, etc. et les réseaux de mobilité utiles à ce déploiement (RER, autoroutes).

Mais c'est la troisième phase, dite d'« égalité des chances », qui nous intéresse plus spécifiquement, eu égard aux ambitions de la loi de 2010 et aux espoirs investis dans le Grand Paris express. A l'instar du « polycentrisme maillé » promu par la DATAR au tout début des années 2000²²⁴, qui instaure ce principe à l'échelle nationale, le réseau de transport de l'agglomération parisienne incarne cette égalité des chances dans un dispositif de régulation de la concurrence par la mobilité, dans lequel tous les points de réseau, considérés comme équivalents, bénéficieraient des mêmes possibilités de développement. Malheureusement, cette égalité entre communes tend à ce que toutes visent les mêmes ressources, qu'elles soient résidentielles (lotissements de maisons individuelles ou immeubles en zones d'aménagement concerté notamment) ou économiques (commerce, tertiaire et logistique principalement)²²⁵. Et dans cette compétition, toutes n'ont pas les mêmes atouts²²⁶.

²²² Miguel Padeiro, « Prolongement du métropolitain et occupation du sol en banlieue parisienne », *Flux*, n°75, janvier-mars 2009, p. 53 et suivantes.

²²³ Philippe Estèbe, *L'Égalité des territoires, une passion française*, Paris, Presses universitaires de France, 2015.

²²⁴ Jean-Louis Guigou, Dominique Parthenay, Louis-André Gérard-Varet, Michel Mougeot, Alain Lipietz, *Aménagement du territoire*, Paris, la Documentation française, 2001

²²⁵ C'est à nouveau David Harvey qui confirme cette hypothèse dans ses travaux sur Baltimore (« From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism », *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, Vol. 71, No. 1, "The Roots of Geographical Change: 1973 to the Present (1989)", pp. 3-17, cité par Marion Magnan, *in Urbanisme et aménagement, op. cit.*, p 34.

Au sujet de cette soit-disant égalité, Philippe Estèbe constate qu'à l'échelle nationale, « *la mobilité des personnes produit une situation paradoxale. Elle accroît les spécialisations des territoires en même temps que leur concurrence s'exacerbe pour capter les populations les plus mobiles et les plus désirables. La mobilité des populations substitue à la solidarité fordiste, au sein d'un système productif hiérarchisé, une autre forme de solidarité, fondée sur la circulation des revenus entre territoires productifs, territoires résidentiels et territoires récréatifs* »²²⁷. Les effets de cette métropolisation ont été analysés par Christophe Guilluy qui constate à la fois l'efficacité économique du système et ses effets sociaux délétères²²⁸. Et notamment en ce qui concerne l'accès au logement²²⁹.

Toutes proportions gardées, une comparaison avec les effets du TGV peut être éclairante²³⁰. D'une part, celui-ci participe d'un renforcement des villes terminus parfois au détriment des territoires traversés. Mais, d'autre part, il contribue aussi au renforcement de la ville la plus puissante par rapport aux autres desservies. C'est le cas de Lille. Si le TGV a contribué au développement des deux pôles, cela s'est fait en confortement du rôle de Paris dont les entreprises ont exporté leur *back-office* dans le Nord, permettant une valorisation de leurs domaines parisiens. Les données d'un scénario comparable sont en place avec le nouveau métro parisien, qui devrait renforcer les points de réseau au détriment des territoires situés entre les stations, et cela au profit des points les plus puissants, dont le développement économique est porté par la collectivité, contraignant les autres aires de périphérie desservies à leur vocation résidentielle ou d'économie à faible valeur ajoutée. *A priori*, aucun nouvel équilibre ne devrait surgir de la mise en œuvre du Grand Paris express, mais plus probablement un renforcement des territoires dans leur nature propre, avec une accentuation des déséquilibres entre les aires de 800 mètres de rayon autour des stations et le reste du territoire. Une hypothèse qui connaît un début de confirmation dans l'évolution des prix de l'immobilier avec la poursuite de l'envolée parisienne, alors que les investissements sont réalisés hors de Paris²³¹.

Bien qu'il soit un peu tôt pour en juger, cette dernière hypothèse au sujet des « quartiers de réseau » d'habitat densifié de type TOD, sur lesquels repose en partie la nouvelle dynamique métropolitaine parisienne, est celle avancée par Zhuo Jian lors de sa conférence du 25 novembre 2015²³² au sujet des quartiers shanghaiens : s'agit-il de TOD ou de DOT (*development-oriented transit*) ? Car si l'équilibre financier des quartiers de gare grands-parisiens repose en partie sur la charge foncière dégagee par la valorisation du sol situé à proximité des points de réseau, il est alors vraisemblable que ces terrains seront dédiés non pas aux logements abordables, mais à des bureaux et/ou à des

²²⁶ Voir les principes d'évaluation des risques financiers d'investissement immobiliers décrits par Ingrid Nappi-Choulet dans « La financiarisation du marché immobilier français : de la crise des années 1990 à la crise des subprimes de 2008 », in *Revue d'économie financière*, vol. 110, n° 2, 2013, pp. 189-206.

²²⁷ Philippe Estèbe, *op. cit.*, pp. 64-65.

²²⁸ Christophe Guilluy, *La France périphérique. Comment on a sacrifié les classes populaires*, Paris, Flammarion, 2014, pp. 33-67.

²²⁹ Fanny Bugeja-Bloch, *Logement, la spirale des inégalités. Une nouvelle dimension de la fracture sociale et générationnelle*, Paris, Le lien social, PUF, 2013

²³⁰ Sylvie Bazin, C. Beckerich, Marie Delaplace, Corinne Blanquart, L. Vandenbossche. « Grande vitesse ferroviaire et développement économique local : une revue de la littérature ». Colloque « Identité, Qualité et Compétitivité Territoriale. Développement économique et cohésion dans les Territoires alpins », ASRDIF AISRe, Sep 2010, Val D'Aoste, Italie. fihal-01200665, p. 6. Yves Huart, « Les effets des TGV sur l'aménagement du territoire », note de synthèse, OEST, sept. 1994.

²³¹ Cette hypothèse se confirme de 2016 à 2019, avec des hausses de valeurs des appartements anciens de 4,3% dans Paris et 2,9% en Ile-de-France en 2016, et respectivement 8,7% et 5,7% en 2017, 5,7 et 4,6 en 2018, 6,7 et 5,6 en 2019, pour connaître une inversion encore inexpliquée en cette étrange année 2020 de 5,4 et 6,1. Paris notaires services, « Indices Notaires-INSEE des appartements anciens », 1^{er} trimestre 2021.

²³² Jian Zhuo, « TOD, un paradigme urbanistique à l'épreuve de la ville chinoise : le cas de Shanghai », conférence au 8th International Sino-French Sustainable Urban Transport Systems Forum, Paris, ENSA Paris Belleville, 25 novembre 2015.

logements plus haut de gamme. Les revenus les plus faibles se retrouveraient alors à distance des gares, tandis que les plus élevés seraient à proximité. Si l'on ajoute à cela le risque que les catégories socio-professionnelles les plus aisées aient une forte demande en parking, dont on sait qu'il a un impact sur le coût de construction, le principe s'inverserait, le Grand Paris express devenant l'argument du développement et de la valorisation du foncier. Compte tenu des mécanismes de captation des plus-values contenus dans la loi et déjà décrits, ce risque est réel. D'autant qu'une autre mention contenue dans la loi va en ce sens, lorsqu'est précisé « l'objectif de construire [des] logements géographiquement et socialement adaptés », qui peut être interprété soit dans le sens d'une adaptation entre proximité aux aménités et niveau social des habitants, soit dans celui de ce niveau en fonction de la valeur foncière... Un constat déjà dressé par Zhuo Jian en ce qui concerne le métro de Shanghai.

Ce glissement d'anticipation de valorisation était observable dès 2015, dans l'arbitrage sur la cession du foncier SNCF autour de la gare Nanterre-La Folie, où la décision du Premier ministre a concédé au propriétaire du terrain 50% de l'estimation de la valeur anticipée²³³. Une augmentation de cinq fois la valeur estimée par l'aménageur de la ZAC Nanterre les Groues, qui dès lors n'avait d'autre choix que de la répercuter sur le programme (densification et répartition bureaux/logements) et les opérateurs (augmentation de la charge foncière).

Paradoxe ou contradiction ?

Du point de vue du développement économique et social, un argument principal à l'appui du Grand Paris express est l'accessibilité à l'emploi. Elle fonde la décision d'associer, dans la même loi, la création d'une infrastructure métropolitaine de transport collectif, à celle d'un pôle scientifique et technologique au plateau de Saclay, et à un objectif annuel de 70 000 logements neufs. Ce choix de privilégier les mobilités domicile-travail est cohérent avec de nombreuses analyses, dont celles de Pierre Merlin déjà citées, qui affirme que la baisse des migrations alternantes constatée dans les enquêtes globales de transport ne serait qu'apparente²³⁴. Pourtant, la part des déplacements liée au travail ne peut qu'inexorablement diminuer, proportionnellement à l'allongement de l'espérance de vie, qui réduit d'autant la portion de l'existence qui lui est consacrée²³⁵. Le classement des « espèces de circulation » proposé par Eugène Hénard en 1906 met en évidence ce phénomène, puisque des six identifiées, seules la professionnelle et l'économique seraient massivement « constantes et convergentes », contrairement aux circulations ménagère, mondaine, fériée et populaire, décalées ou plus aléatoires²³⁶. Le problème est que ces déplacements autres que pour le travail sont de plus en plus nombreux, qu'ils sont difficilement quantifiables et encore plus difficilement modélisables²³⁷.

²³³ Alors que l'aménageur (EPADESA) estimait le terrain à 100 €/m², le propriétaire (SNCF) en demandait 1 000 €, pour un arbitrage à 500 €. Cf. Sophie Deraëve et alii, « Quelle valorisation économique des quartiers de gare du GPE ? Le cas de Nanterre La Folie et de la ZAC Nanterre les Groues », Ecole d'Urbanisme de Paris, SGP, CGET, ANRU, avril 2018 p. 48 et suivantes.

²³⁴ Pierre Merlin, *op. cit.*, p. 52.

²³⁵ D'après Jean Viard, la portion de la vie qu'un Français consacrerait au travail ne serait plus que de 10%. Cf. *Nouveau Portrait de la France : la société des modes de vie*, La Tour-d'Aigues, éditions de l'Aube, 2011. Cette analyse est confirmée par les enquêtes déplacement en Ile-de-France : « *les déplacements en Grande couronne, qui sont les seuls types de déplacement qui ont augmenté depuis les années 1970 et encore dans les années 2000, s'expliquent en partie par une population de seniors, de retraités, qui, non seulement, continue de croître, mais également de se déplacer de manière plus importante que précédemment.* », Elodie Hanen, Directrice générale adjointe d'Ile-de-France Mobilités, in Conseil de Paris, Mission d'information et d'évaluation *Le périphérique, quelles perspectives de changements ?*, Paris, Ville de Paris, 2019, p.32

²³⁶ Eugène Hénard, *Etudes sur les transformations de Paris ; et autres écrits sur l'urbanisme [1903-1909]*, Paris, L'Equerre, 1982.

²³⁷ A ce sujet, on consultera avec intérêt les travaux de Florent Le Néchet, chercheur au LATTs, qui mettent en relation transports, énergie et formes urbaines.

Le choix de répondre au « *développement des grandes zones qui portent l'avenir économique du Grand Paris [par] un nouveau système de transport rapide, à grande capacité qui permettra de relier les grandes polarités urbaines de demain* »²³⁸ est un choix politique et non technique. Il a été préféré à la mise en œuvre des outils permettant de garantir « *le pouvoir de déménager [jugé] aussi important que le pouvoir de se déplacer* ». ²³⁹ Ceci est d'autant plus paradoxal que l'intérêt des stratégies de type TOD est précisément de coordonner transport et urbanisme²⁴⁰.

Theresa Enright a analysé le projet métropolitain du Grand Paris sous l'angle des enjeux socio-économiques et de montage opérationnel dans son ouvrage *The Making of Grand Paris*²⁴¹. Dès 2015, elle livrait ses premières conclusions²⁴², rappelant que l'objectif premier énoncé par le président de la République visait « *la reconquête de l'attractivité de la région Île-de-France et le renforcement de la compétitivité de Paris parmi les villes globales* »²⁴³. En observant plus particulièrement les cas du plateau de Saclay et du Triangle de Gonesse, elle constatait que la logique d'intensification qui fonde le projet du Grand Paris express présente une contradiction, et qu'il comporte le risque d'encore plus marginaliser les populations de la périphérie, réduisant leur accès à la mobilité et à la ville, leur confinement mettant en péril l'objectif même d'équilibre territorial et d'équité régionale. D'après elle : « *lorsque le développement advient dans un contexte urbanistique motivé par la rente économique et orienté par les marchés financiers et immobiliers, les transports jouent moins un rôle social que de garantie des investissements capitalistes ou spéculatifs* ». Une inquiétude qui ne semble pas effleurer les grands décideurs du Grand Paris, à l'instar d'Alain Cluzet, ancien directeur général adjoint de l'ETP de Paris Ouest la Défense, chantre de la vitesse²⁴⁴, alors même que les théories de la concentration économique auxquelles les orientations pour le Grand Paris semblent redevables sont contredites par les recherches sur la corrélation entre concentration et performance.

Devant autant de contradictions, il est légitime de se demander : de quoi cet urbanisme de nouvelle génération est-il le projet ?

La loi Solidarité et renouvellement urbain traduit pour la France les enjeux de l'aménagement du territoire à l'heure du développement durable et des préoccupations environnementales. Parmi les mesures qu'elle orchestre, certaines visent la réduction de l'expansion des surfaces urbanisées. Cette logique de « désexpansion » est un retournement à 180° par rapport à la précédente loi d'orientation foncière qui, comme son nom l'indique, se préoccupait de la destination et des modalités de transformation des domaines conquis par l'urbanisation. Si l'on considère que la valeur d'une terre agricole en Île-de-France était de l'ordre de 0,77 €/m² en 2019²⁴⁵ et que celle d'un terrain à bâtir

²³⁸ Discours de Nicolas Sarkozy du 29 avril 2009, *op. cit.*

²³⁹ *Ibidem*

²⁴⁰ Caroline Gallez et al., « Le rôle des outils de coordination urbanisme-transport collectifs dans la fabrique politique urbaine », *Flux*, n° 101-102, juillet-décembre 2015, pp. 5-15

²⁴¹ Theresa Enright, *The Making of Grand Paris : French Urbanism in the 21st Century*, Toronto, Toronto University, 2017

²⁴² Theresa Enright, « Transportation and the Coordination of the Competitive Parisian Metropolis », *Flux*, n° 101-102, juillet-décembre 2015, pp. 57-68.

²⁴³ Un objectif explicitement rappelé par Christian Blanc lui-même dans son ouvrage *Paris, ville-monde*, Paris, Odile Jacob, 2015. « *En ce début de XXI^e siècle, il nous faut à notre tour inscrire Paris dans les logiques de son siècle. Pour arrimer notre pays aux dynamiques économiques mondiales, pour défendre la croissance et la compétitivité françaises, pour assurer la pérennité de son modèle social qui en dépend, enfin pour la génération qui vient et qui est, elle, déjà si ancrée dans cette économie de la connaissance et de l'innovation* ». Objectif d'ailleurs toujours partagé par des technocrates comme le DGS de Courbevoie, Alain Cluzet, *Le Grand Paris ; l'accélération du monde*, Infolio, Paris, 2017

²⁴⁴ Alain Cluzet, *Le Grand Paris ; l'accélération du monde*, Paris, Infolio, 2017.

²⁴⁵ <https://www.terre-net.fr/actualite-agricole/economie-social/article/tous-les-prix-des-terres-2019-en-ile-de-france-202-170593.html>, consulté le 17 mars 2021

était en moyenne de l'ordre de 246 €/m² la même année²⁴⁶, cela donne une idée du manque à gagner induit par cette désexpansion et du poids qu'il peut représenter dans la balance de la croissance économique.

Vu sous cet angle, le projet pour le Grand Paris, et surtout la clé de voûte du Grand Paris express sur laquelle il repose, apparaissent astucieux pour deux raisons au moins. La première, fondée sur un discours environnemental, social et économique est d'avoir rendu désirable un investissement public de 35 milliards d'Euros, en pleine crise économique, alors que le budget de l'Etat était et demeure excessivement déficitaire eu égard aux critères européens, et que les campagnes pour la relance par les travaux d'intérêt public peinaient, dans les années 2010, à trouver des relais au sein même de l'Union. La seconde est la mise au point d'une mécanique foncière, immobilière et financière qui promet à des portions conséquentes de l'aire métropolitaine comprises dans les périmètres des contrats de développement territorial d'entrer dans un second cycle de valorisation, induisant une forme de compensation des gains qu'offrait la logique d'orientation foncière abandonnée au profit des politiques de renouvellement urbain, voire bientôt du principe « zéro artificialisation nette ».

Cette analyse permet d'éclairer sous un jour différent les vertueuses stratégies du TOD. Ces dernières participent en quelque sorte de la compensation des pertes de valorisation foncière par mutation et de production industrielle de biens de consommation auparavant induites par les politiques métropolitaines d'expansion et de dispersion, en réorientant l'urbanisme vers les moteurs actuels de la croissance, financiers et spéculatifs²⁴⁷. Les récepteurs des surplus du capital, que sont traditionnellement les infrastructures et l'immobilier, sont mis au service d'une politique de revalorisation de domaines déjà urbanisés, concentrant les dividendes chez les opérateurs déjà présents sur le marché. A nouveau, l'urbanisme apparaît comme un intensificateur de la société industrialiste, ou peut-être post-industrialiste, qui repose sur les flux financiers et la survalorisation de domaines existants plus que sur la création de domaines nouveaux. Certes, cet urbanisme répond d'une certaine manière aux préoccupations environnementales, comme ses prédécesseurs le faisaient au sujet de l'hygiène ou de la santé publique. Mais il est prudent de s'interroger au-delà pour éventuellement en déceler certains excès.

Détour par l'Asie

Afin de prendre du recul par rapport au cas parisien, un détour peut être opéré par les régions du globe dans lesquelles les développements métropolitains sont les plus intenses, en considérant que c'est là que les phénomènes sont exacerbés et les tendances lourdes plus facilement observables²⁴⁸. Les villes d'Asie Pacifique sont particulièrement représentatives de cette dynamique, avec Shanghai par exemple, dont la population estimée à 26,3 millions d'habitants en 2019 a cru de 14% depuis 2010, en ralentissement par rapport à plus de 35% de croissance dans la précédente décennie²⁴⁹. Ou encore Hanoï, avec une population évaluée entre 7,68 millions²⁵⁰ et 8,1 millions d'habitants²⁵¹, l'estimation d'augmentation depuis 2010 se situant dans une fourchette de 18 à 25%.

²⁴⁶ https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2020-11/datalab_essentiel_230_prix_des_terrains_a_batir_2019_novembre2020.pdf, consulté le 17 mars 2021

²⁴⁷ Sur la concurrence entre tactiques financières et stratégies de planification, on se reportera à l'article de Vincent Renard, « La ville saisie par la finance », in *Le Débat*, n° 148 ; janvier-février 2008, pp 106-117

²⁴⁸ Ce à quoi nous invite Gavin Shatkin en citant Jennifer Robinson, *Ordinary Cities: Between Modernity and Development*, New York, Routledge, 2006. Gavin Shatkin, *Cities for Profit. The Real Estate Turn in Asia's Urban Politics*, Ithaca and London, Cornell University Press, 2017, p. 11.

²⁴⁹ <http://worldpopulationreview.com/world-cities/shanghai-population/> consulté le 3 août 2019

²⁵⁰ <http://worldpopulationreview.com/world-cities/hanoi-population/> consulté le 3 août 2019

²⁵¹ <https://populationof2019.com/population-of-hanoi-2019.html>, consulté le 3 août 2019

Les nouvelles stratégies immobilières des aires métropolitaines d'Asie, historiquement caractérisées par une forte proportion d'auto-construction, peuvent considérablement varier en fonction des régimes en vigueur. Pour autant, on peut y constater un recours généralisé à ce que Gavin Shatkin qualifie de « méga-programmes immobiliers urbains »²⁵². Ils reposent sur des montages similaires, qu'ils se situent en Chine, où ils sont menés par des opérateurs maîtrisés par l'Etat, au Vietnam, où les opérateurs privés sont mandatés par l'Etat ou les districts, ou en Inde, dans une configuration plus libre du marché. Il s'agit de confier à un opérateur unique la réalisation d'un programme associant logement, activité, commerce et services, sur une emprise foncière pouvant atteindre plusieurs centaines (voire milliers) d'hectares, en relation avec, ou en contrepartie de la création d'infrastructures, dont la mise en œuvre pourra ou non lui incomber.

Quels sont les principaux avantages et inconvénients de ce type d'opération ? D'après les opérateurs et leurs donneurs d'ordre publics, cette échelle massive de production du territoire est une réponse pertinente, dans la compétition économique globalisée actuelle, afin d'attirer des investissements dédiés aux infrastructures et au logement abordable notamment, en substitution des modes habituels de financements publics qui se tarissent inexorablement²⁵³. Il incomberait aux pouvoirs locaux et aux gouvernements nationaux de se saisir des moyens économiques et financiers disponibles dans l'économie de marché pour les orienter en fonction de leurs intérêts. Couplés à des outils d'action publique *ad hoc*, ces flux économiques seraient à même de répondre à des projets politiques de recherche de croissance et de prospérité. La ville-état de Singapour a su développer une « ingénierie de marché » qui lui a permis d'assurer la compétitivité de ses productions à l'export parallèlement au développement d'un patrimoine de logement public qui accueille plus de 80% de sa population²⁵⁴.

Ces opérations nécessitent une maîtrise foncière qui, en Asie, implique en général de déplacer les populations qui occupent déjà le terrain. Que ce soit pour la rénovation d'aires urbaines occupées ou pour l'expansion métropolitaine en conquête de terres agricoles ou de villages, de tels projets exacerbent les questions souvent aigües de ségrégation, exclusion et déplacement de populations. Des aspects d'autant plus controversés lorsque les projets immobiliers qui les induisent ne répondent pas à une logique de marché. C'est le cas au Vietnam²⁵⁵ comme en Chine où, par exemple, la ville nouvelle de Chenggong, dans la métropole chinoise de Kunming, et sa centaine de milliers de logements en majorité vides, a été rescapée par la province du Yunnan qui a décidé d'y établir le siège du gouvernement municipal de sa capitale.

Il résulte de ces méga-programmes un phénomène que David Harvey qualifie d'« accumulation par dépossession »²⁵⁶, lorsque les lieux et les gens qui ne participent pas directement à cette accumulation et aux objectifs politiques de croissance économique qui la motivent, sont progressivement privés de leur accès physique aux ressources, entravé par l'action politique de libéralisation des marchés. Cette dépossession des catégories sociales les plus fragiles au profit des plus aisées, engendre une contestation au sein même des pays aux régimes politiques autoritaires. Elle soulève la question essentielle de la redistribution de la rente et du partage des bénéfices issus de ces créations de richesses et de la croissance économique qui en résulte, surtout lorsque les opérations portent atteinte aux écosystèmes sur lesquels repose l'activité des populations directement ou indirectement touchées (agriculture, artisanat ou tourisme par exemple).

²⁵² Gavin Shatkin, « Urban real estate megaprojects », in *op. cit.*, p.3 et p.18 et suivantes sur la comparaison Asie et Europe.

²⁵³ Cités par Shatkin, *ibidem* : Raquel Rolnik, « Late Neoliberalism: The Financialization of Homeownership and Housing Rights », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 37, n°3, 2013, pp. 1056-1068.

²⁵⁴ <https://www.hdb.gov.sg/cs/infoweb/about-us/our-role>, consulté le 8 août 2019

²⁵⁵ Danielle Labbé et Clément Musil, « Frénésie immobilière au Vietnam : expansion ou étalement et surdensification? », in *Etudes foncières* n°26, novembre-décembre 2018, pp. 25-30.

²⁵⁶ David Harvey, *op. cit.*

Ce détour asiatique comme prisme d'analyse de la situation grand-parisienne, est notamment justifié par l'émergence de méga-programmes immobiliers comme celui du Triangle de Gonesse – depuis abandonné –, pour lequel la société Ceetrus, l'immobilière du groupe Auchan, s'était d'ailleurs associée au groupe Wanda, un opérateur chinois familier des programmes de très grande échelle. Mais, plus globalement, on retrouve à Paris les mêmes arguments que ceux rapportés par Shatkin, sur l'intensification de la compétitivité économique dans un monde globalisé. Certes, la maîtrise foncière n'y repose pas sur des processus d'appropriation parfois violents comme cela peut être le cas dans certains pays d'Asie, mais les modalités de mise en œuvre peuvent tout à fait préparer le terrain à la contestation par les acteurs métropolitains (agriculteurs, fédérations de commerçants, associations citoyennes, etc.) qui se retrouvent fragilisés, dépossédés ou exclus de l'accès aux ressources spatiales par l'intensité des processus économiques métropolitains, notamment lorsque ceux-ci portent atteinte aux écosystèmes et aux ressources naturelles, comme c'est le cas à Gonesse.

Plus modestement, on notera que lors de l'appel à projets « inventons la métropole du Grand Paris » lancé en mai 2016, dont le principe consistait à confier à des consortiums privés la programmation et le montage financier d'opérations, le tiers des 51 sites concernait un quartier de gare du Grand Paris express²⁵⁷. D'une part, ce type d'appel à projets met en évidence le glissement progressif qui consiste à soulager les collectivités des études préalables de programmation et des modalités complexes de montage et de mise en concurrence pour la réalisation des sites, qui peuvent s'échelonner sur plusieurs années et demandent des compétences pointues. D'autre part, la forte proportion de sites localisés dans un quartier de gare nouvelle est un indicateur de l'efficacité de l'urbanisme grand-parisien de nouvelle génération, mis au point dans le sillon de l'effondrement financier de 2008-2009, qui consiste à capter des surplus de capital par la création d'infrastructures par la puissance publique : le Grand Paris express est financé sur fonds publics et devait générer des revenus par taxation des plus-values aux points de réseau, pour la valorisation desquels il a été fait appel à des consortiums privés. C'est, en quelque sorte, un intensificateur de nouvelle génération. Il répond habilement à l'amenuisement des marges de manœuvre des collectivités locales qui diminuent en proportion de leurs ressources économiques. En attendant de s'interroger, dans la 3^e partie, sur d'autres réponses possibles à ce problème, voyons à quels effets masqués contribue cette stratégie.

Plus généralement, en ce qui concerne l'agglomération parisienne, rappelons que le TOD témoigne de la tendance de l'urbanisme actuel à répondre aux enjeux du développement durable par deux types d'arguments. Le premier est énergétique et carboné, puisque l'augmentation de l'offre en transport en commun doit concourir à une maîtrise des émissions de CO₂ en s'appuyant sur les vertus du collectif en réponse à l'individualisme. Le second est environnemental, compte tenu de la diminution programmée de la conquête des terres non-urbanisées et de la préservation des espaces naturels et agricoles que cela induit. Couplés à une programmation – très publicisée – de mixité aux points de réseaux, ces artifices masquent un des effets non négligeables du DOT, de « seconde valorisation foncière », vrai objectif financier.

Certes, le financement des nouvelles lignes de métro devait reposer en partie sur la captation d'une fraction de cette revalorisation de domaines déjà urbanisés et ayant connu un premier cycle de valorisation, mais ce phénomène de gain de valeur ne touche pas que les biens situés dans un rayon de 800 mètres autour des gares, loin s'en faut. Si les promesses de revenu immobilier en relation avec le nouveau métro témoignent de la montée en puissance des effets de cette stratégie²⁵⁸, les gains de valeur dans Paris intra-muros sont plus phénoménaux encore. En 2018, tous types de biens confondus, la hausse des valeurs était de 6% dans la capitale pour 1,2% seulement en Île-de-

²⁵⁷ <https://www.lemoniteur.fr/article/les-51-laureats-d-inventons-la-metropole-du-grand-paris-devoiles.1497654>, consulté le 8 août 2019

²⁵⁸ <http://www.guy-hoquet.com/news/72799/grand-paris-le-palmares-des-nouvelles-gares-ou-investir.html> ; <https://www.bastamag.net/Avec-le-Grand-Paris-et-les-JO-une-vague-de-beton-s-apprete-a-submerger-l-Ile-de>, consultés à l'automne 2017

France²⁵⁹. Lorsque l'effort d'investissement porte sur les territoires hors du boulevard périphérique, c'est Paris qui en profite. Ce qui élargit d'autant la question de la redistribution des richesses créées par l'investissement public massif métropolitain.

Cette dynamique s'inscrit dans celle de la recherche internationale d'actifs immobiliers à forte valeur de progression, ceux dont Gavin Shatkin constate qu'ils sont la cible des gouvernements locaux, dans le cadre d'un transfert de rôle entre gouvernement nationaux et régionaux en Asie. Les premiers auraient renoncé à une forme de « keynésiennisme spatial » au profit d'une responsabilisation des seconds dans le cadre d'un marché foncier et immobilier concurrentiel²⁶⁰. On retrouve en France des données semblables dans la complémentarité entre les outils législatifs des politiques d'égalité des chances et ceux d'ouverture des marchés foncier et immobilier à travers le régime des Sociétés d'Investissements Immobiliers Cotées (SIIC), créé par la loi de finance pour 2003²⁶¹. Si cette loi a peut-être permis de capter des capitaux nationaux et internationaux qui n'étaient pas originellement destinés au marché immobilier français²⁶², les effets de la capitalisation boursière des sociétés immobilières peut aussi être délétère. C'est ce dont témoigne la situation des loyers à Berlin, dont les augmentations étaient parmi les plus élevées dans le monde suite à la cession d'une portion du patrimoine social à de semblables opérateurs immobiliers²⁶³.

Ce parallèle entre Grand Paris et métropoles d'Asie permet de préciser nos hypothèses initiales sur les évolutions récentes des approches de l'urbanisme. Les arguments de développement soutenable et de protection de l'environnement habilleraient en réalité un processus de financiarisation de la production des territoires. Ce processus contribuerait à l'intensification de cette production, dans la mesure où la démonstration de l'efficacité technique et politique de l'urbanisme repose sur sa capacité à créer de la valeur, puisque c'est à cette condition qu'il peut alimenter sa propre dynamique, compte tenu de l'affaiblissement des ressources publiques. Ces hypothèses peuvent être prolongées du côté opérationnel : les enjeux financiers globalisés expliqueraient en partie l'émergence de modèles normalisés propres à sécuriser les investissements, associant urbanisme de terrain et planification. Cela pourrait en partie expliquer que l'on n'ait pas cherché à intervenir sur la structuration même des territoires qui, organisée en grandes aires spécialisées, est un puissant facteur d'engendrement d'une mobilité qui contribue à la valorisation immobilière aux points de réseau, tout en maintenant, au moins partiellement, les principes de l'économie de consommation, en même temps qu'une forme de ségrégation. Ce canal de création de richesses, en phase avec le développement durable tel que traduit dans la loi SRU, ne suffit pas à répondre aux enjeux actuels, dont celui de solidarité – en l'occurrence des territoires –, troisième pilier du développement durable. Cette spécialisation et cette normalisation participent vraisemblablement de l'augmentation de l'empreinte écologique de l'agglomération, dans la mesure où elles contribuent à la consolidation de l'aire métropolitaine de la coprésence, concourant à augmenter la demande de déplacement et sa facture énergétique, mais aussi l'investissement en infrastructures, qui nécessite énormément de matière et contribue au déséquilibre du bilan métabolique métropolitain. Comment dépasser ces paradoxes et contradictions ?

²⁵⁹ <https://www.meilleursagents.com/actualite-immobilier/2019/01/evolution-prix-immobilier-1er-janvier-2019-2/>, consulté e 8 août 2019

²⁶⁰ Shatkin, pp.24 et 25

²⁶¹ loi n°2002-1575 du 30 décembre 2002, article 11

²⁶² D'après la fédération des sociétés immobilières et foncières, ces sociétés valaient 70 milliards d'euros en bourse et représentaient 500 000 emplois en 2017. <https://www.la-loi-pinel.com/actualites/fsif-reformes/>

²⁶³ AFP, « Berlin voit rouge contre les spéculateurs immobiliers », publié le 27/01/2019

3. Hypothèses pour un renouvellement de paradigme

Le cas parisien met en évidence les ressources actuelles de l'urbanisme et l'intensification de la société capitaliste industrialiste et financière qu'elles induisent. Certaines ressources anciennes ont trouvé des manières nouvelles de se déployer. C'est le cas aux points-de-réseau, par adossement aux contrats de développement territorial. D'autres, nombreuses, témoignent d'une relative permanence des solutions techniques, alors même que l'énoncé du diagnostic a fortement évolué. Ce paradoxe invite à se pencher sur les paradigmes qui unissent ces deux temps de l'action urbanistique, la justifient et la guident, permettant de passer du diagnostic et ses analyses au projet et à ses phases opérationnelles²⁶⁴.

Si la conclusion de la deuxième partie a mis en évidence des insuffisances de l'urbanisme en vigueur à répondre aux attentes actuelles de la société, peut-on pour autant déduire de ces dernières ce que pourrait être un nouvel énoncé paradigmatique et, de là, penser les leviers à mettre en œuvre pour y répondre ? C'est cette interrogation qu'aborde ce troisième temps de la réflexion. Il ne s'agit pas de proposer des solutions, mais plutôt d'explorer des manières d'approcher les questions de production des territoires qui permettraient de dépasser les contradictions actuelles et, qui sait, de ne pas retomber dans un nouveau cycle d'intensification paradoxale. En prolongement de la deuxième partie, c'est à nouveau le cas de l'agglomération parisienne qui servira à illustrer les hypothèses et en développer certaines. Des exemples de transformation pourront être esquissés, mais uniquement afin d'illustrer les perspectives qu'un changement d'approche pourrait ouvrir.

Quelles que soient les réponses à ces questions, une difficulté de l'époque est qu'il serait impossible de penser un urbanisme de génération spontanée qui tournerait brusquement le dos aux infrastructures qui ont façonné le territoire depuis un siècle et demi. Un des défis actuels est de trouver les solutions qui les mettront au service de nouvelles approches en réponse à de nouveaux enjeux. La pensée « disruptive » a des limites concrètes en ce qui concerne l'urbanisme et il est primordial d'y intégrer un état des lieux. Il est impératif de confronter toute nouvelle approche à la réalité du territoire, tant à l'échelle de la planification qu'à celle du terrain. C'est en raison de cet axiome qu'il est apparu nécessaire d'approfondir certains exemples et ne pas rester au niveau des principes.

²⁶⁴ La notion de paradigme est entendue dans le sens que lui a donné Thomas Kuhn de « matrice disciplinaire » (*La révolution copernicienne*, Paris, Fayard, 1973, p. 93), qui définit un ensemble de croyances, valeurs et techniques permettant l'interprétation des phénomènes et orientant l'action.

Les paradigmes de l'urbanisme

Dans l'un de ses ouvrages, sur les grands ensembles, Pierre Merlin résume de manière laconique les idéologies dominantes lors des grands cycles de développement urbain et périurbain en France, entre le laisser-aller du début du siècle et le regain des valeurs collectives au sortir de la Résistance, suivi par leur déclin et la montée en puissance des idées libérales au tournant du siècle suivant²⁶⁵. De là découle son interrogation : « *Un urbanisme différent au XXIe siècle ?* » Et de se demander : « *le développement durable n'est-il pas en voie de produire une nouvelle pensée unique ?* » La question mérite d'être posée.

Les grandes périodes de l'urbanisme moderne déjà abordées dans les chapitres précédents ont été marquées, tout au moins en France, par des paradigmes relativement monolithiques, souvent résumés en des formules lapidaires : « hygiène, circulation, esthétique » au début du XXe siècle ; « circuler, habiter, travailler, se recréer » dans la seconde moitié. D'un point de vue opérationnel, ces paradigmes proviennent de deux principaux faisceaux de données. Celui d'un diagnostic partagé qui, comme nous l'avons déjà vu, s'inquiète de l'efficacité des organisations urbaines, puis métropolitaines, eu égard aux enjeux de société (santé, ordre, mobilité, organisation économique, etc.) et celui des solutions à mettre en œuvre qui, comme nous l'avons vu également, dépendent des moyens propres à chaque époque.

Ainsi, au tournant des XIXe et XXe siècles, un des enjeux de la société industrialiste en pleine expansion est de conjuguer les conditions d'hygiène des habitants des villes et une rationalité dans la structuration de l'appareil de production. L'urbanisme assure cette fin par le biais du zonage, du desserrement et de l'embellissement des centres, tout en tentant de canaliser l'agglutinement métropolitain qui découle de l'expansion (chemin de fer, usines, lotissements de pavillons). Au milieu du XXe siècle, c'est la question du confort (individuel notamment) qui se substitue progressivement à celle de l'hygiène, à laquelle s'ajoute le renouvellement de l'appareil de production, des mobilités et des modes de consommation. L'urbanisme accompagne cette mutation, cherchant à orienter la dispersion métropolitaine concomitante, intensificateur de la production des biens de consommation (voitures, réfrigérateurs, téléviseurs, etc.) et des infrastructures, liés à l'éloignement des centres.

L'énoncé programmatique n'est pas l'unique volet paradigmatique qui suffirait à résumer les approches de l'urbanisme et à caractériser les médiateurs entre les états des lieux que l'on dresse des villes industrielles et les solutions que l'on envisage pour elles. Bien que nous n'approfondirons pas cet aspect, notons que l'organisation spatiale est un autre motif d'action, soit par le recours à des modèles formels, soit par des techniques d'agencement. Il en est ainsi du modèle dit « stellaire », théorisé au tournant des XIXe et XXe siècles en Allemagne notamment²⁶⁶, repris dans les principaux manuels d'urbanisme français entre les deux guerres²⁶⁷. Cette forme en étoile est rapidement concurrencée par les ceintures vertes, les matrices en systèmes de parcs, ou leur complémentaire sous forme d'archipels de cités-jardins²⁶⁸. Bien que cette approche spatiale perdure encore après la Seconde Guerre mondiale, dans une ville comme Montréal par exemple²⁶⁹, elle est progressivement supplantée par la technique du zonage, dont l'ordonnancement s'affranchit graduellement des contingences spatiales matérielles, pour se retrouver au service de villes en systèmes, dans lesquelles la forme globale de l'aire urbanisée importe moins que les rapports entre mobilité, production, habitat, loisir, etc., la hiérarchie interne à chaque catégorie et les rapports de performance qu'elles entretiennent étant jugés déterminants²⁷⁰.

²⁶⁵ Pierre Merlin, *Des Grands Ensembles aux cités. L'avenir d'une utopie*, Paris, Elipses, 2012, pp.135-136.

²⁶⁶ Hartmut Frank, « Paris dans la tête : architecture urbaine en Allemagne après 1900 », in André Lortie (dir.), *Paris s'exporte*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, Picard éditeur, 1995, pp. 99-107.

²⁶⁷ On se référera par exemple à Edmond Joyant, *Traité d'urbanisme* [1923], 2 volumes, Paris, Léon Eyrolles, 1928

²⁶⁸ Panos Mantziaras, *La Ville-Paysage ; Rudolf Schwarz et la dissolution des villes*, Genève, MétisPresses, 2008

²⁶⁹ André Lortie, *Les Années 60 : Montréal voir grand*, Montréal, Vancouver, Toronto, CCA, Douglas & McIntyre, 2004.

²⁷⁰ On se reportera à ce sujet à la description faite par Antoine Picon de la naissance de ce phénomène dans « Villes et systèmes d'information », *op. cit.*, p. 86.

Le développement durable, avec ses enjeux environnementaux, au premier rang desquels l'énergie, s'impose dans les diagnostics urbanistiques du début du XXI^e siècle. La consolidation métropolitaine, par le biais de la désexpansion, la densification immobilière et les transports en commun lourds (train et métro dans l'agglomération de Paris, TOD en général), est la principale réponse. Elle contribue à une augmentation de la rente immobilière, en lien avec la finance (aux points de réseau notamment). Peut-on énoncer les aspects programmatique et spatial de ce qui serait le paradigme actuel ?

Avant de répondre à cette question, il est important de rappeler que ces grandes phases ne sont jamais découpées de manière franche, en tranches, mais qu'elles adviennent par glissement progressif, la suivante émergeant alors que la précédente perdure, par tuilage. Il en est ainsi de la naissance de l'urbanisme moderne au tournant des XIX^e et XX^e siècles en France, alors que les grands programmes parisiens de la période haussmannienne se prolongeaient longtemps après la chute du Second Empire et la crise économique qui s'ensuivit²⁷¹. C'est de cette manière que la première période de l'urbanisme, celle de l'apogée et de la fin de la première révolution industrielle, reposait sur des réseaux de chemin de fer réalisés à la période précédente, qui ont été ramifiés et complétés (RER dans l'agglomération parisienne), contribuant à l'expansion périphérique de la deuxième période.

Le récent épisode du début du XXI^e siècle est particulièrement révélateur de ce fait. Alors que son avènement repose sur la critique de l'urbanisme opérationnel qui l'a précédé, l'approche actuelle a tout à fait pu se déployer sans vraiment remettre en question les moyens d'action antérieurs, mobilité et zonage notamment. Non seulement les deux régimes continuent de coexister, mais la nouvelle approche environnementale qui a recours à l'intensification des transports en commun favorise l'ancienne, dont les infrastructures de mobilité individuelle deviennent plus performantes grâce au report modal des utilisateurs les plus fragiles (ceux qui n'ont pas le choix de remiser leur véhicule ancien, polluant et peu économe en énergie, au profit des transports en commun) qui libèrent ainsi le réseau des voies au plus grand bénéfice de ceux qui ont les moyens de résister²⁷².

Fondements et limites du paradigme actuel

Les outils législatifs dont s'est récemment dotée la France pour aménager son territoire prolongent la politique initiée par les lois de décentralisation de 1982, relancée en quelque sorte par le « grand débat » qui a abouti à la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire (LOADT) du 4 février 1995, dite loi Pasqua, qui consacre l'entité géographique du « pays ». Cette relance des politiques territoriales des années 1990 a été consolidée par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (loi Voynet) du 25 juin 1999 et par la loi relative au renforcement et à la simplification des procédures de coopération intercommunale (loi Chevènement) du 12 juillet 1999.

Parallèlement, la prise de conscience des excès d'un urbanisme de conquête, tel qu'il était entendu dans la loi d'orientation foncière de 1967, a été lente mais progressivement partagée et convergente. A cet effet, la loi portant sur la solidarité et le renouvellement urbain (loi SRU), promulguée en décembre 2000, marque un point de basculement. Incitant à réduire la consommation des espaces non urbanisés et la périurbanisation, elle est conçue pour favoriser une densification raisonnée des espaces déjà urbanisés. Elle est l'aboutissement d'un débat national lancé en 1999 ayant pour thème « Habiter, se déplacer... vivre la Ville » qui, dans une perspective de développement durable, a fait

²⁷¹ A titre d'exemples, le percement de la rue de Réaumur a été achevé en 1904 et le boulevard Haussmann en 1926.

²⁷² Les certificats qualité de l'air, ou vignettes Crit'Air, en favorisant les véhicules neufs, contribuent depuis 2016 à cette discrimination, encore accentuée dans l'agglomération parisienne par les mesures de restriction de circulation applicables depuis le 1^{er} juin 2021 et qui concernent tous les véhicules circulant à l'intérieur de l'A 86.

ressortir la nécessité d'assurer une plus grande cohérence entre les politiques d'urbanisme et celles de déplacement et, surtout, une solidarité entre communes en matière d'habitat²⁷³. Un programme que faisait sien la consultation sur le Grand Paris une décennie plus tard.

Ces deux approches, de l'aménagement du territoire et du développement durable, convergent au début du XXI^e siècle dans les lois Grenelle I et II de 2009 et 2010²⁷⁴ et dans celle de 2015²⁷⁵ sur la transition énergétique pour la croissance verte. La philosophie retenue au niveau de l'Etat, telle qu'elle apparaît dans la loi de programmation de 2009, consiste à lutter contre le changement climatique en intervenant sur les bâtiments, l'urbanisme, les transports et l'énergie²⁷⁶. C'est dans le chapitre II, « Urbanisme », qu'apparaissent les interactions entre les logiques techniques segmentées des autres chapitres. Elles se concentrent autour de trois principales préoccupations : la lutte contre l'étalement urbain ; l'incitation au développement de transports en commun ; la lutte contre la discrimination. L'approche privilégiée consiste à « créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun »²⁷⁷, tant dans les opérations neuves qu'en territoire déjà habité, afin de garantir les conditions de l'égalité des citoyens face au « patrimoine commun de la nation » qu'est « le territoire français ».

*« Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences. Afin d'aménager le cadre de vie, d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, de gérer le sol de façon économe, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de réduire les consommations d'énergie, d'économiser les ressources fossiles, d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la biodiversité notamment par la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques, ainsi que la sécurité et la salubrité publiques et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales et de rationaliser la demande de déplacements, les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace. »*²⁷⁸

Le texte insiste sur les principes d'égalité vis-à-vis des transports en général et ceux collectifs en particulier : « Le développement des transports collectifs revêt un caractère prioritaire dans les zones périurbaines et urbaines. Il contribue au désenclavement des quartiers sensibles. »²⁷⁹ Ils font, sous cette rubrique transport, l'objet d'une nouvelle synthèse associant mobilité, désexpansion et cohésion sociale : « Les projets portés par les autorités organisatrices des transports devront également s'insérer dans une stratégie urbaine et intégrer les enjeux environnementaux tant globaux que locaux touchant à l'air, la biodiversité, le cadre de vie et le paysage, et la limitation de l'étalement urbain. Ils comprendront des objectifs de cohésion sociale, de gestion coordonnée de l'espace urbain et de développement économique. »²⁸⁰

²⁷³ Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains. Titre II : Conforter la politique de la ville. Section 1 : Dispositions relatives à la solidarité entre les communes en matière d'habitat, notamment l'article 55 sur le pourcentage obligatoire de logements sociaux

²⁷⁴ Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement et LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement

²⁷⁵ Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte

²⁷⁶ Qui constituent respectivement les chapitres 1, 2, 3 et 4 du titre Ier : « Lutte contre le changement climatique » de la loi Grenelle I.

²⁷⁷ *Ibidem*, Chapitre II, Section 1, Article 7-II-g)

²⁷⁸ *Ibidem*, Chapitre II, Section 2 : Dispositions relatives à l'urbanisme et au patrimoine, Article 8, qui modifie Code de l'urbanisme - art. L110

²⁷⁹ *Ibidem*, Chapitre III : Transports, Article 13-II

²⁸⁰ *Ibidem*, Chapitre III : Transports, Article 13-III

Le résumé programmatique que l'on peut esquisser à partir de ce panorama des horizons d'attente qui transparaissent dans la loi repose sur trois termes : mobilité, densité, égalité. Dans la mesure où ces éléments découlent du Grenelle de l'environnement (et non du développement durable), c'est la notion de cohésion sociale qui est privilégiée au détriment de celle de mixité, qui n'apparaît pas dans les orientations de la loi de programmation et des lois qui l'ont suivie afin d'en déterminer les modalités d'action. Raison pour laquelle la nouvelle panacée s'énoncerait sous la forme « mobilité, densité, égalité » plutôt que « mobilité, densité, mixité, égalité », ce qui a l'avantage de fonder l'objectif d'égalité sur deux domaines d'action techniques quantifiables et « objectivables » : la mise en service de transports faiblement consommateurs d'énergie fossile alliée à une densification des aires urbaines pour contrer la régression des surfaces naturelles et agricoles.

Des trois termes, celui d'égalité semble surplomber les deux autres. La mobilité serait une condition de l'égalité, puisqu'elle offrirait une ressource conditionnelle au développement individuel. De même que la densité, intensificateur d'urbanité. En réalité, dans un territoire soumis à un régime de compétition inhérent au principe d'« égalité des chances » promu par l'Etat, la mobilité a plutôt comme rôle de garantir une certaine émancipation, en donnant accès à des ressources (emplois, services, etc.) susceptibles d'être mobilisées par ceux qui désirent s'affranchir d'une situation métropolitaine donnée qu'ils subissent. Quant à la mixité, pour ainsi dire absente de ce train de lois préoccupé de questions environnementales, alors qu'elle était au cœur de la précédente loi sur la solidarité et le renouvellement urbain, elle serait peut-être la véritable condition de l'égalité, tout territoire devant être également accueillant pour l'assurer.

En adoptant le point de vue actuel de la planification, il semblerait raisonnable d'imaginer que, stimulées par des transports en commun puissants, les périphéries se densifient progressivement. Dans ce schéma, on verrait les franges se cristalliser autour des points de réseaux, les aires de pavillons se densifier, les écarts entre les offres urbaines s'amenuiser, dans une consolidation du centre en direction de l'extérieur de l'agglomération. Toutefois, tous seraient susceptibles de convoiter les mêmes ressources économiques et financières auprès d'opérateurs qui ont tendance à s'implanter là où la rente est assurée²⁸¹. Or, dans la mesure où les offres urbaines métropolitaines sont en général contrastées, celles affichant les qualités les plus « centrales » ont de meilleures chances d'attirer les investisseurs²⁸². *A priori*, ce schéma devrait non seulement concourir à maintenir les inégalités, mais vraisemblablement à les conforter. Comme nous l'avons déjà vu au sujet des analyses de l'agglomération parisienne menées par Miguel Padero, les communes ont tendance à évoluer dans le sens d'une consolidation de ce qu'elles sont déjà.

Leviers pour un changement de paradigme

L'approche actuelle repose donc sur le calcul de données quantifiables. Calcul des temps et des capacités de déplacement, ou des quantités d'équivalent pétrole par Km-passager-parcouru en ce qui concerne les mobilités ; calcul de surfaces de plancher, d'habitants ou d'actifs par Km² en ce qui concerne les densités. L'efficacité de ces dernières paraît sur le potentiel structurant des premières. Pourtant, les infrastructures de transport sont peut-être moins structurantes que le désir des habitants d'habiter un certain environnement plutôt qu'un autre, tandis que les performances des tramways, métros et RER et le maintien d'une politique de faibles tarifs continuent d'alimenter la dissociation entre habitat et emploi, apportant une résolution unilatérale à l'équation soulevée par l'AIGP et déjà citée en introduction²⁸³.

²⁸¹ Ingrid Nappi-Choulet, *op. cit.*, p. 203

²⁸² En avril 2018, les notaires d'Ile-de-France annonçaient une hausse des prix dans l'ancien de 7,9% dans Paris, pour 4% en moyenne en petite couronne et 0,9% en grande couronne. <http://www.notaires.paris-idf.fr/presse/communiqués-mensuel/volumes-et-prix-fin-janvier-2018>

²⁸³ Soit le « *caractère systémique de cette métropolisation, qui doit permettre de relier les enjeux de déplacements à ceux de l'habitat et à ceux de la diversification des moteurs et des lieux de l'économie* » AIGP, Appel à candidatures pour la constitution du Conseil de l'Atelier international du Grand Paris (AIGP), 7 juillet 2016, p. 2, déjà cité.

Cette dernière hypothèse traduit à sa manière l'écart qui existe entre, d'une part, tout ce qui relève des modes de production de la ville et se veut rationnel, économique, prospectif et normatif, ceux des concepteurs et des décideurs et, d'autre part, les modes d'appropriation de la ville par ses habitants qui sont d'un tout autre registre, à la fois affectif, utilitaire, immédiat, subjectif. Elle traduit le décalage entre la ville calculée et projetée, celle des plans d'aménagement, des procédures et des bilans économiques, et la ville vécue et sensible, une ville perçue et assimilée d'autant de façons qu'il y a d'habitants et de manières d'habiter. Or, celles-ci sont peut-être déterminées par la recherche d'un certain confort plus que par des indicateurs de performance quantifiables (ex. temps de déplacement)²⁸⁴. Et c'est cette recherche qui contribuerait à la production du territoire aménagé, dans lequel l'accès aux moyens de déplacement ne serait qu'un critère discriminant de ce processus et non le facteur surdéterminant tel que l'urbanisme du XXe siècle l'a souvent prétendu.

Afin d'aborder ce qui relie la notion de confort aux organisations métropolitaines, il importe d'en préciser la définition. Par éléments de confort on entend l'ensemble des commodités matérielles (aménagements, équipements ou dispositifs techniques et spatiaux) qui concourent au bien-être. Cela concerne ce qu'il est convenu de nommer confort moderne, soit les équipements domestiques susceptibles de rendre un lieu d'habitation confortable selon les normes de l'époque. C'est un aspect du confort matériel qui concerne aussi la qualité environnementale immédiate : jardin, vues sur la nature proche et sur les paysages lointains, etc. Mais il s'agit aussi du « confort collectif », de la concentration en aménités susceptibles d'améliorer la qualité de la vie : commerce (biens de consommation ordinaires), loisir (cinéma, équipements sportifs, etc.), culture (musées, théâtres, etc.), éducation (de la maternelle à l'université), santé (cliniques et hôpitaux), etc., et du « confort social » de l'entre-soi... Entre ces confort matériel et immatériel, il y a ce qui concerne l'espace d'usage public, qui garantit l'accessibilité aux aménités. On retiendra par ailleurs qu'en économie politique, les biens de confort ménager sont ceux que le progrès technique met à la portée d'un grand nombre d'utilisateurs en les produisant en quantité suffisante et à des prix tels qu'ils ne représentent pas un luxe²⁸⁵.

On le comprend, cette notion est intimement liée à celle de bien-être. Si ce dernier est considéré comme suffisamment essentiel pour questionner les indicateurs économiques traditionnels tels que le PIB²⁸⁶, il demeure cependant une notion très délicate à manipuler. C'est la raison pour laquelle nous retiendrons celle de confort et ses aspects matériels et immatériels.

L'un des indicateurs du désir des habitants d'habiter un certain lieu est repérable parmi les critères déterminants de la formation des valeurs foncières et immobilières : la localisation. Cette localisation dépend de trois principaux facteurs²⁸⁷ : l'accessibilité ; la qualité sociale du lieu ; le cadre de vie. Le premier peut être approché de manière rationnelle par une équation économique acceptable mettant en relation l'investissement financier d'acquisition ou de location de l'habitation avec les coûts de déplacement, la longueur et la pénibilité des trajets. En revanche, les deux autres sont plus difficiles à objectiver. Ils reposent sur une approche qualitative plutôt que quantitative. Celle-ci concerne le cadre de vie sociale : proximité aux emplois, aux services, aux loisirs, au groupe social, etc., qui influera directement sur l'appréciation d'accessibilité... Mais elle concerne aussi le cadre de vie matériel de l'habitat (ex. qualité de l'air, environnement sonore, etc.) et se traduit par des appréciations sensibles :

²⁸⁴ A ce sujet, on se reportera aux analyses de Marc Wiel, dans *Grand Paris, vers un plan B*, *op. cit.*

²⁸⁵ Cette définition arrime la notion de confort à ses aspects matériels et à l'économie capitaliste de production et de consommation. Elle est utile afin d'aborder les organisations matérielles des territoires, bien qu'elle nous écarte des aspects plus spirituels liés à cette notion. Cf. Jacques Pezeu-Massabuau, *Du Confort au bien-être ; la dimension intérieure*, Paris, L'Harmattan, 2002

²⁸⁶ Parmi d'autres références, on peut consulter à ce sujet les publications de l'OCDE, dont « Chapitre 6. Indicateurs alternatifs du bien-être », *Réformes économiques*, vol. n° 2, no. 1, 2006, pp. 133-148.

²⁸⁷ Jean Cavailhès, « Formation des valeurs foncières », dossier de *La Revue foncière*, n° 14, 15, 16 et 17, 2016-2017

une vue, la présence de végétation (odeur, son)²⁸⁸. Par ailleurs, ces trois facteurs correspondent à trois aspects de la notion de confort : confort d'usage, confort social et confort environnemental.

Ces qualités différentes forment ce que l'on a nommé dans la précédente partie l'« offre urbaine » (sans distinguer le fait qu'elle soit véritablement urbaine ou périurbaine et sans que cela ne soit référé strictement à l'économie de marché). Elle concerne l'habitat, individuel ou collectif, mais aussi la proximité aux nombreuses aménités collectives et à la nature. Ainsi peut-on s'interroger sur ce qui détermine le degré de confort des offres urbaines actuelles, au centre, en lointaine périphérie et entre les deux.

Historiquement, une des caractéristiques de la ville, par rapport à la campagne, est d'offrir à ses habitants l'accès à un certain niveau de confort matériel, notamment grâce à une concentration en infrastructures qui y est plus grande et plus précoce, relativement plus économique aussi, car partagée par un plus grand nombre. Ce confort est individuel, et se mesure à la quantité et à la qualité des équipements de contrôle des ambiances (température, humidité...) et d'hygiène (eau courante, eaux usées, eaux vannes, tout à l'égout, etc.). Mais il est aussi collectif : proximité des biens de consommation courante, de l'accès à la « culture » (musée, théâtre, etc.), aux loisirs (café, restaurant, etc.), à la santé, etc.

Pour autant, le succès de la périurbanisation, voire de la dissémination de l'habitat (si l'on pense à certaines portions du territoire nord-américain par exemple), repose lui aussi sur une forme d'accès au confort : celui de l'isolement, de la proximité à la « nature », de la piscine et du barbecue²⁸⁹. Un confort revendiqué comme une libération par rapport aux conditions urbaines qui reposent sur une forme de promiscuité ou de congestion, parfois considérée comme morbide si l'on s'en réfère aux critiques d'un Frank Lloyd Wright notamment. En revanche, la perte du confort collectif d'usage y entraîne de gros investissements en biens de compensation, tels que réfrigérateur et congélateur, télévision, home cinéma, console de jeux, etc. (sans oublier la ou les voitures), autant d'équipements domestiques dont plusieurs ont d'ailleurs parallèlement conquis la sphère urbaine.

Entre ces deux tendances, se trouve une grande quantité d'offres intermédiaires, qui combinent à divers degrés certaines caractéristiques des extrêmes. En tout état de cause, tout n'est pas conciliable dans une offre urbaine²⁹⁰ et les arbitrages peuvent conduire à des combinaisons qualitatives panachant, à des intensités variables, densité, nature et aménités, mais aussi à des offres dégradées, dans lesquelles la promiscuité de la densité n'est compensée ni par les aménités, ni par la présence de la nature. Nous reviendrons sur cet aspect concret en abordant le cas de l'agglomération parisienne.

Dépassement du paradigme actuel

Comment cette notion de confort peut-elle aider à transcender les limites du paradigme actuel, qui bute sur le principe d'« égalité des chances » tel que l'analyse Philippe Estèbe au sujet de l'aménagement du territoire et que l'on peut transposer à l'échelle métropolitaine ? Que propose-t-il au sujet de cet enjeu, qui permettrait de dépasser la situation de concurrence constatée à l'échelle nationale ? « *Il faut donc trouver les voies du passage d'une égalité formelle impossible à une "égalité de relation", (...) soit une évolution du dispositif territorial qui autorise des agencements horizontaux et facilite des accords entre territoires, de*

²⁸⁸ C'est ce qui concerne les ambiances. Les principales sources à ce sujet sont recensées par Sabine Bognon dans « Environnements. Approches écologiques du vivant des ressources et du sensibles », in *Aménagement et urbanisme, op. cit.*, § « Ecologie (du) sensible : des nuisances aux ambiances », p. 73.

²⁸⁹ Éric Charmes, *La Ville émietlée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine*, Paris, PUF, 2011

²⁹⁰ Contrairement à ce que laisse sous-entendre la remarque du directeur de l'Atelier international du Grand Paris lorsqu'il affirme : « *On peut dire que la ville diffuse déjà intégrée à la nature appelle de l'urbanité tandis que la ville dense aspire à plus de nature* ». Bertrand Lemoine, « Où ? Quand ? Comment ? Quoi et pour qui ? », in *Habiter le Grand Paris*, Paris, Archibooks, Atelier international du Grand Paris, 2013, p.22

façon que se constituent des complémentarités coopératives, en lieu et place de la guerre de tous contre tous qui prévaut, face à un Léviathan incapable de réguler les processus de polarisation et de mobilité qui transgressent, chaque jour un peu plus, les limites et les équilibres des anciennes territorialités. »²⁹¹

A l'échelle du territoire national toujours, cette thèse converge avec celle de l'étude sur *Les Systèmes urbains français*²⁹² diffusée par la Datar en 2012, et qui repose sur « l'hypothèse forte que les liens comptent autant que les pôles pour l'appréhension du fonctionnement des territoires et de leurs dynamiques ». L'image des réseaux métropolitains hexagonaux qui rend compte de cette hypothèse traduit visuellement le faible degré de polarisation de certains systèmes essentiellement fondés sur des rapports latéraux de « voisinage », comme à Nice, Amiens ou Le Mans-Alençon. Cela rejoint le point de vue de Jean Viard qui, en conclusion de son essai sur le rôle des campagnes dans les équilibres territoriaux français, suggère qu'« une solidarité plus horizontale avec la société en générale et une demande moins forte vis-à-vis de l'appareil vertical de l'Etat central dans une perspective européenne sont des orientations possibles »²⁹³. Elles coïncident en partie avec les recommandations formulées par Éloi Laurent en conclusion de son introduction au rapport rendu à Cécile Duflot, alors ministre de l'Égalité des territoires et du Logement, et qui imagine, parmi les trois grands types de politiques publiques susceptibles de concourir à l'égalité des territoires, que l'une consisterait à « consolider la solidarité des territoires »²⁹⁴. De plus, « l'adoption de modèles d'organisation fondés sur la décentralisation horizontale des services au dépens des modèles hiérarchiques verticaux a pour effet d'assurer une meilleure réactivité face aux changements de l'environnement économique et technologique »²⁹⁵.

Solidarité plutôt que concurrence, agencements horizontaux préférablement à la subordination verticale ou centrale, ces analyses invitent à revisiter le principe même de l'égalité passive, de moins en moins garantie par des dotations publiques en voie d'extinction, distribuées du haut vers le bas et qui suggèrent que les territoires auraient une propension à l'équivalence. Elles promeuvent l'idée d'une égalité active, dont les acteurs locaux seraient les premiers initiateurs, sur une base solidaire. A travers cette autre manière de percevoir les dynamiques territoriales, et en opérant un changement d'échelle du national au local métropolitain, les offres urbaines contrastées ne seraient plus considérées comme des handicaps à la compétition, mais comme des atouts du point de vue de leur complémentarité.

Plutôt que l'équivalence des territoires, c'est l'intensification de leurs qualités propres qui pourrait être recherchée, favorisant leur complémentarité dans le dialogue. Parallèlement, réfléchir au développement du territoire métropolitain autrement que par le couple mobilité-densité, par le biais de la notion d'offre urbaine et de confort, devrait permettre de revisiter de façon utile les paradigmes de l'urbanisme. Si l'enjeu n'est plus de remporter la compétition aux dotations ou aux investissements, mais de construire des complémentarités par le dialogue, ce sont moins les mobilités de longue portée qui importent que les micro-mobilités de proximité²⁹⁶, soit une porosité alimentée par les multiples interconnexions de tous les réseaux, et non par les seules grandes infrastructures. Comme l'affirme Éloi Laurent, la mobilité ne doit pas être un substitut à l'aménagement du territoire²⁹⁷. De même, à l'inverse de la recherche d'un gradient

²⁹¹ Philippe Estèbe, *op. cit.*, p. 4

²⁹² Sandrine Berroir et alii, *Les Systèmes urbains français*, Travaux en ligne n° 10, Paris, Datar, 2012, p.15.

²⁹³ Jean Viard, « Dire la terre politique », in Jean-François Gleizes et alii, *Des Territoires à penser*, La Tour d'Aigues, l'Aube, 2015, p. 41.

²⁹⁴ Éloi Laurent, « Vers l'égalité des territoires : une introduction », in *Vers L'Égalité des territoires. Dynamiques, mesures, politiques*, rapport à la ministre de l'Égalité des territoires et du Logement, février 2013, p. 23.

²⁹⁵ François Caron, *La Dynamique de l'innovation*, Paris, Albin Michel, 2012, cité par Claude Rochet, *Les Villes intelligentes, réalité ou fiction*, Londres, ISTE ed., 2019, p.68.

²⁹⁶ Voir Sylvie Fol et Caroline Gallez, « Évaluer les inégalités sociales d'accès aux ressources Intérêt d'une approche fondée sur l'accessibilité », *Revue internationale d'urbanisme*, n° 4 / Juillet-décembre 2017, en ligne, ou Cécile Féré, « Vers un droit au transport ciblé et un droit à la mobilité conditionnel. L'évolution de la prise en compte des inégalités de mobilité dans les politiques urbaines », *Flux*, n° 91, janvier 2013, pp. 9-20

²⁹⁷ Éloi Laurent, *Vers L'Égalité des territoires, op. cit.*, p. 23.

de densité idéal du centre vers la périphérie²⁹⁸, serait recherchée une intensification des qualités propres à chaque territoire, fondement même de leur complémentarité²⁹⁹. Face à la trilogie « égalité/mobilité/densité », l'hypothèse serait d'en substituer une autre, telle que « solidarité/porosité/intensité ». Le paradigme quantitatif d'une égalité basée sur la mobilité et la densité (vitesse et capacité), serait remplacé par une approche qualitative du cadre de vie (matériel et social).

Cette proposition d'un paradigme de substitution peut être résumée de manière très concrète, à partir de la notion de solidarité qui, comme pour l'égalité, commande en quelque sorte les deux autres termes. D'une part, la solidarité permet un autre regard sur la mobilité. Être solidaire c'est être complémentaire : tous ne proposent pas les mêmes offres urbaines, mais assurent la possibilité de trouver chez le voisin des ressources absentes de son environnement immédiat. Cela suppose d'avoir un accès facile aux territoires voisins grâce à une « micro-mobilité » qui s'infiltré de manière qualitative entre les grands domaines fermés (lieux de production, logistique, équipements, etc.), en franchissement des grandes infrastructures (faisceaux de voies ferrées, voies rapides, cours d'eau, etc.) ou à travers elles³⁰⁰ (échangeurs, ports, etc.). Aux préoccupations de mobilité domicile-travail de longue portée est substituée une attention à celles domicile-aménités, services et emplois, qui correspondent au bassin de vie³⁰¹. D'autre part, la solidarité permet aussi de considérer la densité d'une manière différente. Non plus en visant un hypothétique gradient vertueux, vers lequel devrait tendre toute urbanisation par l'intermédiaire des mêmes artifices de développement, mais en déployant et en intensifiant ce qui fait sa spécificité, dans la mesure où sa contribution au tout (celui qui dépasse la somme des parties) en dépend.

Cette approche invite à regarder d'un autre œil l'alternative ville dense / ville diffuse. Généralement présentées comme exclusives, il s'agirait plutôt de les considérer comme les deux extrêmes d'une offre métropolitaine nuancée. Ce qui amène à repenser les territoires sous l'angle de la qualité des offres urbaines qu'ils proposent : non plus concurrentes d'un point de vue économique (par la mobilité-dispersion qui garantirait l'égalité des chances et l'équivalence des propensions à la densification), mais complémentaires du point de vue du cadre de vie. Ce glissement de paradigme permet aussi une relecture de l'héritage de l'urbanisme du XXe siècle et invite à une forme d'évaluation, tant du point de vue de l'urbanisme géographique, que de celui de terrain. La métropole parisienne s'y prête opportunément ainsi qu'à un regard critique sur les approches prospectives et opérationnelles qui tentent de dépasser les situations insatisfaisantes actuelles.

La métropole parisienne au prisme du confort

A l'aune de la notion de confort, l'offre urbaine de la ville centre est en général bien pourvue et correspond majoritairement à ce que recherchent les habitants qui ont fait le choix d'y habiter. La difficulté est moins d'y aménager l'espace (à certaines améliorations près) que de ménager la possibilité à toutes les catégories sociales qui souhaitent y accéder de le pouvoir dans de bonnes conditions³⁰².

²⁹⁸ Voir Philippe Panerai, *op. cit.*, pp. 17-42.

²⁹⁹ Cette perspective rejoint les conclusions du programme de recherche achevé en 2012 sur *Les pôles secondaires dans la réorganisation des mobilités : maturité et durabilité des espaces périurbains ? Exemples franciliens et toulousains*, mené sous la responsabilité de Martine Berger, LADYSS, Université Paris 1 ; Séverine Bonnin-Oliveira, LISST-Cieue, Université de Toulouse 2-Le Mirail.

³⁰⁰ On se reportera à ce sujet à l'action de « Passages » de l'Institut pour la ville en mouvement.

<https://www.ville-en-mouvement.com/fr/projets/passages-espaces-de-transition-pour-la-ville-du-21e-siecle>. Nathalie Roseau a abordé cette piste en ce qui concerne les aéroports : « Mobile en métropole : une condition durable ? », *Urbanisme*, hors-série n° 36, février 2010, pp. 59-60

³⁰¹ Voir à ce sujet Bres + Mariolle et chercheurs associés, « Le Grand Paris des densités dispersées » in *Habiter le Grand Paris*, *op. cit.*, p. 59.

³⁰² Dans son projet de thèse, Lilite Rossignol adopte un point de vue qui se rapproche de celui développé ici : Lilite Rossignol, « Les champs des possibles résidentiels à l'aune du projet du Grand Paris express », thèse de doctorat en cours sous la dir. de Emre Korsu et Camille Gardesse, LVMT, Université Gustave Eiffel.

A l'autre extrémité du gradient, les territoires majoritairement occupés par les lotissements de maisons individuelles ont sans doute la possibilité d'évoluer sans remettre en question ce qui fonde leurs qualités. Nous y reviendrons en ce qui concerne les ressources de l'aménagement. Toutefois, cette vision binaire, entre confort des villes et confort des champs, laisse de côté une part importante du territoire métropolitain, qui serait celui de la ville subie, celle des franges sans confort. Non pas les franges des confins de l'agglomération, mais les franges encapsulées au cœur de l'aire urbanisée, que l'on croise sans ordre apparent entre les boulevards des Maréchaux et les abords de la Francilienne.

Car si l'image mentale que l'on a d'une déambulation dans Paris peut être assimilée à un long plan-séquence jamais interrompu, si ce n'est par quelque brève pause sur un monument, en revanche, l'expérience d'un *transect* du Grand Paris de la périphérie est d'un autre ordre : montage syncopé en apparence aléatoire, dont les ruptures d'échelles et de formes sont parfois tempérées par un plan calme correspondant souvent à un ancien centre-bourg dont la trace demeure lisible par la présence ponctuelle d'architectures ordonnancées. Alors que, dans Paris, la discipline des projets politiques et techniques qui s'y sont succédés offre un paysage d'une rare cohérence, le tout de la périphérie souffre d'assemblages approximatifs et incertains, fréquemment inachevés et incidemment incompréhensibles aux usagers, voire aux riverains. Cette impression résulte du côtoiement, dans un espace géographique qui n'est pas infini, de systèmes complexes et leurs infrastructures, routières, ferroviaires, fluviales, aéronautiques, industrielles, énergétiques, hydrauliques, sanitaires, etc.

Les territoires habités piégés dans ce magma sont depuis longtemps identifiés comme particulièrement fragiles et vulnérables. Si plusieurs ont fait l'objet d'améliorations conséquentes, notamment grâce aux successives politiques de la ville, encore récemment Jean Viard appelait une prise en compte volontaire : « *La crise majeure du politique est aujourd'hui entre la ville et la campagne [c'est l'auteur qui souligne], dans cette césure périurbaine construite dans le désordre depuis un demi-siècle. Le temps est venu d'y faire de la ville aménageuse et politique.* »³⁰³ Il s'agit, à quinze années de distance, d'un résumé de ce que Marc Wiel détaillait déjà en 1999 : « *La qualité résidentielle d'une ville dépendra également dans le futur de l'aptitude à restructurer les grands ensembles, à bien les relier aux centres-villes, à gérer les effets (...) des nuisances de la circulation sur le peuplement de certains quartiers, à garantir une offre d'équipements de proximité, etc.* »³⁰⁴

Mais l'enjeu d'aménagement que représentent ces « franges intérieures » s'est encore accentué depuis que l'agglomération parisienne est entrée, au tournant du XXI^e siècle, dans une phase nouvelle de son processus d'organisation administrative et spatiale. Dans le lent mouvement de désindustrialisation qui caractérise le XX^e siècle finissant, plusieurs communes ont jugé opportun de se regrouper – ou ont été contraintes de le faire³⁰⁵ – afin de mieux coordonner leur développement. Or, l'on constate que ces regroupements ont souvent été contrariés par l'héritage d'époques pendant lesquelles la croissance des communes s'est plutôt faite isolément.

Dans une majorité de celles de première couronne, on peut observer un schéma d'organisation similaire : autour d'un centre bourg ancien traversé d'une voie primaire, accueillant parfois une gare près de laquelle se concentrent souvent les points de franchissement de la voie ferrée, se trouve un territoire intermédiaire où ont été construits quelques équipements publics et de l'habitat – individuel ou collectif selon la pression immobilière –, au-delà desquels se dressent habituellement de grands ensembles de logements – souvent sociaux –, eux-mêmes bordés d'unités logistiques ou de production. C'est en général

³⁰³ Jean Viard, « Dire la terre politique », *op. cit.* p.38

³⁰⁴ Marc Wiel, *La transition urbaine, op. cit.*

³⁰⁵ Ces regroupements ont d'abord été volontaires, comme dans le cas de Plaine commune ou Est ensemble, mais ont parfois été contraints, par exemple en ce qui concerne Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi, avant d'être rendus obligatoires par la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles. Cette échelle opérationnelle est toutefois à même de concilier enjeux communaux et de bassins de vie.

là qu'a été tracée la dernière grande génération d'infrastructures routières, sur les limites administratives, à distance des centres anciens ainsi préservés. Les grandes emprises logistiques s'y adossent, les voies créées subséquent y butent. Cette situation fait que, d'une part, si plusieurs communes se regroupent en une entité plus importante, le centre géométrique de l'intercommunalité se retrouve en marge des centres initiaux, au milieu d'infrastructures et d'emprises logistiques qui entravent les liens entre les centralités primitives, tandis que, d'autre part, les ensembles de logements établis en périphérie communale jouxtent ces mêmes grandes infrastructures... et peinent à y trouver un minimum de confort.

Une modification de point de vue, qui passerait de la mobilité domicile-travail aux conditions de confort, peut éventuellement aider à penser autrement le devenir de ces franges intérieures. Quelles devraient être les qualités spécifiques de cette offre urbaine qui ne se situe ni au centre, ni à la grande périphérie ? Quelles sont les aménités sur lesquelles elle peut compter ? A quel rapport à la nature peut-elle prétendre ? Cette modification de point de vue procure également un autre cadre d'analyse aux échecs de certaines opérations d'urbanisme : dans quelle mesure était-il raisonnable de combiner les contraintes du confort collectif (densité, promiscuité, etc.) à celles du confort individuel (éloignement des aménités), sans assurer l'accès aux qualités de ces deux offres (proximité à la nature et/ou accès aux services et emplois) ?

Grand Paris et urbanisme géographique : « nature »

Aborder le Grand Paris sous l'angle de la notion de confort, ou des offres urbaines qui la matérialisent, conduit à anticiper les effets du SDRIF sur ces dernières. Rappelons que celui-ci repose sur une stratégie qui vise à relier/structurer, polariser/équilibrer et préserver/valoriser, qui se traduit par la création de 77 gares, 240 km de métro, 70 km de RER et 75 km de tramway, de 930 quartiers de gare à densifier, ainsi que plus de 2 300 ha de parcs et jardins à créer (ill. n° 4). L'intensification urbaine concerne d'ailleurs tous les points réseaux, RER comme tramways, métro ou train.

Encore une fois, la ville centre n'est pas concernée par cette intensification, tandis qu'à l'autre bout du gradient, tel qu'envisagé précédemment, les quartiers de maisons individuelles risquent une perte de leurs qualités initiales de confort sous l'effet de cette stratégie qui pourrait conduire à un effet inverse de celui recherché par le SDRIF. Mais c'est d'abord l'impact sur la ville des franges qui nous intéresse plus particulièrement, tant elle présente une marge importante de progression³⁰⁶.

Ce sont effectivement ces territoires où plusieurs stations du Grand Paris express sont programmées. Elles sont envisagées dans la double logique d'un relai local pour l'intensification des mobilités domicile-travail de longue portée et d'une rente foncière à capter sur la valorisation issue des transactions entre opérateurs. Or, dans un souci de rentabilité et de sécurisation des investissements, ces opérations reposent en général sur l'idée d'une reproduction des qualités urbaines du centre (concentration programmatique et densité), parfois même en remplacement de ce qui préexistait. On peut s'interroger sur la pertinence d'aborder tout fragment métropolitain dans une perspective unique de devenir centre. D'autant que cette soudaine disqualification des productions architecturales et urbaines souvent héritées des trente glorieuses, ou parfois antérieures, n'est probablement pas compréhensible pour leurs habitants auxquels on disait hier qu'elles étaient suffisamment dignes pour être rénovées, tandis que l'on envisagerait aujourd'hui leur démolition³⁰⁷.

Densification et amplification programmatique aux points de réseau d'un côté ; création de parcs et jardins de l'autre ; accroissement des mobilités entre les deux : peut-on envisager d'articuler autrement ces segments de la transition métropolitaine envisagée par le SDRIF ? Si l'on adopte la thèse de Robert

³⁰⁶ *Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Région de Paris, op. cit.*, « Présentation générale », Cf. 2^e partie, § Structuration, densification et environnement.

³⁰⁷ Cette hypothèse devrait être vérifiée par une enquête que les conditions de cette HDR n'ont pas permise.

Fishman exposée dans son ouvrage *L'Utopie urbaine au XXe siècle*³⁰⁸, force est de constater que les trois propositions maîtresses de Howard, Wright et Le Corbusier que sont la Cité jardin, Broadacres et la Ville de trois millions d'habitants, ont été pensées en opposition à la ville sédimentée. Les lotissements de maisons individuelles de grande périphérie et la *suburbia*, qui sont les avatars des deux premières, en sont substantiellement concurrentes³⁰⁹, de même que les grands ensembles des franges, imparfaits dérivés de la troisième. Cette opposition à la ville héritée se manifeste notamment dans un gène commun de désir de nature. Bien qu'inégalement mise en œuvre dans les productions auxquelles elle est associée, cette nature peut être appréciée en fonction du potentiel écosystémique qu'elle procure aux morphologies urbaines et suburbaines dans lesquelles elle se trouve, en relation avec leur environnement immédiat, dans une visée multicritère.

L'expérience initiée lors du Programme interdisciplinaire de recherche ville et environnement³¹⁰ qui visait la constitution d'un « Atlas analytique de la trame verte de Marseille » reposait sur cette hypothèse³¹¹. En ce qui concerne les « espaces périphériques », les auteurs constatent que : « *le maillage plus dense d'espaces à caractère naturel repose en grande partie sur le régime de la propriété privée. Ils se composent donc essentiellement de jardins privés de taille variable (jardins individuels associés au pavillonnaire, jardins de copropriétés)* ». Ce qui inclut ceux des ensembles de logements locatifs propriétés de bailleurs : espaces périphériques qui correspondent à l'ancienne banlieue agricole de Marseille³¹². « *Le jardin privé (...) devient potentiellement un relais supplémentaire dans la constitution de corridors écologiques, en proposant une succession d'espaces naturalisés [qui] semblent composer un maillage écologique urbain fondamental.* »³¹³ Ce témoignage met en évidence certains risques d'altération écosystémique encourus du fait des stratégies de densification, si elles ne sont pas guidées par une approche interdisciplinaire et multicritère.

Cette corrélation écosystémique entre habitats individuel et collectif permet d'apprécier le potentiel de ces morphologies souvent critiquées. Elle conduit aussi à aborder autrement certains mécanismes de dégradation des conditions du logement populaire, documentées avec précision par Anne Lambert dans son ouvrage *Tous Propriétaires*³¹⁴, qui met en évidence, du point de vue de l'environnement, le double échec de l'aménagement de la périphérie de certaines grandes villes françaises, en l'occurrence Lyon. Elle identifie comme l'une des motivations de la fuite des grands ensembles vers les lotissements de grande périphérie le désir d'échapper à un contexte qui cumule une excessive promiscuité et un manque d'aménités (services et nature). Une fuite qui devient un piège lorsque l'équation économique des ménages se heurte à la moindre fluctuation du coût de la vie (le prix du carburant par exemple). Les travaux d'aménagement extérieur sont les premiers à être reportés *sine die*, tandis que l'accès aux services est compromis par la nécessité d'utiliser la voiture. Alors que les écologues marseillais constatent la contribution des jardins privés aux écosystèmes locaux, dans cet exemple lyonnais c'est l'absence d'éléments de nature privée, tant individuelle que collective, qui est mise en évidence.

On constate trop fréquemment que la planification d'Etat des décennies de l'après Seconde Guerre a conduit à dissocier la réalisation des grands ensembles de celle des équipements du confort collectif qui

³⁰⁸ Robert Fishman, *Urban Utopias in the Twentieth Century*, NY, Basic Books, 1977

³⁰⁹ Bien qu'il soit erroné de mettre sur le même plan le phénomène français – si ce n'est européen – de l'expansion des agglomérations sous la forme de lotissements de pavillons et la dissolution de l'habitat dans un territoire « sans lieux ni bornes », ni centre d'ailleurs, à l'américaine. On se reportera à ce sujet à Melvin M. Weber et Jean Taricat, *op. cit.*

³¹⁰ Programme PRIVE, soutenu par le CNRS et le ministère de l'Écologie, de 2008 à 2011

³¹¹ Carole Barthélémy et alii, « Natures urbaines à Marseille : entre démarche interdisciplinaire et projet environnemental », in Sabine Barles, Nathalie Blanc (dir.), *Écologies Urbaines sur le terrain*, Paris, Economica, 2016, pp. 45-60

³¹² *Ibidem*, p.51

³¹³ *Ibidem*, p.59

³¹⁴ Anne Lambert, « *Tous Propriétaires* », *l'envers du décor pavillonnaire*, Paris, éditions du Seuil, 2015

devaient les accompagner, lorsqu'ils n'ont pas tout simplement été abandonnés faute de moyens. Dans la mesure où leurs habitants se retrouvent soumis au même éloignement des aménités que les occupants de lotissements de maisons individuelles, la contrainte de la densité, de même que la promiscuité qui vient avec, devient intolérable. Cette double contrainte se fait plus insupportable encore dès lors que la présence de la nature n'est même pas aménagée.

Si l'on ajoute à ce constat sur le potentiel écosystémique des grands ensembles de logements, celui de leur proximité aux grandes infrastructures de mobilité, on entrevoit sur quelles ressources pourrait se fonder une combinaison alternative des données programmatiques de la transition métropolitaine que sont la densification, la création de parcs et jardins et l'accroissement des mobilités. Ces ressources de l'aménagement, illustrées par les cartes jointes (ill. n° 9 et 10), sont abordées plus loin.

Grand Paris et urbanisme géographique : « structures »

La perception des paysages urbains joue un rôle prépondérant dans l'image mentale que les habitants ont de leur métropole. Du point de vue des morphologies, les débats récents suggèrent que deux modèles seraient en compétition³¹⁵ : la ville compacte des courtes distances et des fortes densités ; la ville dispersée ou diffuse. Cette alternative est l'héritage des utopies dominantes du XXe siècle qui se déploie au sein des systèmes de forces mis en mouvement lors d'épisodes d'expansion ou de consolidation métropolitaine qui dessinent les territoires morcelés déjà décrits : centres-bourgs, villages et villes sédimentées ; grands ensembles d'habitation ; nappes de maisons individuelles ; domaines spécialisés d'activité, de production ou de logistique ; infrastructures de mobilité ou de transport d'énergie ; « franges intérieures » et « tiers territoires » naturels ou techniques ; terres agricoles, bois, forêts ; etc. Autant d'aires spécialisées qui se côtoient sans généralement entretenir de relations, dont certaines sont séparées de leurs voisines par des coupures induites par les réseaux de grande circulation nécessaires à leur fonctionnement, et répondent à une équation qui corrèle « vitesse et fonctionnalisation de l'espace », pour reprendre une expression de Frédéric Héran³¹⁶.

Bien que les facteurs intervenant lors d'épisodes intenses de développement urbain soient plus nombreux et leurs combinatoires plus complexes que ceux du binôme infrastructure-urbanisation, ces aires spécialisées sont le fruit de l'idéologie dominante du XXe siècle et de la technique du zoning, leur développement reposant sur une infrastructure puissante qui réduit les temps de parcours d'une aire à l'autre, et particulièrement depuis et vers celles dédiées à l'habitat. Il est évident que l'ordonnement par le zoning a rendu les résultats de ce processus plus morcelés encore, notamment compte tenu de la nécessité de mettre en relation rapidement des zones spécialisées, distantes les unes des autres, par des réseaux qui hachent le territoire.

L'analyse des « métabolismes urbains », telle qu'entreprise par divers chercheurs depuis le tournant du siècle, met en lumière la croissance exponentielle des dépenses d'énergie et de matière induites par les modes de vie métropolitains, en grande partie déterminés par les organisations spatiales qui les ordonnent. L'une des hypothèses déduites des études menées par Sabine Barles³¹⁷ est

³¹⁵ Parmi les travaux qui incarnent cette dialectique, on consultera notamment ceux déjà cités en introduction : Robert Bruegmann, *Sprawl: a Compact History* ; Austin Troy, *The Very Hungry City*, chapitre 3, "The Very Mobile City", p. 59 et suivantes. Ou encore l'article du site Batiactu, « La Banque mondiale prône l'étalement des villes », <http://www.batiactu.com/edito/la-banque-mondiale-prone-l-etatement-des-villes-27968.php>. La thèse de Guillaume Pouyane, *Forme urbaine et mobilité quotidienne*, Université Montesquieu - Bordeaux IV, 2004, qui s'intéresse à l'agglomération bordelaise, permet de moduler des conclusions souvent hâtives. De même que l'ouvrage de Sébastien Munafo, *La Ville compacte remise en cause ? Formes urbaines et mobilités de loisirs*, Neuchâtel, Éditions Alphil, 2016

³¹⁶ Frédéric Héran, *La Ville morcelée, op. cit., chapitre 6*, « Vitesse et fonctionnalisation de l'espace »

³¹⁷ Sabine Barles, « L'écologie territoriale et les enjeux de la dématérialisation des sociétés : l'apport de l'analyse des flux de matières », *op. cit.*

d'envisager la dématérialisation des échanges entre les aires d'occupation du territoire, afin non seulement de réduire les dépenses d'énergie inhérentes aux déplacements des personnes, mais de diminuer également celles nécessaires à la matérialisation d'infrastructures toujours plus puissantes.

Freiner l'augmentation des déséquilibres métaboliques par l'atténuation des échanges matériels entre sphères métropolitaines peut aussi se concrétiser par diminution des besoins de déplacement dus à la spécialisation de ces aires, dont la desserte dépend de systèmes lourds à mettre en œuvre et entretenir (autoroutes, métro, train). Il s'agirait de maîtriser l'expansion de l'urbanisation (voire sa dispersion), notamment celle en lotissements de maisons individuelles qui consomment trois fois plus de matière que les constructions localisées dans la ville dense³¹⁸, mais aussi les relations entre domaines spécialisés d'habitat et bassins d'emploi.

La réponse apportée par le Grand Paris express repose sur la contraction des temps de déplacement à l'échelle de la métropole. Elle est à l'opposé de cette voie. Une alternative est la recherche d'une diversité à l'échelle communale afin de diminuer les nécessités de mobilité. C'est le risque d'une mise en compétition des communes qui serait encouru, toutes espérant les mêmes ressources de développement, comme déjà envisagé supra. Plutôt que de viser une systématique diversification, qui concourrait à une forme d'isotropie, c'est l'intensification des offres locales qui pourrait être recherchée. Cela préserverait leurs spécificités par ajout de compléments mineurs aux domaines souvent spécialisés qui les composent³¹⁹. Couplées à un élargissement de l'assiette du territoire d'usage quotidien³²⁰, les qualités des offres initiales seraient non seulement préservées, mais rendues à la fois plus cohérentes et plus complémentaires³²¹. On pourrait alors programmer une atténuation des nécessités de mise en relation (rapide) des offres contrastées, au profit d'une augmentation de leurs qualités propres (notamment qualité de confort), qui reposerait sur des micro-mobilités de proximité. Il s'agirait moins de construire les conditions d'une compétition que celles d'un dialogue. Car, comme on peut le déduire de la recherche d'Anne Lambert sur les lotissements de pavillons, améliorer les qualités de l'offre des franges intérieures, c'est lutter contre la dissémination des « HLM à plat » de la grande périphérie³²².

Ainsi, du point de vue de l'aménagement, en suivant l'hypothèse que la dynamique structurante de l'organisation métropolitaine serait la recherche d'un confort spécifique, c'est sous la forme d'une complémentarité et d'un dialogue entre offres urbaines que l'on peut envisager l'évolution des territoires, et non sous celle d'une compétition qui tendrait à amoindrir leurs différences. Cela soulève deux questions au moins du point de vue de l'aménagement : comment peuvent évoluer les principales offres urbaines massivement produites au XXe siècle, notamment dans leur rapport aux bassins d'emploi ? Quelle est l'empreinte écologique acceptable des solutions retenues ?

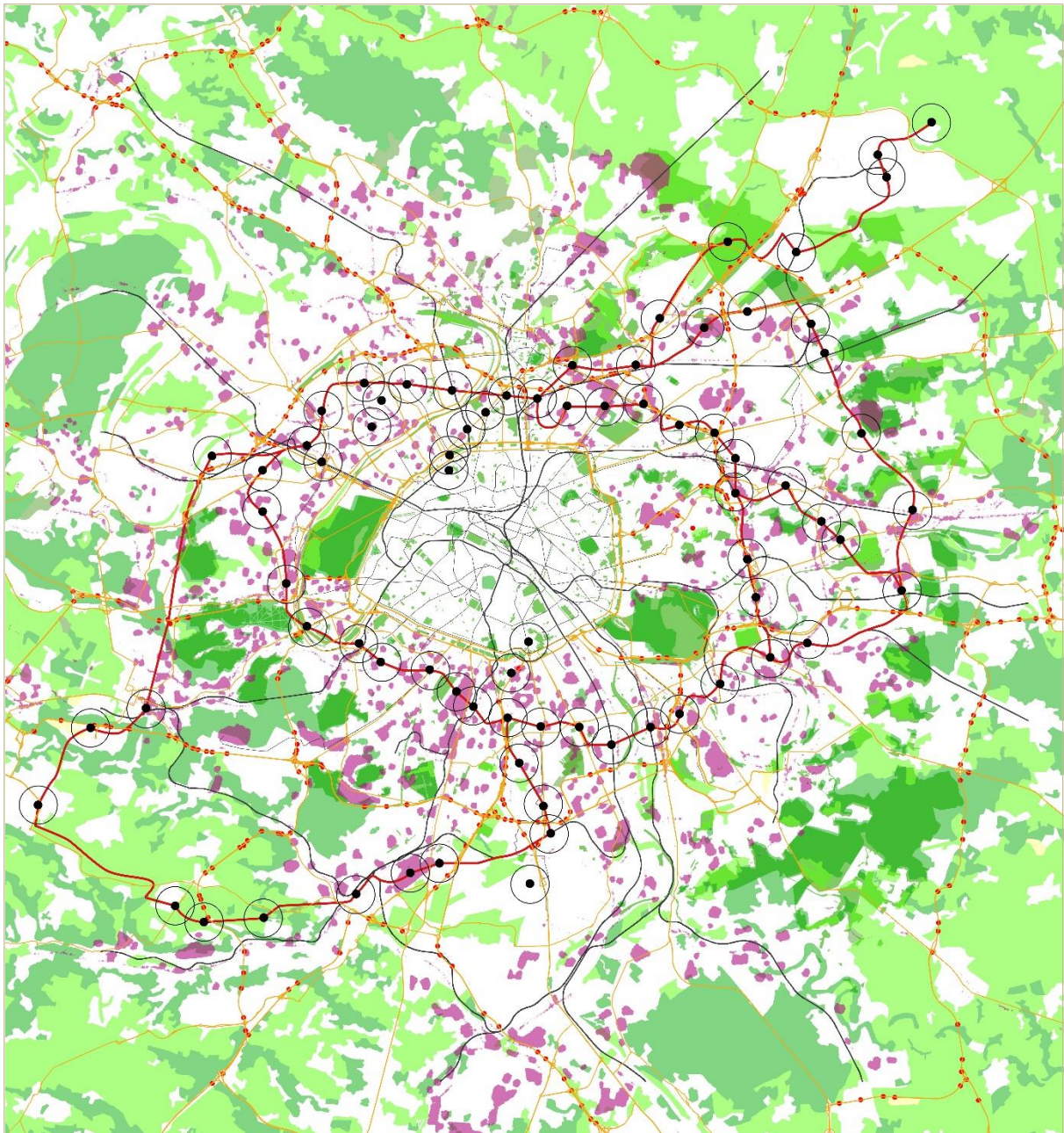
³¹⁸ 1 m² SHON en lotissement périurbain représente 6 T de matière pour 2 T en milieu urbain dense, cf. Sabine Barles, « L'écologie territoriale et les enjeux de la dématérialisation des sociétés », *op. cit.*

³¹⁹ Comme par exemple quelques logements intermédiaires dans un secteur de maisons individuelles, de manière à offrir aux résidents la possibilité de se maintenir sur place lors d'un changement de mode d'habiter, plutôt que de devoir quitter leur quartier ou leur commune.

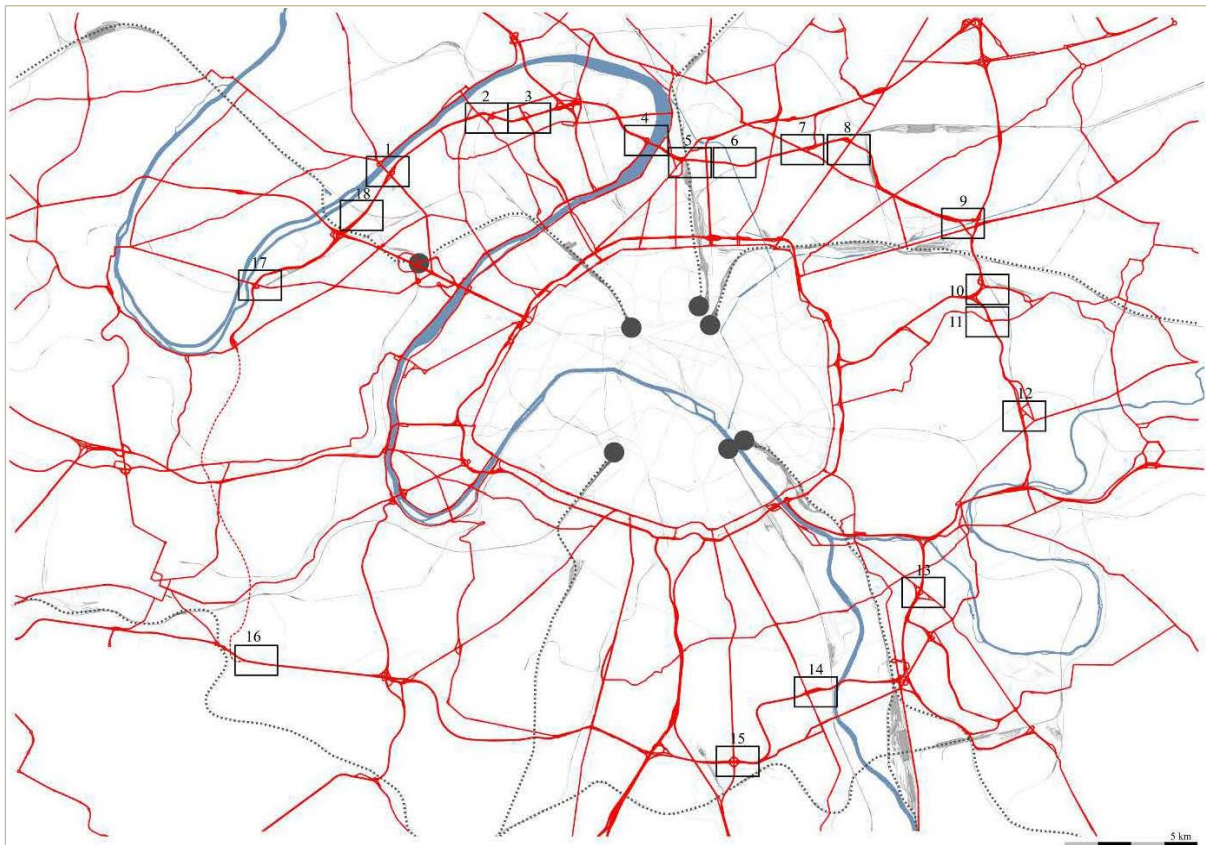
³²⁰ Par exemple en pouvant déménager dans une commune limitrophe sans avoir à changer de centre administratif ou de services locaux (bibliothèques, piscine, centre social, etc.), ceux-ci étant programmés et administrés au niveau intercommunal.

³²¹ Cette hypothèse va dans le sens de travaux de Sylvie Fol et Caroline Gallez, qui mettent en évidence l'importance des dimensions territoriale et résidentielle dans l'équilibre entre ancrage et mobilité, rappelant le nécessaire renforcement de l'accessibilité aux ressources urbaines face aux injonctions à être mobile. « Évaluer les inégalités sociales d'accès aux ressources Intérêt d'une approche fondée sur l'accessibilité », *op. cit.*

³²² Anne Lambert, *op. cit.*



9. Les ressources du Grand Paris : forêts, bois, parcs et jardins (source Apur), réseau magistral (jaune), réseau ferré (noir), GPE (rouge) et grands ensembles (rose, source SDAU RP, fig. 7, p. 54). Dessin Agence d'architecture André Lortie 2015-2021



- Gare ferroviaire
- Axe routier principal
- Chemin de fer
- Cours d'eau
- - - Limite communale

10. Repérage (rectangles numérotés) des principaux diffuseurs présentant un potentiel de simplification pouvant dégager des emprises foncières susceptibles d'accueillir un développement immobilier. Dessin Chayma Westlati, agence d'architecture André Lortie, 2015.

Les ressources de l'aménagement

A nouveau, en ce qui concerne l'accès à ces ressources, dont celles financières notamment, il y a un décalage entre la ville centre, où les aménagements sont déjà de haute qualité, et une majorité des collectivités de la périphérie. La question s'y pose toutefois différemment. Il s'agit moins de trouver des ressources d'amélioration, que de se demander comment capter une part de la valorisation dont bénéficie le centre, qui découlerait des investissements publics consentis pour la périphérie ? Car il est peu vraisemblable que l'amplification des valeurs immobilières dans Paris depuis 2016 n'ait aucun lien avec l'appréciation de l'amélioration globale du contexte métropolitain.

A l'autre extrémité du gradient morphologique, se pose la question de l'économie d'ensemble de l'évolution de la métropole des champs. Nous avons vu pourquoi il est important de ne pas dégrader cette offre urbaine qui répond aux attentes d'une proportion non négligeable des Grands Parisiens. Mais encore faut-il s'interroger au sujet de la croissance permanente de cette offre. L'hypothèse que l'on peut émettre, qui est issue de l'expérience du travail avec des promoteurs immobiliers et qui devrait être mise à l'épreuve d'une enquête méthodique, est qu'une diversification marginale de l'offre d'habitat au sein d'une commune serait plus efficace que la densification ou l'extension du domaine des pavillons. C'est, du moins, ce que l'on peut vérifier au cas par cas : face au souhait du maire d'une commune majoritairement occupée de maisons individuelles, de réaliser une emprise foncière conséquente, un promoteur immobilier répondra en général par des maisons individuelles. La raison est simple : la majorité des mutations enregistrées dans la commune concernant des maisons individuelles, il en conclura que cela résume la demande³²³. Pourtant, une analyse des principales données suffit à contredire cet *a priori*.

Tout d'abord, il est évident que dans une commune majoritairement occupée par des maisons, la majorité des transactions concernera des maisons. Ensuite, les quartiers de pavillons de grande périphérie ont en général été construits de manière massive, par tranches conséquentes de types relativement homogènes, accueillant des ménages eux aussi relativement homogènes. Or, pour les plus anciens, est advenue une déconnection entre la situation du ménage, qui a évoluée, et le type d'habitat. Mais l'absence d'une offre alternative impose aux candidats au déménagement de changer de commune, donc d'environnement social et matériel, ce qu'ils ne souhaitent généralement pas. Enrichir marginalement l'offre supposerait de proposer des types d'habitat alternatifs, bénéficiant de qualités de confort similaires. L'introduction d'une offre complémentaire devrait entraîner plus de fluidité dans le marché immobilier et contribuer à le détendre, ramenant des ménages plus jeunes et une dynamique de peuplement sans avoir à financer une extension excessive de l'aire urbanisée.

Par ailleurs, à de rares exceptions près, on constate que l'habitat issu de ces processus de production présente des lacunes au regard de certains facteurs de confort immédiat, notamment d'ambiance (isolation contre le froid et le chaud, insolation, ventilation, etc.), qui augmentent sa dépendance énergétique. On peut faire l'hypothèse que cela constitue un second frein à la mutation, incitant à la production de nouveaux développements qui, au rythme actuel des évolutions réglementaires, se retrouveront à leur tour face à ce défaut dans des intervalles toujours plus courts. Afin de répondre à ce type de situations, des états américains ont accompagné la création de sociétés parapubliques qui consolident les divers financements disponibles pour l'amélioration énergétique des bâtiments et proposent un guichet unique³²⁴. Réduire l'écart de qualité entre patrimoines neuf et ancien devrait aussi contribuer à fluidifier et donc à détendre le marché immobilier, tout en préservant cette offre de certains phénomènes de dégradation par densification.

³²³ Cet exemple est issu d'une expérience vécue dans la commune de Magnanville, dans les Yvelines, au milieu de la décennie 2010.

³²⁴ Efficiency Vermont en est une, devenue une référence aux Etats-Unis. Elle prend en charge les travaux d'optimisation et les dépenses énergétiques, en contrepartie d'un versement mensuel moyen déduit des charges historicisées, jusqu'à l'amortissement. Austin Troy, *The Very Hungry City*, op. cit., p. 157 et suivantes.

De quelles marges de manœuvre dispose-t-on, entre la ville centre et celle des pavillons, dans les territoires de frange, afin de permettre leur amélioration ? C'est dans leurs rapports à deux grands systèmes d'échelle régionale que leur évolutivité peut être envisagée : celui des espaces non bâtis (grand réseau de parcs, forêts et bois) et celui des grandes infrastructures, routières et de transport en commun sur rail.

Dans ses travaux d'« économie pastorale », l'agronome et économiste Jean Cavailhès a mis en évidence la valorisation immobilière qui découle de la proximité à la nature³²⁵. Celle-ci devrait inciter les collectivités à naturaliser les domaines métropolitains non bâtis des franges intérieures afin de les mettre en valeur et monétiser les trames vertes dès lors que les services écosystémiques rendus sont avérés³²⁶. Il s'agirait notamment d'aménager les « chutes territoriales » produites lors de la mise en œuvres des grandes infrastructures, qui souvent morcellent les grands domaines naturels, afin de reconnecter ceux-ci entre eux et de requalifier les abords de celles-là, notamment lorsqu'elles jouxtent des ensembles d'habitation. Cette idée va à l'encontre de celle qui consiste à considérer que « *la réalisation d'espaces publics n'a d'intérêt que si les habitants se les approprient effectivement* »³²⁷. Les services rendus par ces espaces vont au-delà de l'usage public qui en est fait. Ils se calculent en économie de santé (qualité atmosphérique), de moyens techniques (prévention des aléas), de confort (modération climatique) et de biodiversité. La part tangible de cette valorisation est celle de l'immobilier, qui en profite directement et s'en trouve valorisé. Compte tenu de leur implantation souvent à distance des centres primitifs des communes, de nombreux grands ensembles se trouvent en rive de bois, de forêts, ou de grandes aires non bâties susceptibles d'être intégrées à la trame verte régionale et de contribuer à leur régénération (cf. ill. n° 9).

L'autre grand système qui recèle un fort potentiel de valorisation est celui des grandes infrastructures et notamment celles du réseau routier magistral. On en retiendra deux principaux aspects : celui des usages et celui de l'assiette, découlant en quelque sorte d'une évolution possible de sa destination, qui serait d'abord considérée en tant que desserte locale plutôt que régionale, nationale ou internationale³²⁸. Cet inversement de la doctrine initiale induirait certaines externalités. Prendre acte de ce rôle devrait renouveler les conditions de fonctionnement et les critères d'évaluation du réseau. Par exemple, d'un simple ralentissement des vitesses découlerait des externalités telle qu'une atténuation des dégradations atmosphériques (bruit et fumées) induisant une revalorisation des quartiers riverains. Cela permettrait d'introduire d'autres usages nécessitant des aires d'arrêt (bus, navettes, covoiturage). Conçu en continuité de flux et de vitesse en traversée de l'agglomération parisienne, avec l'objectif de conquérir les grands tracés structurants issus des générations antérieures (routes nationales rayonnantes et routes départementales d'interconnexion), ce réseau a engendré de nombreux ouvrages tels que bretelles, autoponts ou passages dénivelés qui ont perdu leur utilité depuis la requalification progressive du réseau primaire en voirie locale, par la création de tramways et de bus à haut niveau de service notamment. Prendre acte du changement de nature du réseau magistral, sans renoncer à sa fonction initiale, rendrait possible le déclassement d'ouvrages de diffusion et une modification de son assiette libérant des emprises utiles au renouvellement urbain (ex. ill. 11, 12). Ce changement est d'autant plus vraisemblable que la part des déplacements en voiture devrait s'intensifier avec l'arrivée des véhicules autonomes, contribuant à la mutation des grandes infrastructures dans une logique de desserte locale. La mutation des diffuseurs divergents, garantissant la continuité de flux à longue distance, en diffuseurs convergents,

³²⁵ Voir par exemple, J. Cavailhès et alii, « La valeur des paysages périurbains dans un marché immobilier en France », in Des Rosiers (F.), Thériault (M.), *Information géographique et dynamiques urbaines*, Paris, Ed. Lavoisier, 2008, chapitre 9, pp. 225-248. J. Cavailhès (dir.), D. Joly (dir.), *Les Paysages périurbains et leur prix*, Besançon, Presses universitaires de Franche-Comté, 2006.

³²⁶ Commission Européenne, *Créer une Infrastructure verte pour l'Europe*, Bruxelles, Union européenne, 2014

³²⁷ Isabelle Baraud-Serfaty, Clément Fourchy, Nicolas Rio, « Financer la ville à l'heure de la révolution numérique », *Esprit*, Juin 2017, n° 435, p. 133

³²⁸ C'est ce que l'on peut déduire des statistiques présentées dans le livre blanc du Forum métropolitain du Grand Paris, *Vers Des Mobilités durables, intelligentes et optimisées en Ile-de-France à l'horizon 2030*, 2018

assurant la desserte locale, pourrait dégager un foncier opportun. Si l'on superpose à la carte de ces points de diffusion celle des points réseau du Grand Paris express, le foncier ainsi libéré apparaît propice à l'implantation de pôles d'emploi bien desservis (ill. n° 8, 9, 10 et documents graphiques annexés au volume 2, pages 173 et suivantes).

Dans leur étude pour le Grand Paris³²⁹, Studio 09 Secchi-Viganò et SMU ont mis au point une carte des propriétés de Lucifer suggérant que les principales nuisances engendrées par les grandes infrastructures métropolitaines dégradent l'habitabilité des grands ensembles souvent situés à leur proximité. Un autre horizon est envisageable. En troquant leur fonction de liaison à longue distance pour celle de desserte locale et en accueillant des haltes de transport collectif ou à la demande, les voies rapides peuvent passer du statut de nuisance subie à celui de ressource accessible, notamment pour les habitations qui les jouxtent, le foncier libéré par cette mutation pouvant accueillir des pôles d'activité pourvoyeurs d'emplois. A revers de ces situations, l'aménagement des trames vertes et bleues peut participer de la requalification des mêmes sites. Autant d'aménagements qui pourraient être financés par une part de la rente captée sur les transactions immobilières de la ville centre, qui bénéficient des améliorations de sa périphérie. Autant d'options pouvant concourir à une atténuation de l'empreinte carbone de l'urbanisme.

Cette approche empirique de l'habitat collectif des franges métropolitaines et de l'habitat individuel des grands domaines de lotissement met en évidence leur disponibilité à un autre dialogue, celui avec les espaces ouverts (*open spaces*), avec la nature et avec l'environnement en général. Cette piste, qui ne sera pas approfondie, est l'une des préoccupations majeures des débats sur le renouveau de l'urbanisme³³⁰ et de l'aménagement des territoires³³¹. Elle remet au goût du jour l'injonction adressée en 1929 par Robert de Souza dans sa conférence « L'urbanisme en dix commandements » : « *il est nécessaire de renverser l'ordre habituel des facteurs, renversement qui se traduirait par la formule : savoir où ne pas construire avant de savoir où construire.* »³³²

L'urbanisme des données

La régénération d'emprises foncières libérées par le déclassement de leurs occupations antérieures en conséquence d'évolutions techniques et sociales est un canal conventionnel de création de valeur à même de contribuer au financement du renouvellement urbain. L'évolution des pratiques et des usages liés aux innovations dans le domaine des technologies de l'information engendre des mutations qui sont d'un tout autre ordre. Ces phénomènes sont particulièrement tangibles en ce qui concerne les réseaux en général et ceux des mobilités en particulier et ouvrent l'horizon d'une transformation profonde de l'urbanisme qui nécessite un développement en soi et dans lequel la question du financement de la régénération urbaine est centrale.

La production de et l'accès aux données est un enjeu politique, économique, technologique et social contemporain de premier ordre. L'urbanisme, et la ville en général, n'y échappent pas : « *La révolution numérique agit comme un puissant facteur de transformation de l'espace et des services urbains.* »³³³

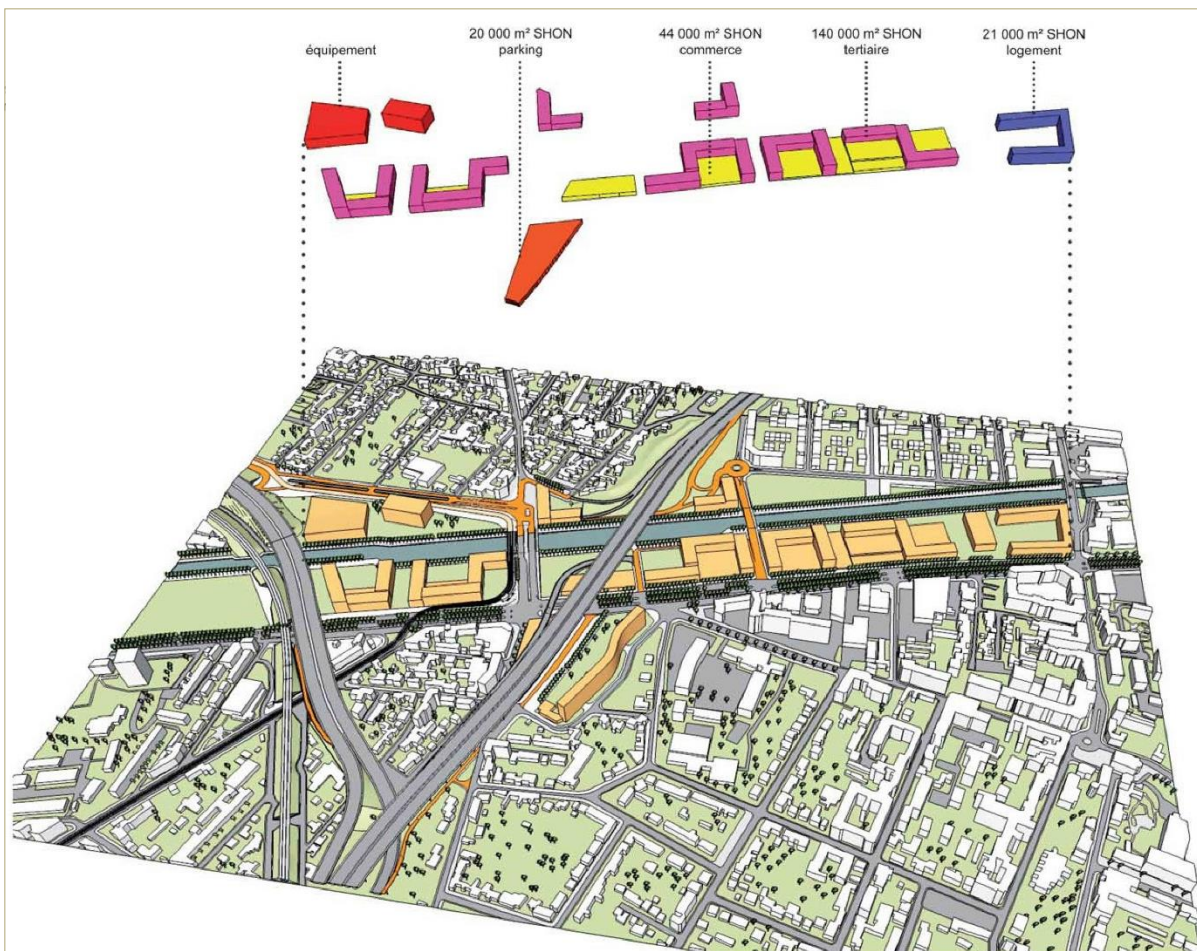
³²⁹ Bernardo Secchi, Paola Viganò, *La Ville poreuse, un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*, Genève, MetisPresses, 2011, p. 150.

³³⁰ § « Dialogues avec l'environnement », in Sabine Bognon, « Environnements », *op. cit.*, p. 76 et suivantes et *ibidem*, Sabine Bognon et Emma Thébaud, « Ecologisation. Processus et éthique et réponse aux crises globales », in *Urbanisme et aménagement, op. cit.*, pp. 41-61

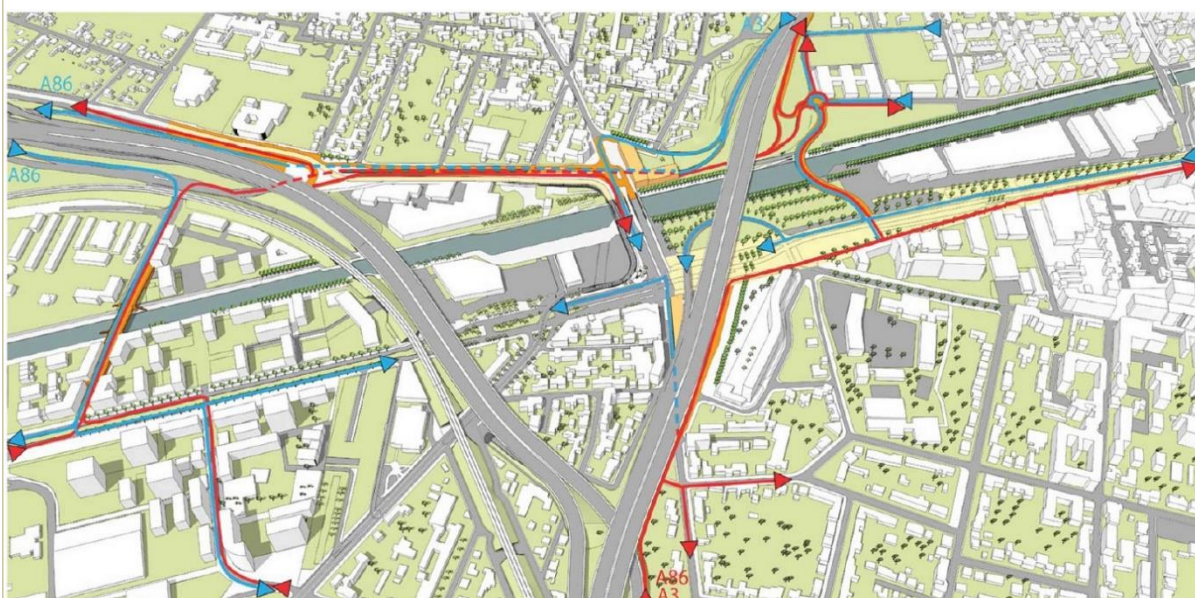
³³¹ Bruno Rebelle, « L'urgence écologique impose une refondation radiale de la pensée aménagiste », in *Repenser l'aménagement du territoire, op. cit.*, pp. 251-260

³³² Robert de Souza, « L'urbanisme en dix commandements », in *La Revue mensuelle du Musée social*, 1929, p. 127

³³³ Ibcity, Acadie, Espelia, *Qui Paiera la Ville (de)demain ? Étude sur les nouveaux modèles économiques urbains*, Adem, AMF, PUCA, 2017, p.5.



11. Agence d'architecture André Lortie (mandataire), Pont de Bondy, étude de pré-programmation pour la DVD 93, hypothèse de programmation et estimation des constructibilités, sept. 2011



12. Conseil Général de Seine-Saint-Denis, DVD, Secteur Pont de Bondy, Synthèse de réflexions sur l'évolution du contexte à long terme, 2014 (Agence d'architecture André Lortie mandataire)

En France, de même qu'ailleurs dans le monde, cette « révolution numérique » advient dans une période de profonds changements économiques et politiques qui touchent la gouvernance des territoires³³⁴. D'ordonnateur et financeur, l'Etat est progressivement passé à un rôle de régulateur et, dans le meilleur des cas, de facilitateur, cela sans pour autant avoir renoncé à toutes ses prérogatives, ce qui complique les choses un peu plus encore. Ce n'est pas l'objet ici de questionner cette évolution et ses modalités de mise en œuvre, mais plutôt de repérer certaines conséquences qui concernent l'urbanisme, notamment son financement. Les collectivités doivent trouver les ressources nécessaires non seulement à assurer leur développement, mais d'abord leur fonctionnement. Or, la complexité et la permanente mise à niveau des réseaux et des systèmes qui garantissent l'efficience territoriale demandent de puissants moyens. Nous avons vu dans les paragraphes précédents certaines possibilités de financement, mais elles demeurent marginales par rapport à ce qui constitue le cœur de l'action publique.

Bien qu'il n'y soit pas réductible, un des rôles des collectivités (communes, groupement de communes, métropoles, etc.) est celui d'organisateur des services rendus à ses habitants, soit directement, soit par délégation auprès de concessionnaires publics, parapublics, privés ou mixtes. Pour assurer ce rôle, elles peuvent percevoir un paiement direct et/ou prélever une taxe ou un impôt. Il en est ainsi des transports en commun en Ile-de-France, dont le service est délégué à une « autorité organisatrice de la mobilité », financée par les collectivités, les utilisateurs lors de l'achat de leur titre de transport et par un impôt, le « versement transport » des entreprises de plus de onze salariés. Toujours dans le domaine des transports, on constate que les services offerts aux habitants évoluent en partie grâce aux technologies de l'information : le covoiturage est une alternative qui se développe par le biais d'applications mobiles dédiées. Afin de sécuriser cette pratique et faciliter son interface avec les transports publics, la collectivité se doit d'aménager des espaces destinés à la dépose et au chargement des passagers. Certes, cette pratique est vertueuse, dans la mesure où elle optimise l'utilisation des véhicules particuliers, diminue l'intensité soit de la circulation automobile, soit dans les transports en commun, et maximise l'utilisation des infrastructures publiques. Mais, dans le même temps, la transformation du domaine public engagée par la collectivité pour améliorer les conditions de cette pratique bénéficie à un opérateur qui ne débourse rien en contrepartie de l'utilisation des infrastructures dont son activité dépend. Cette remarque concerne aussi bien les trottinettes, dont l'utilisation nécessite une qualité élevée de surface de roulement, que les VTC, qui ne sont performants que si la circulation est régulée et sécurisée. Sans oublier le fait que ces pratiques, qui sont complémentaires des services publics historiquement assurés par la collectivité, pourraient mettre en péril le service public lui-même en cas de trop forte concurrence...³³⁵

« Dans le modèle classique de la ville des réseaux, l'infrastructure était financée par son utilisation, dans une logique d'économie d'échelle consistant à faire supporter les coûts fixes par le maximum d'usagers. Dans le modèle de la ville des plates-formes, l'infrastructure (les voitures du tramway, les rails, les tuyaux d'eau, etc.) reste essentielle, mais il n'est pas nécessaire d'en être propriétaire ou de la contrôler puisqu'elle est facilement mobilisable, soit parce qu'elle est distribuée, soit parce qu'elle est mise à disposition gratuitement – comme la voirie. Ainsi, l'offre de services reste dépendante de l'infrastructure mais ne la rémunère pas. »³³⁶

Si l'on retient qu'une plateforme se définit comme « toute personne physique ou morale proposant, à titre professionnel, de manière rémunérée ou non, un service de communication au public en ligne ou

³³⁴ Nicolas Douay a dressé une « boussole » des tendances qui oscillent entre acteurs publics et privés et entre systèmes ouverts et fermés, « L'urbanisme à l'heure du numérique », *Les Cahiers (de l'IAU)*, n° 174, décembre 2017, pp. 147-150. *L'urbanisme à l'heure du numérique*, Londres, ISTE ed., 2017

³³⁵ Ces questions sont au centre des débats au sein des grands corps, comme en témoignent certains sujets abordés dans le cadre du congrès national de l'Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité (Idrri). Cf. <https://www.lemoniteur.fr/article/infrastructures-et-mobilite-pour-mettre-le-numerique-au-service-des-territoires-il-reste-du-chemin-a-parcourir>.

³³⁶ Isabelle Baraud-Serfaty, Clément Fourchy, Nicolas Rio, « Financer la ville à l'heure de la révolution numérique », *op. cit.*, p. 135.

reposant sur : 1. le classement ou le référencement, au moyen d'algorithmes informatiques, de contenus, de biens ou de services proposés ou mis en ligne par des tiers ; 2. la mise en relation de plusieurs parties en vue de la vente d'un bien, de la fourniture d'un service ou de l'échange ou du partage d'un contenu, d'un bien ou d'un service »³³⁷, il apparaît que l'espace d'usage public, tant superficiel de voirie que souterrain des canalisations, câbles, etc., et les personnels qui en assurent le fonctionnement, constituent en soi une plateforme. Et qu'il est non seulement légitime que cette fonction soit rémunérée, mais que cela est indispensable au maintien de sa qualité de service. A ce sujet, des économistes s'alarment :

« Un autre élément qui vient fausser la concurrence entre prix des services urbains publics et "privés" est l'utilisation de l'infrastructure traditionnelle de la ville (les réseaux, la voirie), sans contrepartie de rémunération. Idem lorsque la collectivité met gratuitement à disposition ses données. Au fond, tout se passe comme si la collectivité "brûlait ses vaisseaux" (ou ses réseaux), en mettant gratuitement à disposition une infrastructure à des acteurs qui développent une offre partiellement concurrente à l'offre qui permet le financement de ladite infrastructure ! La question se pose de manière d'autant plus cruciale que dans le même temps, le modèle de financement des nouveaux espaces publics, qui reposait largement sur la création de plus-value, est mis à mal par le fait que le coût de reconstruction de la ville sur la ville est de plus en plus élevé. »³³⁸

Une part de cette rémunération doit provenir des usagers eux-mêmes (paiement direct ou prélèvement indirect), mais également des opérateurs de plateformes immatérielles dont la qualité de service repose sur celle de la plateforme matérielle qu'est l'espace urbain lui-même. Et c'est peut-être l'accès à la source même de la donnée, c'est-à-dire à l'entité urbaine matérielle et humaine, qu'il serait légitime de taxer. Ce qui reviendrait à une forme de « municipalisation » de la donnée.

Vincent Loubière a abordé cette question en suggérant une forme originale de régulation des mobilités³³⁹. Elle se situerait à mi-chemin entre deux modèles opposés, l'un dit chinois et l'autre américain. Le second est connu, il est représenté par la société Uber. D'abord identifiée comme concurrent du taxi, par la mise en relation de chauffeurs privés et de personnes souhaitant se déplacer, Uber a progressivement enrichi son offre, au point de faire concurrence aux services publics. Les données de mobilité que la société accumule sur ses clients en temps réel, sont complémentaires de celles des enquêtes ménages déplacements qui, en Ile-de-France, sont décennales, très onéreuses et peu flexibles. Mais les données d'Uber ne sont pas accessibles. Ce qui contraint l'opérateur public à piloter son navire « à l'ancienne », sur la base de prédictions à moyen terme, certes à partir de ses propres données historicisées (Navigo est une excellente source), mais sur un seul segment, alors que les mobilités sont de plus en plus intégrées. Dans ce modèle, l'opérateur privé est concurrent du public et s'imisce en tant qu'interlocuteur et influenceur du régulateur, comme Uber cherche à le faire auprès des autorités de Los Angeles par exemple³⁴⁰. Il le fait en cohérence avec son projet industriel : produire l'infrastructure numérique, fournir les services et amener les innovations nécessaires afin d'assurer compétitivité, performance, voire domination sur un segment de marché, et garantir l'assise nécessaire pour en conquérir d'autres³⁴¹.

³³⁷ Loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une République numérique, article 49 portant modification de l'article L.111-7.-I. du *Code de la consommation*

³³⁸ Isabelle Baraud-Serfaty, Clément Fourchy, Nicolas Rio, « Financer la ville à l'heure de la révolution numérique », *op. cit.*, p.140

³³⁹ Vincent Loubière, *Ville de l'âge 4 : Infrastructures digitales dans l'élaboration d'un génie urbain*, mémoire de fin d'études, DSA projet urbain, ENSA Paris-Belleville, sous la direction d'André Lortie et Yvan Okotnikoff, 2019

³⁴⁰ <https://medium.com/uber-under-the-hood/uber-public-transit-changing-southern-californias-car-culture-540b2021091>, cité par Vincent Loubière, *op. cit.*

³⁴¹ L'accès aux données est un problème majeur pour les opérateurs de transport collectif. Il faisait l'objet de la 8ème conférence anniversaire de la Chaire Ile-de-France mobilités du 11 février 2019 consacrée à : « Données modernes pour analyser et gérer les déplacements urbains », Ecole des Ponts ParisTech, LVMT.

Dans le modèle dit chinois, l'opérateur de mobilités équivalent d'Uber est la société DiDi, une structure parapublique détenue en majorité par l'Etat, qui a accès à l'ensemble de ses données. Ainsi, lorsqu'une municipalité comme Shanghai met en chantier la révision de son schéma directeur, elle peut s'appuyer sur un ensemble de données et d'analyses dont celles de la société DiDi. Cette dernière devient partie prenante du processus de planification, dans une forme d'équilibre des pouvoirs, en position d'apporter ses solutions innovantes et de couvrir l'intégralité des offres transport dans son application. « *Les autorités ne sont pas dépendantes de l'acteur économique (données, services, modèle), mais dans une relation de force équitable propice à une collaboration vertueuse.* »³⁴²

Entre ces deux modèles, de l'entreprise concurrente d'un côté et intégrée de l'autre, il semble opportun d'imaginer une troisième voie, « *un modèle porteur de valeurs européennes face à un monde numérisé et standardisé* »³⁴³. Ce scénario illustre l'hypothèse d'une municipalisation de la donnée telle que suggérée supra. L'architecture infrastructurelle numérique de mobilité proposée par Vincent Loubière s'articule en trois sous-systèmes : un péage digital ; une plateforme de planification délibérative ; une méta-plateforme de mobilité. Le péage digital impose à tout opérateur souhaitant intervenir dans le périmètre métropolitain de s'acquitter d'une taxe numérique par la mise à disposition de ses données de mobilité sur un portail administré par l'autorité organisatrice des transports. En contrepartie, cette dernière s'engage à mettre en place un modèle de simulation de mobilités multi-agent à code source ouvert (*open source*), accessible à l'ensemble des opérateurs pour y faire tourner leurs scénarios tout en assurant leur compatibilité. Le modèle multi-agent permet l'enrichissement de la plateforme par l'interaction entre acteurs publics, privés, académiques ou associatifs. Enfin, la « méta-plateforme de mobilité », sous la responsabilité de l'autorité organisatrice, garantit la conformité au Code de la consommation, qui impose à « tout opérateur de plateforme en ligne de délivrer au consommateur une information loyale, claire et transparente »³⁴⁴, ainsi qu'une régulation de la tarification. On peut compléter ce scénario en suggérant que le droit d'opérer puisse être acquis par réponse à des manifestations d'intérêt, ce qui permettrait de réguler l'utilisation de l'espace d'usage public et de contrôler *a minima* les conditions dans lesquelles l'entreprise assure le service (droit du travail).

Cette réflexion au sujet des mobilités peut être plus généralement étendue à d'autres réseaux de transport d'énergie ou de fluides. Elle concerne cependant tous les domaines de la vie, qu'elle soit métropolitaine ou non, dès lors qu'une majorité des membres de la société produit des données par l'intermédiaire d'appareils électroniques connectés et que celles-ci sont captées et valorisées par un tiers opérateur. Ce phénomène appelle une montée en généralité.

Esquisse d'une synthèse des tendances

Quel résumé peut-on tenter des principales tendances de l'urbanisme telles qu'elles apparaissent au prisme de ce bref aperçu principalement centré sur le cas grand parisien ? D'une part, l'action serait guidée par un paradigme nouveau. Certes, il n'est pas énoncé en tant que tel, et ne risque pas de l'être compte tenu des méfiances légitimes que béotiens et spécialistes peuvent éprouver à l'égard de maximes cherchant à s'imposer par une évidence qui découle en général d'une simplification excessive. D'autre part, une technologie nouvelle monte en puissance, qui progressivement réorganise notre société industrielle et capitaliste, et transforme le fonctionnement et la production des territoires en général et métropolitains en particulier. Quelle synthèse esquisser à partir de cette conjonction ? La collecte et le traitement des données seraient-ils susceptibles d'accompagner la transition de l'infra-paradigme actuel (égalité/mobilité/densité) vers sa dérivée (solidarité/porosité/intensité), dont l'hypothèse a été déduite par glissement, en réponse aux enjeux contemporains de l'aménagement du territoire ?

³⁴² Vincent Loubière, *op. cit.*, p. 136

³⁴³ Vincent Loubière, *op. cit.*, p. 158

³⁴⁴ Loi n° 2016-1321 *op. cit.*, article 49 portant modification de l'article L.111-7.-II. du *Code de la consommation*

La connaissance fine à laquelle peuvent donner accès les technologies de l'information concernant les usages, pratiques et fonctionnements des territoires est un atout majeur pour passer d'une approche quantitative de type « mobilité/densité », à une approche plus qualitative de type « porosité/intensité », ainsi que nous l'avons déjà suggérée. Ces technologies permettent d'affiner statistiques et schématisations (de l'organisation, du fonctionnement, du développement) pour approcher une réalité virtuelle calculée à partir de données collectées en temps réel. En ce qui concerne les mobilités par exemple, le modèle de déplacements MODUS³⁴⁵ actuellement utilisé par la DRIEA d'Île-de-France, repose sur une enquête globale transport à partir de laquelle sont déduites des « lois caractérisant le comportement de mobilité des franciliens, notamment pour décrire les processus d'arbitrage selon le coût au sens large (temps, prix...) des différentes options : choix de destination, de modes, d'itinéraires »³⁴⁶... On devine que le traitement des données massives puisse considérablement enrichir la modélisation de « populations synthétiques » par rapport aux résultats d'enquêtes décennales, même révisées périodiquement à l'instar des recensements de la population.

Le glissement de la notion d'égalité vers celle de solidarité, également suggéré afin de rapprocher l'infra-paradigme des enjeux actuels de l'urbanisme, peut lui aussi bénéficier des avancées des technologies de l'information. Si, à une égalité qui reposerait surtout sur les moyens de distribution et les mécanismes de redistribution, on peut substituer une solidarité qui dépendrait plutôt des interactions entre individus et structures, on conçoit que la mise en relation directe et immédiate par l'intermédiaire des réseaux télématiques puisse être un facteur d'évolution. Un des vecteurs de cette montée en régime des interactions latérales est d'ailleurs la micro-mobilité que favorise l'Internet, grâce à des applications qui permettent l'autopartage ou l'utilisation de véhicules en libre-service, en ce qui concerne les transports. Corollaire de cette distribution des moyens de déplacement et des mobilités, est celle des ressources. La grande distribution l'a compris et réorganise son infrastructure en parcellisant ses points de vente comme compléments, voire parfois substitués aux très grandes surfaces de centres commerciaux reliés au réseau routier magistral. Cela peut concerner aussi l'accès à l'emploi, pour les étudiants par exemple³⁴⁷, mais aussi pour des populations captives de leur environnement physique et social, à l'instar de ce que l'Institut de recherche et d'innovation (IRI) met en pratique dans son projet de Territoire apprenant contributif (TAC), débuté en novembre 2016, qui participe d'une expérimentation menée avec Plaine Commune³⁴⁸.

Non seulement les technologies de l'information sont susceptibles d'accompagner une transition paradigmatique de l'urbanisme, mais elles en sont partie prenante. Et c'est une évolution profonde de celui-ci qui pourrait en découler, remettant en question le *statu quo* fonctionnaliste actuel, dès lors que l'approche par domaines techniques segmentés aura été remise en question par une vision intégrative et transversale pour laquelle les outils de synthèse informatique sont un véritable atout et à laquelle ils invitent³⁴⁹.

Elles en sont partie prenante, notamment par la pression exercée sur les infrastructures existantes. C'est le cas pour le réseau magistral, déjà abordé : une application comme Blablacar impose des usages nouveaux qui sont susceptibles de faire évoluer ce réseau pour le rendre plus accueillant à des utilisateurs qui souhaitent y avoir accès plus librement, dans un parcours multimode. C'est à l'image de ce qui concerne l'électricité : grâce à des appareils sophistiqués (ex. le compteur Linky), le réseau initialement conçu pour une distribution à sens unique et en réticulation progressive, depuis une source puissante vers des utilisateurs disséminés, doit être adapté pour permettre une inversion de sens, depuis ses extrémités devenues micro-points de production.

³⁴⁵ Acronyme de « MOdèle de Déplacements Urbains et Suburbains », de type « modèle 4 étapes ».

³⁴⁶ https://fr.wikipedia.org/wiki/Modèle_de_déplacements_MODUS, consulté le 22 août 2019

³⁴⁷ <https://www.workuper.com/articles/6-sites-pour-trouver-un-job-sympa-quand-on-est-etudiant>.

³⁴⁸ https://www.iri.centrepompidou.fr/recherches/chaire-de-recherche-contributive-plaine-commune/?lang=fr_fr

³⁴⁹ Claude Rochet, *Les Villes intelligente, réalité ou fiction*, ISTE ed., Londres, 2019

Cette pression des usages s'exerce aussi, sans intermédiaire technologique cette fois, sur d'autres domaines parfois très techniques, comme ceux des ports en milieu urbain par exemple : sur les quais, le week-end, Port de Paris replie ses installations pour laisser l'accès aux promeneurs. Il s'agit, en quelque sorte, de la transmission au domaine portuaire d'un desserrement infrastructurel mitoyen plus ancien, celui des voies sur berge, devenue promenade publique hebdomadaire au tournant des XXe et XXIe siècles, puis permanente. Un inventaire des grands domaines infrastructurels étanches des agglomérations métropolitaines procurerait une idée des potentiels auxquels donnerait accès leur décloisonnement, même marginal³⁵⁰.

Ce desserrement des grands domaines est l'indice d'une évolution profonde qu'accompagnent les technologies de l'information. Il participe de phénomènes qu'avait très bien repérés François Ascher dans son analyse des nouveaux principes de l'urbanisme³⁵¹, en prise avec une société fortement différenciée, que l'on ne peut plus résumer à des catégories limitées et bien distinctes, pour lesquelles des réponses normalisées devaient couvrir l'essentiel des besoins. Ces technologies vont dans le sens d'une diversité des nouvelles pratiques, de la différenciation et la variété des goûts et des demandes, qui parmi d'autres structurent ces nouveaux principes de l'urbanisme³⁵². A la ville cloisonnée du zoning peut succéder un urbanisme de la complexité et, dans une certaine mesure de l'aléatoire (*random*), qui permet, grâce à une sorte de désordre ordonné, d'avoir un peu de tout à proximité, dès lors que la bonne application de géo-positionnement y conduit³⁵³.

Cette fragmentation-recomposition permanente des lieux, des déplacements multimodes, des ressources, etc., affaiblirait même jusqu'à la notion de réseau, ou du moins l'image mentale que l'on en a³⁵⁴. Elle participe d'une sorte d'« urbanisme latéral » de la relation de proximité, qui irait dans le sens du dialogue et de la solidarité territoriale déjà abordés. Le décloisonnement par la création de micro-parcours peut s'accompagner de l'enrichissement ponctuel des grands domaines monofonctionnels, par l'offre de services ou d'aménités généralement confinées à d'autres grands domaines comme les centres commerciaux par exemple. Sans s'y superposer, cette perspective rappelle la notion de quartier vue par Philippe Panerai, dont le catalyseur serait « cette combinatoire subtile qui associe l'école, l'arrêt de bus, le commerce d'angle et le café-tabac »³⁵⁵. L'écart entre cette vision matérielle de la proximité et celle virtuelle que procureraient les télé-technologies est celui de leur accessibilité, tous les habitants n'étant pas égaux vis-à-vis ces dernières. Elles deviendraient alors un nouveau facteur d'inégalité, non pas géographique des aires de relégation, mais qui pourrait s'y ajouter, nous rappelant le risque de trop y adosser l'urbanisme.

Alors que politiques et technocrates semblent désespérément rechercher une renaissance des leviers traditionnels de la croissance par l'investissement dans de grandes structures de développement du territoire de type Grand Paris express et pôles de compétitivité, la tendance que dessinent les pratiques et les usages serait plutôt celle d'un urbanisme de remodelage de nouvelle génération : intensification, enrichissement et dialogue au niveau de la planification des territoires ; réemploi, complémentarité et adaptation des grandes infrastructures de nature et de mobilité à l'échelle

³⁵⁰ Nathalie Roseau *op. cit.*

³⁵¹ François Ascher, *Les Nouveaux Principes de l'urbanisme*, éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 2001

³⁵² Il s'agit notamment des points 4. « Adapter les villes à la diversité des besoins », 5. « Concevoir des lieux en fonction des nouvelles pratiques sociales », 6. « Agir dans une société fortement différenciée » et 8. « Répondre à la variété des goûts et des demandes ».

³⁵³ C'est une semblable stratégie de stockage que la société Amazone a mise en œuvre dans ses entrepôts : un éclatement des lots d'objets d'un même type dans tous les rayons de manière à augmenter la proximité des occurrences lors du traitement des commandes.

³⁵⁴ Antoine Picon, « Urban Infrastructure, Imagination and Politics: from the Network Metropolis to the Smart City », *International Journal of Urban and Regional Research*, DOI: 10.1111/1468-2427.12527, p.272

³⁵⁵ Lionel Engrand, André Lortie, « Le quartier et ses limites », *op. cit.*, p. 49

géographique ; micro-mobilité et desserrement (des infrastructures, des entités monofonctionnelles, etc.) à l'échelle du terrain.

Face à de telles situations, les ingénieurs ont identifié deux principales approches : l'*Adaptive Creativity* et l'*Innovative Creativity*. La première consiste à adapter des techniques, des produits ou des solutions connues à des situations ou des scénarios nouveaux, tandis que pour la seconde, des solutions résultant d'une pensée nouvelle et innovante devraient être recherchées. Mieux penser à l'intérieur des anciens paradigmes d'un côté, remettre en question les paradigmes, par l'innovation, de l'autre. Rapporté à l'urbanisme et à son inévitable évolution sous la pression de l'urgence environnementale et des nouvelles technologies de l'information et de la communication, on peut y voir, sous l'impulsion de ces nouvelles technologies d'optimisation des réseaux, et plus particulièrement des infrastructures de mobilités, la perspective d'un enfermement dans l'équation simplificatrice qui résume l'aménagement du territoire à la mise en relation toujours plus rapide des lieux d'habitation aux bassins d'emploi (*Adaptive Creativity*) ou, *a contrario*, l'opportunité d'une mutation qui le ferait échapper au cycle de l'intensification paradoxale (*Innovative Creativity*).

La spécificité de l'urbanisme est qu'un changement de paradigme n'efface pas les solutions du passé. Leur matérialité les rend pour ainsi dire immuables, d'autant que leur matérialisation a englouti des milliards, sans mentionner les coûts prohibitifs qu'engendrerait leur effacement. Questionner les paradigmes de l'urbanisme au regard des exigences nouvelles de notre temps historique afin de trouver les modalités de révision des solutions anciennes, dont les segments jonchent et saturent les territoires métropolitains, semble non seulement nécessaire, mais inévitable. Ce qui devrait conduire à s'interroger sur la décision politique d'affectation des moyens économiques pour leur développement : création ou transformation ? Ou création par transformation, alors qu'une part grandissante des moyens est mobilisée pour le fonctionnement et la maintenance de systèmes de plus en plus complexes³⁵⁶ et dont la complexité croissante pourrait même en causer l'effondrement si l'on se réfère aux analyses des historiens des techniques³⁵⁷, dont les travaux de recherche concernent aussi l'électrotechnique³⁵⁸.

³⁵⁶ Un acteur historique de la production urbaine tel que la Caisse des dépôts aurait tendance à transformer sa doctrine d'action pour donner plus de place aux enjeux de maintenance, d'après Daniel Florentin : Daniel Florentin, J. Denis, « A Hole in the Pipe : Material, Urban and Socio-Political Challenges of Renewing Water Networks. Insights from French Configuration, American Association of Geographers' Annual Meeting, New Orleans, 2018. Cité dans Daniel Florentin, « Réseaux, infrastructures et services urbains. Moteurs techniques de la fabrique urbaine », in *Urbanisme et aménagement, op. cit.*, p. 210

³⁵⁷ Joseph Tainter, *The Collapse of Complex Societies*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988

³⁵⁸ Guillaume Carnino et Clément Marquet ; « Du mythe de l'automatisation au savoir-faire des petites mains : une histoire des *datacenters* par la panne », in *Artefact*, n° 11 « Pannes et accidents, XIXe-XXIe siècles », 2019, pp. 173-190

4. Conclusion

Les nouveaux principes de l'urbanisme qu'avait bien mis en évidence François Ascher³⁵⁹ au début des années 2000 structurent fortement les pratiques et les usages sur le terrain, mais tardent à modifier durablement son cadre juridique, technique et opérationnel, tout au moins en France. On constate toutefois que l'introduction progressive des technologies de l'information et de la communication dans les champs du fonctionnement et de la gestion des territoires devrait provoquer une évolution dans ceux de leur planification et de leur aménagement.

Comment apprécier cette évolution par rapport aux épisodes précédents de l'émergence et de la montée en puissance de l'urbanisme : a-t-elle un effet sur la propension de ce dernier au contrôle de la société industrielle et de l'activité de ses membres et sur le principe selon lequel il contribuerait à intensifier ses fonctions de production et de consommation ?

Les technologies de l'information et de la communication peuvent être un formidable levier d'émancipation démocratique³⁶⁰. Mais elles créent dans le même temps des moyens de surveillance et de contrôle inédits d'une très grande puissance. Simultanément, elles participent de l'industrie et sont un facteur de croissance économique au cœur du capitalisme, tout en portant de nouveaux risques de relégation pour ceux qui n'auraient pas accès à ces technologies. La « ville intelligente » (*smart city*) est-elle ce nouvel avatar d'un urbanisme surdéterminé par l'industrialisme capitaliste ou offre-t-elle l'opportunité d'un rééquilibrage dans le rapport binaire qu'entretiennent l'Etat et le marché ? Et, si tel est le cas, à quelles conditions ?

³⁵⁹ François Ascher, *op. cit.*

³⁶⁰ Franck Cormerais, « L'hyperville, un territoire apprenant. Une introduction au Li-Fi », in Bernard Stiegler (dir.), *Le Nouveau Génie urbain*, Roubaix, FYP éditions, 2020, pp. 87-108

City Beautiful; City Efficient; City Liveable...

Le pré-urbanisme haussmannien reposait sur une démarche de correction et régularisation. Certes, les ingénieurs de la Direction des travaux de Paris mettaient au point de grands réseaux de voies, d'eau, d'égouts ou de parcs et promenades, mais ces actions concouraient à l'intégration des parties à un tout en régularisant leur nivellement et alignement et en corrigeant leurs défauts majeurs hygiéniques, sanitaires ou morphologiques. L'urbanisme de prévision et de prescription, qui s'y est lentement substitué dans le premier XXe siècle, a trouvé en France les moyens de sa montée en puissance dans les outils mis en place après la Seconde Guerre mondiale et qui permettaient de calculer les possibles à venir et mener les actions massives afin de concrétiser les choix de manière cohérente, en étayant la décision politique avec des administrations et des entreprises nationales dans les secteurs clés du développement territorial (communications, mobilités, énergies, industrie lourde). Au XXIe siècle, le territoire hérité de ces cycles intenses de production est puissamment équipé et son évolution nécessaire est abordée dans une période historique d'incertitude et de questionnement, notamment au sujet de l'épuisement des ressources, des aléas et atteintes à l'environnement et de la mobilisation de moyens financiers. L'urbanisme qui émerge face à ce faisceau de contraintes repose en partie sur le remodelage. En réponse à quels enjeux théoriques et techniques le fait-il ?

Du point de vue de la pensée sur la ville et des théories de l'urbanisme, le passage de la correction-régularisation vers la prévision-prescription s'est fait en corrélation avec un progressif abandon de l'embellissement (*City Beautiful*) au profit de l'efficacité (*City Efficient*). A ce second terme répond une panoplie de notions, moyens, techniques et outils qui fondent aujourd'hui les approches de la production des territoires en général et de ceux urbanisés en particulier : équipements et réseaux divers (fluides, énergie, mobilités, communications, etc.) auxquels correspondent autant de métiers et corps professionnels, qui organisent l'espace en zones spécialisées et en infrastructures dédiées. Cette organisation est solide. Dans les années 1960 et 1970, le mot d'ordre d'une ville vivable (*City Liveable*) ne l'a pas remise en question, alors qu'il invitait à une transversalité et un décloisonnement des approches techniques verticales. Certes, une ville comme Vancouver, dont le plan régional³⁶¹ visait la création d'une « Liveable Region », a pu mener une telle expérience en s'appuyant sur une forte participation de la population³⁶². Mais l'objectif d'une ville vivable a tôt été englouti par la recherche de réponses à des « besoins », à nouveau segmentés verticalement en compétences techniques de métiers et de domaines professionnels³⁶³. Or, c'est cette préoccupation d'une ville vivable que l'on voit émerger à nouveau. Du moins est-ce la tendance qui se fait jour dans de grandes métropoles asiatiques, telle Singapour et son Center for Liveable Cities³⁶⁴, à l'initiative du Worl Cities Summit 2020³⁶⁵ dédié aux villes vivables et soutenables, ou plus globalement en Chine, comme en rend compte la contribution de ce pays au programme de développement des Nations Unies : *China National Human Development Report 2013 ; Sustainable and Liveable Cities: Toward Ecological Civilization*³⁶⁶. Une tendance qui se fait jour également en France³⁶⁷.

³⁶¹ Réalisé sous la direction de Harry Lash, directeur de la planification du Greater Vancouver Regional District de 1969 à 1975, *The Livable Region 1976/1986: Proposals to Manage the Growth of Greater Vancouver Regional District*, Vancouver, 1975.

³⁶² Harry Lash, *Planning in a Human Way: Personal Reflections on the Regional Planning Experience in Greater Vancouver*, Ottawa, Ministry of State for Urban Affairs, 1976. Jill L. Grant, "Experimental Planning: A Practitioner's Account of Vancouver's success", in *American Planning Association*, vol. 75, n° 3, pp. 294-310

³⁶³ Kenny Cupers, *La Banlieue, un projet social. Ambitions d'une politique urbaine*, op. cit.

³⁶⁴ <https://www.clc.gov.sg/>, consulté le 30 août 2019

³⁶⁵ Worl Cities Summit 2020, *Liveable and Sustainable Cities: Adapting to a Disrupted World*, <https://www.worldcitiessummit.com.sg/>, consulté le 30 août 2019

³⁶⁶ UNDP China; Institute for Urban and Environmental Studies, Chinese Academy of Social Sciences, *China National Human Development Report 2013 Sustainable and Liveable Cities: Toward Ecological Civilization*, China Translation and Publishing Corporation, Beijing, 2013

³⁶⁷ « Urbanisme du bien-être : des initiatives à partager », 25^e université d'été des urbanistes, Toulon, août 2021

Ce regain d'intérêt pour une *Liveable City* coïncide avec l'émergence de moyens offerts par les technologies de l'information, qui possèdent cette capacité à mettre en relation des domaines de compétence séparés dans le but de servir une problématique transversale comme celle du bien-être ou, plus modestement, du confort, auquel correspond en partie cette notion. Cette tendance à l'intégration et à la recherche de synergies et de complémentarités que l'on peut déceler dans l'affichage de ces politiques urbaines asiatiques se démarque de ce qui s'observe dans l'urbanisme occidental où, comme le remarque Claude Rochet³⁶⁸, on constate plutôt une compétition entre offres technologiques sur des marchés sectorisés³⁶⁹. L'intégration des domaines techniques au service d'une ville vivable est pourtant au cœur du projet industriel de la cyber technologie et les grands groupes se sont généralement dotés des entités à même de l'assurer. La question de la santé, primordiale en ce qui concerne le bien-être, en fournit des exemples convaincants avec les sociétés HealthKit (Apple), Waston (IBM) ou GoogleFit et Calico (Alphabet inc., holding de Google)³⁷⁰. Ces positionnements sont convergents avec les recommandations de l'Office mondial de la santé (OMS) au sujet de l'urbanisme³⁷¹. Par l'intermédiaire du traitement algorithmique des données, resurgit l'historique relation entre ville et santé³⁷².

Cette recherche du bien-être aurait même des effets structurants pour les territoires, si l'on se rapporte aux travaux des économistes Laurent Davezie et Magali Talandier qui, dans leur enquête sur l'économie résidentielle ont mis en évidence cette recherche d'un cadre de vie harmonieux, que les métropolitains qui en ont la possibilité composent au gré de leurs lieux de résidence³⁷³. Toujours du point de vue des économistes, elle est accompagnée par la « *la révolution numérique (qui) amplifie également l'individualisation de l'individu* » : alors que les individus sont de plus en plus dans une logique d'autonomisation de leur parcours et dans une demande d'une ville "à la carte", les données (qui permettent une connaissance très fine de l'utilisateur) et l'impression 3D (qui rend possible une différenciation retardée) permettent de leur proposer des offres sur mesure au même prix que les offres standards, selon une logique d'« industrialisation de l'individualisation »³⁷⁴. Ce qui conduit à « adapter les villes à la diversité des besoins », en passant « des équipements collectifs aux équipements et services individualisés », comme l'annonçait François Ascher dans sa description des nouveaux principes de l'urbanisme³⁷⁵.

Usages, contrôle et intensification capitaliste

L'une des références du pré- et du premier urbanisme était l'usine. L'émergence d'une « logique d'industrialisation de l'individualisation » arrime une fois encore ces deux domaines, suivant des modalités nouvelles qui concourent toujours à l'optimisation et au contrôle.

³⁶⁸ Claude Rochet, *op. cit.*, p. 40.

³⁶⁹ Alors qu'il y a longtemps que certains professionnels de l'aménagement ont identifié cette sectorisation comme un problème, lorsque par exemple Christian Devillers comparait la démarche de projet dans le domaine aéronautique à celle de projet urbain, où l'excessive division des compétences constatée dans le second n'aurait pu conduire qu'à la catastrophe dans le premier. Cf. Christian Devillers, *Le Projet urbain*, conférences Paris d'architectes, Paris, Pavillon de l'Arsenal, 1994

³⁷⁰ Eric Sadin, *La Siliconisation du Monde ; l'irrésistible expansion du libéralisme numérique*, Paris, L'Echappée, 2016, p. 127.

³⁷¹ L. J. Duhl, A. K. Sanchez, bureau régional européen de l'OMS, *Healthy Cities and the City Planning Process: a Background Document on Links Between Health and Urban Planning*, Copenhagen, 1999. Hugh Barton, Claire Mitcham, Catherine Tsourou, *Healthy Urban Planning in Practice: Experience of European Cities*, OMS, 2003.

³⁷² Sabine Barles, *La Ville délétère, médecins et ingénieurs dans l'espace urbain XVIIIe-XIXe siècles*, Seyssel, Champ Vallon, 1999

³⁷³ Laurent Davezies, Magali Talandier. *L'Émergence des systèmes productivo-résidentiels. Territoires productifs-territoires résidentiels : quelles interactions ?* Paris, La Documentation française, 2014

³⁷⁴ Emmanuel Davidenkoff, *Le Tsunami numérique*, Paris, Stock, 2014, cité par Isabelle Baraud-Serfaty, Clément Fourchy, Nicolas Rio, « Financer la ville à l'heure de la révolution numérique », *op. cit.*, p.132

³⁷⁵ François Ascher, *op. cit.*, principe n° 4, p. 86.

Les plateformes de gestion de données (collecte, classement, traitement algorithmique en temps réel et en temps différé sous forme de scénarios d'évolution, etc.) peuvent être considérées comme un nouveau moyen d'optimisation de la société industrialiste (ou post ou néo-industrialiste). Comme cela avait été le cas pour la voiture au milieu du XXe siècle, dont l'économie reposait sur la déconcentration d'une partie de l'infrastructure auprès des utilisateurs individuels, c'est aujourd'hui le téléphone intelligent qui a un statut semblable et participe d'une même optimisation. De surcroît et paradoxalement, en devenant le médium d'une nouvelle liberté, il se transforme en outil de contrôle et de surveillance. Dans la smart-city, plus besoin d'un zonage strict pour optimiser et contrôler : le « *random* » (l'aléatoire) est un facteur d'accélération, pourvu que l'habitant ait accès aux technologies numériques et, pour les distances au-delà du voisinage proche, à un moyen de locomotion performant³⁷⁶. A ces conditions, grâce à la géolocalisation qui indique le chemin, les concentrations de fonctions ne sont plus indispensables, la dispersion écourte les distances et raccourcit les temps, tandis que simultanément cette même géolocalisation offre une possibilité de contrôler et surveiller, elle-même facteur d'optimisation capitaliste, puisqu'elle fournit la possibilité de connaître l'individu et de le cibler comme agent d'intensification économique (biens marchands, services, etc.)³⁷⁷.

Conjointement, et toujours comme pour la voiture, ces plateformes permettent à des acteurs industriels privés de prospérer en occupant le domaine public, sans contrepartie ou presque, contraignant en quelque sorte les collectivités à investir massivement pour accueillir un déploiement de services et les artefacts qui les assurent. Sans surprise, on assiste d'une part à une intensification paradoxale caractéristique de la société industrialiste et capitaliste, qui crée des biens et services dans le même temps qu'une potentielle relégation de ceux qui n'ont pas la possibilité d'y accéder, et d'autre part à une fragilisation de ses assises collectives, matérielles et financières.

Le parallèle entre industrie automobile et industrie de la donnée n'est pas anodin si l'on considère que « *selon la plupart des grands cabinets de consultants, l'industrie automobile devrait jouer un rôle central dans le développement de l'industrie du futur et bénéficier très largement des nouvelles technologies qui lui sont associées* »³⁷⁸. L'un des arguments qui fonde cette hypothèse est le constat de l'« *intensité capitaliste très élevée de la production automobile qui concentre à elle seule plus de 40% des robots installés au niveau mondial* », un autre étant son « *évolution vers une production automobile sur mesure, personnalisée aux moindres besoins et envies du client* »³⁷⁹. Le projet industriel des technologies de l'information, de nouvelle génération, serait en quelque sorte un des garants de l'une des plus puissantes industries d'ancienne génération.

Dans son « traité de municipalisme » *A Nous La Ville !*, Jonathan Durand Folco identifie cinq piliers qui structurent la dynamique du système capitaliste : les classes, le marché, l'accumulation, l'appropriation et l'accélération³⁸⁰. Il apparaît clairement que les technologies de l'information sont porteuses d'accélération et qu'elles offrent, de surcroît, des outils inédits de contrôle, essentiels au principe de division de la société en classes. Et que le milieu urbain, comme « plateforme », en est un support déterminant.

Le gain de confort, comme chez Le Corbusier avec l'immeuble-villa, est l'un des facteurs qui instille les instruments du contrôle : « *Le secteur de l'aménagement et de l'immobilier a été concerné plus*

³⁷⁶ Benjamin Motte-Baumvol, « La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services : Le cas de la grande couronne francilienne », in *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, n° 5, 2007, pp. 897-919

³⁷⁷ « *L'usine du XXIe siècle n'a pas de cheminées comme celle du XIXe siècle. Elle repose sur l'intelligence artificielle, et les produits qu'elle fabrique sont des prédictions de comportements humains vendues à des annonceurs.* » Marc-Olivier Bherer, « Entretien avec Shoshana Zuboff », *Le Monde*, 27 novembre 2020, p. 31

³⁷⁸ Thibaut Bidet-Mayer, *L'Industrie du futur : une compétition mondiale*, Presses des Mines, La Fabrique de l'industrie, Paris, 2016, p. 26.

³⁷⁹ *Ibidem*

³⁸⁰ Jonathan Durand Folco, *A Nous La Ville ! Traité de municipalisme*, Montréal, Ecosociété, 2017, p. 18

tardivement que la mobilité ou l'énergie par ces évolutions. Mais l'émergence d'une nouvelle fonction, celle du "facilitateur énergétique" ou du "gestionnaire de quartier", souvent constituée autour de l'enjeu du respect des performances énergétiques à l'échelle du quartier, est assurément une version "locale" de la figure de l'agrégateur. Elle illustre plus encore que le secteur de la mobilité le fait que l'agrégation déborde de plus en plus les périmètres sectoriels : le gestionnaire de quartier doit assembler des solutions qui croisent gestion énergétique, des déchets et de mobilité, et qui sont souvent permises par une myriade d'opérateurs fragmentés. »³⁸¹

La fouille de données (*data mining*) métropolitaines peut s'avérer particulièrement utile pour l'extraction de la valeur financière, l'appropriation et l'accumulation de ses sources. En procédant à l'évaluation multicritère et aux croisements algorithmiques des performances d'une métropole, elle sécurise les investissements, ce qui peut conduire à normaliser et uniformiser les critères et les produits, tout en les adaptant aux spécificités locales³⁸². Une telle surveillance pourrait conduire certaines collectivités à ne plus oser mener des politiques originales pouvant être jugées non conformes aux attentes des marchés, de peur de se voir exclues des circuits financiers, sans accès à leurs ressources. C'est du moins ce que laisse présager la vogue des sites d'évaluation de la qualité de vie urbaine dont les résultats sont consultables sur Internet : s'ils répondent aux besoins des touristes ou des employeurs qui cherchent à identifier les lieux où il fait bon vivre, leur version investisseur le fait nécessairement pour les conseillers financiers en valeur immobilière³⁸³. Cette tendance, significative d'une logique de « tri »³⁸⁴ de la part des entreprises, ferait écho aux stratégies de territoires qui « *informe(r)ent les investisseurs que la ville suit les règles familières du jeu de l'immobilier* »³⁸⁵.

Récemment, l'architecte Paul Chemetov s'enthousiasmait un peu naïvement, affirmant que : « *la ville par l'accumulation des savoirs et des formations, de la culture et des plaisirs, le nombre et la diversité de ses habitants, la richesse de son patrimoine, est aussi comme lieu de production, même immatérielle, comme pratique partagée dans ses espaces et ses équipements, l'usine de ce siècle.* »³⁸⁶ Les conceptions de l'industrie du futur développées par les industriels eux-mêmes ne le contredisent pas, puisque, d'après Thibaut Bidet-Mayer : « *l'Allemagne a formalisé dès 2011 un concept d'Industrie 4.0, reposant sur la vision d'usines connectées, rendues flexibles et intelligentes grâce à la mise en réseau des machines, des produits et des individus. Les processus peuvent être modélisés à toutes les échelles et les "systèmes cyberphysiques" sont optimisés pour fournir des produits personnalisés pour chaque client au coût d'une production de masse. L'internet des objets permet de suivre la vie et l'usage du produit et d'offrir des services complémentaires inédits.* »³⁸⁷ Ville et usine n'ont pas perdu leur lien de parenté, bien au contraire. Mais cela fait-il de l'usine un lieu d'exaltation dans lequel l'air, comme celui de la ville, rendrait libre ? A moins que cela ne confirme la désuétude de ce proverbe allemand du XVe siècle...

³⁸¹ Baraud-Serfaty, op. cit., p. 138

³⁸² A titre d'exemple, BNP Paribas Real Estate propose désormais à ses clients un clone numérique de Paris, pour « leur compréhension du marché ». Cf. <https://www.lemoniteur.fr/article/bnp-paribas-real-estate-a-clone-le-grand-paris.2150454>. Sur les processus de financiarisation on consultera Antoine Guironnet, Ludovic Halbert, « Produire la ville pour les marchés financiers », *Espaces et sociétés*, vol. 174, no. 3, 2018, pp. 17-34.

³⁸³ https://en.wikipedia.org/wiki/Most_livable_cities. Cette tendance à l'uniformisation a été mise en évidence dans une étude comme celle dont les résultats sont exposés par Simon Elias Bibri et John Krogstie, « On the social shaping dimensions of smart sustainable cities: A study in science, technology, and society », in *Sustainable Cities and Society*, Volume 29, February 2017, Pages 219-246

³⁸⁴ Michael Storper, *Keys to the City: How Economics, Institutions, Social Interaction, and Politics Shape Development*, Princeton, Princeton University Press, 2013. Cité par Marion Magnan, in *Urbanisme et aménagement*, p. cit., p. 31

³⁸⁵ Anne Haila, « The Neglected Builder of Global Cities », in Ove Källtorp et alii, *Cities in transformation, transformation in cities : social and symbolic change of urban space*, Aldershot, Ashgate, 1997, p. 61. Cité par Felxi Adisson et Antoine Guironnet, « Production urbaine », in *Urbanisme et aménagement*, p. cit., p. 174

³⁸⁶ <https://www.amc-archi.com/article/quand-paul-chemetov-parle-de-la-fabrique-des-villes,10522> consulté le 13 septembre 2020.

³⁸⁷ Thibaut Bidet-Mayer, op. cit., p. 11

En quoi les technologies de l'information et la communication engendrent-elle une intensification industrielle ? Il ne faut pas négliger, d'abord, qu'elles sont tout autant matérielles que virtuelles. Le traitement des données nécessite d'énormes centres de calcul dont l'impact environnemental est loin d'être négligeable³⁸⁸ et l'alimentation en données nécessite des nappes de capteurs, en relation avec un réseau de satellites de télétransmission, dont la société Starlink vise à elle seule un déploiement de 42 000 unités d'ici 2027³⁸⁹. Pour autant, cette infrastructure cachée (capteurs), discrète (caméras) et décentralisée (centre de calcul) est invisible aux yeux des habitants. Ensuite, c'est un intensificateur en ce qu'elle induit de conséquents gains de temps grâce aux boucles itératives d'autocontrôle qui permettent d'optimiser l'entretien et d'anticiper les pannes de toute une série de dispositifs essentiels à la gestion et au fonctionnement métropolitains. Ce second facteur en induit un troisième : le gain de présence humaine, inductrice de coûts (main d'œuvre) ou d'erreurs (pouvant provoquer des pertes de temps ou de matériel)³⁹⁰.

Enfermement

Encore une fois, par le biais de ce parallèle avec l'usine, l'urbanisme apparaît bien comme ce champ d'action rassemblant un ensemble de dispositifs contribuant au contrôle et à l'optimisation de la société industrialiste pré-fordiste, fordiste et postfordiste. A travers lui, la ville connectée de nouvelle génération, comme l'usine qui en est contemporaine, est « *rendue(s) flexible(s) et intelligente(s) grâce à la mise en réseau des machines, des produits et des individus* ». Plus encore, « *les processus peuvent être modélisés à toutes les échelles et les "systèmes cyberphysiques" sont optimisés pour fournir des produits [ou des services ?] personnalisés* ». Or, c'est cet aspect qui est déterminant de l'intervention des technologies de l'information dans la gestion et la production des territoires.

L'urbanisme repose sur la prétention d'anticipation des urbanistes. Celle-ci est fondée sur deux principaux ensembles d'éléments : des données objectives, dont l'interprétation permet d'identifier des tendances ; et des modèles³⁹¹, qui répondent à un énoncé paradigmatique. On comprend que cette disposition à l'anticipation dépend de la capacité à interpréter le présent en fonction du passé, par extrapolation des tendances dérivées de l'analyse des comportements déjà répertoriés. Cette interprétation, contrairement aux données qu'elle traite, n'est pas objective. Elle est déterminée par une grille de lecture établie selon des critères découlant d'un système de valeur. Ainsi, les modèles de simulation ne sont pas ouverts, mais plutôt fermés, voire enfermés dans une idéologie.

Cela contribue à expliquer la récurrence, voire le systématisme des jonctions entre diagnostic et solutions de même qu'entre urbanisme géographique et urbanisme de terrain. Mais surtout, le passage du diagnostic à toute solution est surdéterminé par les technologies dominantes et les approches techniques telles qu'elles sont offertes par l'industrialisme du moment. Jacques Dreyfus a très bien analysé ce phénomène d'enfermement dans son ouvrage sur la ville disciplinaire. Pour lui : « *Toute prévision contient déjà la demande qu'elle est censée en quelque sorte constater. La justification que se donne le formalisateur est qu'il existe une évolution spontanée du système social que le modèle se borne à prolonger.* » Et d'ajouter : « *l'hypothèse, issue du libéralisme économique, est commode pour ignorer les mécanismes en jeu et les forces en présence.* »³⁹²

³⁸⁸ Cécile Diguët (IAU), Fanny Lopez, *From the Cloud to the Ground, L'enjeu éco-systémique des infrastructures numériques*, OCS/UMR Ausser 3329, l'IAU Île-de-France, l'INRIA, programme de recherche financé par l'Ademe APR 2017, Institut de recherche de la Caisse des dépôts et des consignations, IFPEN, Fondation Tuck, 2017-2018

³⁸⁹ <https://www.starlinkinternetspeed.com/starlink-will-cover-the-earth-with-more-than-42000-satellites/>

³⁹⁰ On reliera avec intérêt, de Konstantinos Chatzis, *La Pluie, le métro et l'ingénieur*, Paris, l'Harmattan, 2000

³⁹¹ Antoine Picon, « Villes et systèmes d'information », *op. cit.*

³⁹² Jacques Dreyfus, *La Ville disciplinaire*, éditions Galilée, Paris, 1976, p. 144. Ce risque a été analysé par Julein Talpin, « Mobiliser les quartiers populaires. Vertus et ambiguïtés du *community organizing* vu de France », <https://laviedesidees.fr/Mobiliser-les-quartiers-populaires.html>

Ainsi, sous couvert d'un diagnostic partagé, on attend de l'urbanisme qu'il fut un régulateur, voire un outil de contrôle de la société industrialiste et de ses membres. Son monolithisme diagnostic-solution vient de ce qu'il est partie prenante de cette société, à laquelle il promet l'efficacité. Le rôle qu'elle lui assigne contribue à sa propre optimisation et, par là même, à son intensification, par le déploiement de moyens et techniques spécifiques à son époque. Dès lors, le risque est réel, si ce n'est inévitable que, par une forme d'emballage propre au capitalisme, les dispositifs que l'urbanisme promeut ne se révèlent être les déclencheurs de dysfonctionnements nouveaux. Apparaissent alors les effets contradictoires des stratégies et des outils par rapport aux discours en vertu desquels ils ont été promus : « *Lorsqu'un groupe est inséré dans une partie de l'espace, il la transforme à son image, mais en même temps il se plie et s'adapte à des choses matérielles qui lui résistent. Il s'enferme dans le cadre qu'il a construit.* »³⁹³

En plus de ces phénomènes endogènes décrits par Dreyfus et Halbwachs, des externalités peuvent être identifiées qui entravent plus encore les dynamiques de renouvellement des paradigmes. La finance est un facteur très puissant dans l'accompagnement de l'urbanisation. A la lecture des analyses, on peut même faire l'hypothèse que « la promesse » de la croissance de la population urbaine mondiale est un encouragement à la financiarisation de l'immobilier : « *Les foncières sont positionnées sur un marché porteur : celui de la restructuration, de la rénovation et de la construction de la ville. Tant que l'on observera des phénomènes de concentration des populations dans les métropoles, il y aura un besoin de produit.* »³⁹⁴ La financiarisation est d'ailleurs la réponse des marchés à la croissance des villes : « *L'urbanisation reste l'une des principales tendances de fond pour la prochaine décennie. Aujourd'hui, plus de la moitié de la population – 3 milliards de personnes – vit dans des zones urbaines. [...] Comment cela va-t-il changer les manières de consommer ? D'abord, les consommateurs urbains ont tendance à être plus audacieux, plus tolérants, plus libéraux, plus expérimentés, plus enclins à tester de nouveaux produits et services. Dans les marchés émergents, ces effets seront même encore plus prononcés [...]. Ensuite, il faut examiner attentivement les "îles urbaines" : seulement 100 villes comptent aujourd'hui pour 30 % de l'économie mondiale, et presque la totalité de l'innovation. [...] L'économie de New York à elle seule est plus importante que les économies combinées de 46 pays d'Afrique subsaharienne. Hong Kong reçoit chaque année plus de touristes annuellement que toute l'Inde.* »³⁹⁵ Compte tenu des mécanismes déjà décrits en ce qui concerne les dynamiques de métropolisation, on réalise que ces forces économiques s'ajoutent aux inerties propres à la nature même de l'urbanisme.

L'ensemble de ces phénomènes contribue à l'enfermement du groupe dans le cadre qu'il construit lui-même, selon l'expression de Halbwachs. Or, la production de ce cadre est largement déterminée par les rapports qu'entretiennent l'Etat (ou les pouvoirs publics des collectivités au sens large, eu égard à la décentralisation) et le marché³⁹⁶, le premier étant plutôt à la remorque du second, compte tenu de « *la concurrence induite par la mondialisation [qui] amène une plus forte pression sur les villes qui doivent devenir compétitives pour attirer les investissements étrangers et se positionner en haut des palmarès internationaux* »³⁹⁷. Comment desserrer cette étreinte ? Un des enjeux, d'après le territorialiste Alberto Magnaghi, est de trianguler cette polarité en faisant intervenir l'habitant, en tant qu'agent producteur du territoire³⁹⁸.

³⁹³ Maurice Halbwachs, *La Mémoire collective*, Paris, PUF, 1968, p. 132

³⁹⁴ Philippe le Trung, porte-parole de la Fédération des sociétés immobilières et foncières (FSIF), cité par Ludovic Clerima, « L'Immobilier coté fait de la résistance en Bourse », *Le Monde*, cahier « Eco & entreprise », 1er décembre 2018, p. 6

³⁹⁵ *Foreign Policy*, automne 2010). [...] Satisfaire les besoins des citoyens-urbains de ces vastes entités urbaines requiert une approche dédiée, locale, en termes de produits, services et communication, qui reflète, sinon surpasse les approches habituelles par pays. Cité et traduit par I. Baraud-Serfati, www.trendwatching.com/trends/11trends2011/ (dernière visite le 7-2-2011).

³⁹⁶ A ce sujet, on se reportera notamment aux écrits du géographe David Harvey, déjà cité, dont *Le capitalisme et le droit à la ville. Néolibéralisme, urbanisation, résistances*, Paris, Amsterdam, 2011.

³⁹⁷ Jonathan Durand Folco, *op. cit.*, p. 24

³⁹⁸ Alberto Magnaghi, *Le Projet Local*, Liège, Mardaga, 2000

En ce qui concerne la planification et l'urbanisme, ces rapports entre Etat et marché ont été fondés historiquement sur un ensemble de données normalisées, celles de l'utilisateur, représentant du corps social³⁹⁹, au nom duquel les actions étaient engagées. Les limites de cette abstraction normalisée ont bien été identifiées par François Ascher, qui constatait que l'unicité de représentation de l'utilisateur ne peut répondre aux attentes différenciées des membres du groupe, dont l'expression ne cesse de se renforcer. La collecte de données a pour objectif de corriger cette normalisation jugée excessive en permettant de simuler cette diversité. C'est, en quelque sorte, le nouveau médiateur entre Etat et marché. Cette diversité simulée se distingue toutefois de l'utilisateur type, puisque la définition de la première est assurée par celui qui produit la donnée, du côté du marché, contrairement à celle du second, pour laquelle l'Etat se munit d'outils sophistiqués, bien que moins véloce, comme l'INSEE, par le biais de recensements, ou les enquêtes transport par exemple. Comme nous l'avons vu, la donnée n'est pas neutre. Elle découle majoritairement de discriminants déterminés par les opérateurs privés, en fonction de leurs projets industriels ou commerciaux, et non du projet politique d'un gouvernement élu. Elles arriment les objectifs aux moyens.

Après la Seconde Guerre, l'Etat s'était doté des outils nécessaires à la définition d'un projet pour la nation : INSEE, Datar, etc., calculaient des scénarios parmi lesquels le gouvernement choisissait celui que les grandes entreprises et opérateurs publics devaient mettre en œuvre, encadrant la place restreinte laissée au marché. A cette asymétrie a succédé une (relative) symétrie dans laquelle l'Etat porteur d'un projet se dotait d'outils de régulation pour faire face au marché, détenteur de moyens et pourvoyeur de résultat. Cette situation a cédé progressivement à une nouvelle asymétrie dans laquelle l'Etat est le régulateur des forces d'un marché qui définit son propre projet, de même que les moyens de sa mise en œuvre en fonction des résultats anticipés. L'Etat n'a plus, au mieux, qu'un rôle de régulateur d'un projet qui n'est pas le sien. On comprend l'intérêt de réintroduire une troisième partie, afin que puissent s'exprimer « *les mécanismes et les processus informels d'ajustement pourtant essentiels à la préservation d'ordres sociaux viables* »⁴⁰⁰.

Participation citoyenne⁴⁰¹

L'enfermement du groupe est-il évitable ? D'un point de vue capitaliste, difficilement. Car, dans la dialectique marché versus collectivité, qui règle la production du territoire, faire intervenir l'habitant producteur peut tout à fait conduire à ce qu'il se plie à la logique de marché, dès lors qu'il pourrait en tirer un bénéfice. Dans l'ultime chapitre de son ouvrage, « Le carcan », Jacques Dreyfus met en évidence des mécanismes plus profonds. Il en vient à la conclusion que : « *la rationalité est un carcan dans la mesure où elle tend à enfermer l'homme, au nom de son bonheur, dans un réseau de contraintes visant à l'encadrer, le contrôler et qu'il intériorise à travers le langage, dans la mesure aussi où elle rend plus normalisé et plus ordonné un monde déjà normalisé et ordonné.* »⁴⁰² C'est, d'après lui, l'une des raisons qui font que : « *la participation est non seulement une duperie, mais un moyen d'asservissement supplémentaire : car l'aménagé ne peut parler ou apprendre à parler que le langage de l'aménageur et il le parlera d'autant mieux qu'il aura été informé et formé.* »⁴⁰³

³⁹⁹ Kenny Cupers, *La Banlieue, un projet social*, op. cit.

⁴⁰⁰ James C. Scott, *L'Œil de l'Etat, moderniser, uniformiser, détruire*, Paris, La Découverte, 2021, 4e de couv.

⁴⁰¹ Cette partie du mémoire se limite au principe de la participation, qu'il n'approfondit pas. Pour une critique, on pourra consulter Guillaume Gourgues, Sandrine Rui, Sezin Topçu. « Gouvernamentalité et participation. Lectures critiques », in *Participations - Revue de sciences sociales sur la démocratie et la citoyenneté*, De Boeck Supérieur, 2013, Critique de la participation et gouvernamentalité, pp. 7-33. Pour une exploration des pistes que cela ouvre, Dominique Lefrançois, Serge Wachter, *Gouverner avec les habitants*, Paris, Editions Recherche, 2021

⁴⁰² Jacques Dreyfus, op. cit., p. 157

⁴⁰³ Jacques Dreyfus, op. cit., p. 170

Une donnée fondamentale est apparue depuis l'époque où Dreyfus écrivait son essai. Alors que, dans une période de croissance et de recherche du bien-être, il érigeait le désir comme principal rempart à la rationalité paralysante qu'il critiquait, sont depuis intervenues l'urgence environnementale, climatique et écologique et la menace qu'elle fait peser sur nos sociétés. Ces enjeux sont à même d'opposer une part grandissante d'habitants concernés par la préservation de la planète, à des agents du marché préoccupés d'appropriation et d'accumulation.

Dès lors, quels rôles offrir aux habitants ? Le premier concerne la collecte et le traitement des données et les critères de choix en fonction desquels elles sont collectées et traitées. Le second est la participation à l'évaluation des dispositifs qui en découlent. Une hypothèse légitime compte tenu du statut de l'habitant comme agent producteur... de données.

Au chapitre précédent, nous avons envisagé la donnée comme un bien commun à « municipaliser », dans la mesure où elle est issue des membres de la communauté qui donnent leur accord pour qu'elle soit collectée et traitée par des opérateurs qui en tirent une valeur. Cette dernière dépend de l'action de la collectivité, qui lui permet d'émerger grâce à la qualité d'usage des structures publiques qu'elle garantit, rendant légitime cette municipalisation. Mais en quoi l'intervention de l'habitant serait-elle importante ? Dans la mesure où la donnée est envisagée comme une source de connaissance utile à l'urbanisme pour anticiper les situations à venir, il importe que sa sélection et son traitement reposent sur des critères explicites, consentis et rendus publics⁴⁰⁴. Il en va de même des modèles multi-agent de traitement : selon quels principes sont créées les « populations synthétiques » à partir desquelles tourne la modélisation ? Cette simple dénomination suffit à justifier que des représentants de la population réelle soient partie prenante de sa synthétisation.

Un autre enjeu est celui du diagnostic et de l'évaluation des solutions, *ex-ante* (les modèles) et *ex-post* (une fois mis en application). Car, dans un système où celui qui se présente comme la solution peut s'avérer la cause d'un problème à venir, il faut une certaine vigilance : potentiellement celle de l'habitant. L'application Waze⁴⁰⁵ est connue pour optimiser les trajets sans tenir compte de la hiérarchie des voies, provoquant la surutilisation de voiries tertiaires, qui absorbent alors des flux de transit normalement destinés à celles primaires, voire éventuellement secondaires, contribuant à la détérioration de leur environnement. Un cas tel celui de la RAND Corporation, à laquelle la mairie de New York avait confié à la fin des années 1960 la rationalisation de certains services est plus démonstrative encore. Basée sur son expertise cybernétique, la mise au point d'un système de prévention incendie créait en définitive plus de problèmes qu'il ne devait en résoudre, précipitant son départ au bout de six années de présence⁴⁰⁶.

L'information de l'habitant producteur (de données) est donc un enjeu déterminant. Comment l'assurer ? En lui offrant tout d'abord la possibilité de mieux connaître son propre territoire. Une institution comme le Pavillon de l'Arsenal, bien qu'elle soit au service des politiques municipales, a certainement fait beaucoup pour que les Parisiens montent en « compétence citoyenne ». Mais la diffusion d'une culture métropolitaine architecturale et urbanistique ne peut remplacer l'expérience de terrain. Depuis quelques années, les découvertes pédestres des territoires métropolitains, hors des circuits convenus des centres constitués ou des monuments historiques balisés, contribuent à une médiation entre les habitants et des territoires souvent méconnus. L'insolite expédition des passagers du Roissy Express⁴⁰⁷ est désormais offerte aux randonneurs des confins. A Bordeaux, cette approche vécue des territoires de grande

⁴⁰⁴ Sur les rapports entre données et démocratie, on se reportera à l'ouvrage de Shoshana Zuboff, *L'Âge du capitalisme de surveillance*, Paris, Zulman, 2020.

⁴⁰⁵ Shenja van der Graaf, Pieter Ballon, "Navigating platform urbanism", in *Technological Forecasting & Social Change*, n° 142, 2019, pp. 364-372

⁴⁰⁶ Joe Flood, *The Fires. How a Computer Formula, Big Ideas, and the Best of Intentions Burned Down New York City – and Determined the Future of Cities*, New York, Riverhead, 2010. Cité par Antoine Picon dans « Villes et systèmes d'information », *op. cit.* p. 86

⁴⁰⁷ François Maspero, *Les Passagers du Roissy-Express*, Paris, Seuil, 1990, photographies d'Anaïk Frantz.

périphérie a été élevée au rang de performance artistique à laquelle tout habitant peut s'adonner, en passant une nuit dans un refuge périurbain⁴⁰⁸. Que peut-on penser de cette expérience, et de la manière dont elle met en lumière la question ?

Par la pratique qu'il en a, le randonneur périurbain est à même de construire une culture du territoire susceptible de contribuer à l'instauration d'une forme d'expertise. Dans son rapport direct à l'espace matériel, dans le temps vécu de la traversée d'une portion de territoire, l'expérimentation métropolitaine par le marcheur est la source d'une connaissance originale. C'est le pari que font les promoteurs-concepteurs du Sentier métropolitain du Grand Paris, dans leur patient travail de médiation avec les randonneurs qui les accompagnent⁴⁰⁹. De là émergent deux questions : comment co-construire et stabiliser ces connaissances afin de les rendre accessibles, échangeables et partageables ? Comment les faire intervenir dans les débats sur l'aménagement du territoire ?

La co-construction de connaissances issues de la pratique des territoires urbains et métropolitains est au cœur de diverses démarches⁴¹⁰, dont celles qui s'appuient sur la cartographie participative⁴¹¹, très utile afin de rendre opératoire le fruit de cette expérience. Les outils de représentation maîtrisés par les architectes et paysagistes répondent particulièrement à cet enjeu. Mais pourquoi et comment les faire intervenir dans le débat public ? « *Le succès grandissant des opérations "Réinventer" (telle ville ou telle métropole) témoigne que le marché prend progressivement le pas sur l'action publique, réduisant inexorablement le rayon d'action des spécialistes de l'espace concret au profit d'experts des processus (financiers, économiques, techniques, etc.). Le contrepoids n'est-il pas dans le renforcement d'un contre-pouvoir civique, celui de l'habitant expert de son propre environnement ? La prise en considération de ce dernier comme acteur à part entière de l'administration des territoires est d'ordre politique. Elle doit être conquise.* »⁴¹²

Cette conquête est en marche. Elle est menée dans divers milieux professionnels, dont celui des architectes, dans les interstices d'une commande majoritairement publique où bourgeonnent les initiatives de collectivités (ou de personnalités) qui perçoivent les limites des approches conventionnelles dont les grands opérateurs privés sont en général porteurs. Pour paraphraser Yves Sintomer⁴¹³, cela répond à la volonté de contrebalancer l'alignement croissant des sciences et des techniques sur l'économie capitaliste face à des pouvoirs publics qui ne transforment pas radicalement leur mode d'action. Une diversité d'approches est exposée dans l'ouvrage *L'Hypothèse collaborative*⁴¹⁴, conçu et codirigé par l'Atelier Georges, un collectif d'architectes et de paysagistes. Mais elle se trouve aussi du côté de la programmation en amont des phases opérationnelles, à travers la « maîtrise d'usage » par exemple, qui, dans un patient travail de médiation avec les habitants, vise à « *formuler, formaliser, concrétiser, sur un temps long, leurs attentes, leurs rêves ou leurs refus* »⁴¹⁵. Les conseils de quartier sont, en France, les intermédiaires privilégiés institués par la loi Vaillant de 2002⁴¹⁶. Ils sont toutefois très diversement mis en place et leur rôle peut varier du « savoir citoyen » fondé sur le bon sens ordinaire à l'« expertise

⁴⁰⁸ *Les Refuges périurbains*, Paris, Wildproject, 2019

⁴⁰⁹ <https://lesentierdugrandparis.com/>, consulté le 13/11/2018

⁴¹⁰ Luc Gwiazdzinski, « L'hypothèse des parcours géographiques apprenants en pédagogie et dans la fabrique de la ville : entre innovation partagée et néo-situationnisme », *Enjeux et société*, vol. 6, n°2, 2019, pp. 198-233

⁴¹¹ <http://www.participation-et-democratie.fr/en/dico/cartographie-participative>, consulté le 13/11/2018

⁴¹² André Lortie, « Contrechamps », in *Les Refuges périurbains*, Paris, Wildproject, 2019, pp.194-195

⁴¹³ Yves Sintomer, « Du savoir d'usage au métier de citoyen ? », *Raisons politiques*, vol. 31, n° 3, 2008, pp. 115-133

⁴¹⁴ Atelier Georges, Mathias Rollot, *L'Hypothèse collaborative*, Paris, Hyperville, 2018

⁴¹⁵ <http://maitrisedusage.eu/>, consulté le 18 septembre 2019.

⁴¹⁶ Voir à ce sujet : Charlotte Pierson, *Temporalités d'acteurs au sein du projet urbain et participation citoyenne*, mémoire de DSA Architecture et Projet Urbain, ENSA Paris Belleville, 2018 (sous la direction d'André Lortie, Laetitia Overney, Yvan Okotnikoff).

citoyenne », avec toutes les incertitudes que ces appropriations diverses peuvent faire peser sur la capacité de ces instances à influencer sur la polarité collectivité-marché.

Dans ces délicats équilibres, la tentation d'extraction de valeur à laquelle l'habitant est susceptible de succomber soulève la question de la monétisation des domaines qui composent le territoire⁴¹⁷. Envisager ce dernier comme une plateforme amène à tracer un parallèle avec les logiciels ou systèmes libres. Peut-on inventer des « territoires libres », qui se distingueraient des territoires « privateurs », qualificatif parfois donné par la communauté du logiciel libre aux « logiciels propriétaires » ? Contrairement à ceux-là, les logiciels libres ne permettent pas de rétribution directe des auteurs. Ceux-ci doivent se limiter à la vente de services associés à l'utilisation du logiciel. Un territoire libre serait reconnu pour l'apport de qualité environnementale qu'il procure à tous les membres de la collectivité, dans la reconnaissance de la contribution de chaque ayant-droit, sans qu'en soit nécessairement captée la valeur financière. Par exemple, un terrain non bâti pourrait être préservé et son ayant-droit en tirer une reconnaissance raisonnable eu égard à son rôle dans l'équilibre du tout, évitant qu'il ne soit tenté de le valoriser sur le marché immobilier. Un aspect primordial d'une telle reconnaissance découle de la contribution écosystémique du sol⁴¹⁸. Un autre provient de la qualité d'ambiance que peut procurer un voisinage non bâti ou une présence végétale immédiate, facteur de valorisation des biens mitoyens⁴¹⁹.

De telles stratégies alternatives de production urbaine visent notamment à disjoindre valeur d'usage et valeur marchande. Certaines ont été développées spécifiquement pour répondre aux problèmes des villes en décroissance, mais pourraient s'étendre à la production et la gestion des territoires en général. Vincent Béal et Max Rousseau ont défini une catégorie d'action publique dénommée « alterpolitique », pour regrouper les formes d'action publique et/ou collective qui sont construites en opposition à celles utilisées dans l'approche néo-libérale conventionnelle⁴²⁰.

La compréhension de ces enjeux (des données et des valeurs notamment) par l'habitant producteur semble déterminante afin d'aborder autrement le territoire. Mais l'expérience pratique de celui-ci est décisive afin de confronter l'intelligence des situations à l'efficacité théorique des modèles. Surtout lorsque, par le biais des algorithmes, ces derniers augmentent l'effet de réalité (comme le font certains dessins d'architecte) et intensifient l'illusion de la prédiction. Une illusion qui comporte d'autant plus de risques que l'incertitude actuelle est grande⁴²¹. L'apport de l'habitant est essentiel pour dépasser les approches technocentrées qui ne prennent pas en compte l'utilisateur ou qui, comme l'écrit Claude Rochet, « se réfèrent à un utilisateur type d'homme connecté en apesanteur culturelle et territoriale »⁴²². A cet effet, il est capital que les données accumulées par les opérateurs alimentent en continu une matrice diagnostic de l'état du territoire, à partir de laquelle les habitants soient invités à participer à la définition des orientations pour sa gestion et son développement.

Cette option se distingue tout à fait des politiques mises en place par certaines agglomérations, qui consistent à offrir des applications ou des services qui permettent à tout un chacun de signaler un problème (un trou dans la chaussée) ou un dysfonctionnement (un feu de circulation en panne) au téléphone ou par Internet. Certes, cela concourt éventuellement à un meilleur fonctionnement des systèmes en place, mais pas à une amélioration, rénovation, transformation ou réorganisation (voire

⁴¹⁷ James Salzman, Genevieve Bennett, Nathaniel Carroll, Allie Goldstein & Michael Jenkins, "The Global Status and Trends of Payments for Ecosystem Services", *Nature Sustainability*, vol. 1, 2018, pp. 136–144

⁴¹⁸ On pourra consulter à ce sujet les résultats de la recherche financée par le Fonds national suisse de la recherche scientifique, dont une synthèse est proposée dans : Urs Steiger, Paul Knüsel, Lucienne Rey (dir.), *Utiliser la ressource sol de manière durable. Synthèse générale du Programme national de recherche (PNR68)*, Berne, Fonds national suisse de la recherche scientifique, 2018.

⁴¹⁹ J. Cavailhès, *op. cit.*

⁴²⁰ <https://alterpo.hypotheses.org/publications>, consulté le 17 septembre 2019

⁴²¹ François Ascher, *op. cit.*, principe n°1 : « Elaborer et gérer des projets dans un contexte incertain ».

⁴²² Claude Rochet, *op. cit.*, p. 78

même abandon) de ces systèmes en réponse à des enjeux identifiés collectivement⁴²³. On l'aura compris, par l'intermédiaire de l'implication de l'habitant producteur, il s'agit de donner un cadre à la maîtrise des données, afin qu'elles ne deviennent pas l'outil de contrôle et/ou d'intensification capitaliste ultime succédant au zonage, mais un vecteur d'émancipation.

Certaines municipalités ont entamé de tels cycles d'émancipation. C'était le cas à Madrid après les élections de 2015, où l'équipe municipale promettait de « Faire la ville pour tous et avec tous ! ». La volonté de rééquilibrer le territoire et d'apporter une qualité de vie métropolitaine comme de proximité s'appuyait sur une « participation (qui) expérimente en grandeur nature une démocratie directe, mixant plateforme numérique et dispositifs physiques »⁴²⁴. Cette démarche s'inscrivait dans un courant municipaliste qui prend souvent comme parangon moderne le mouvement de la Commune parisienne de 1871⁴²⁵.

Cette expérience peut être rapprochée de celle menée dans l'agglomération dijonnaise, OnDijon, dont l'objectif est une « métropole intelligente et connectée ». Sa première étape est la création d'un poste de commandement unique et partagé avec les 23 communes du territoire, ayant l'objectif d'« optimiser et mutualiser les équipements urbains (feux de circulation, éclairage public, caméras...) afin de faciliter la gestion de l'espace public »⁴²⁶, dans un souci d'économie, de sûreté et d'attractivité numérique. « La métropole intelligente de demain, ce sont d'abord les habitants qui la font », proclame la collectivité sur son site Internet. Certes ils le font en rendant leurs données disponibles mais, pour l'heure, c'est en vain que l'on cherchera la « charte de la donnée numérique et des usages » annoncée en dernière ligne de la page Internet consacrée au projet, dont le poste de pilotage a été inauguré en avril 2019 par la métropole. En revanche, la collectivité a pris soin, au terme d'un long dialogue compétitif, de bien garder la main sur les données, considérées comme « un nouveau type de bien commun dont l'usage et la diffusion relèvent de l'intérêt public », en les ouvrant à l'ensemble des acteurs économiques et académiques. Ce projet, pour lequel Dijon métropole a attribué un contrat au groupement composé de Bouygues Énergies & Services et Citelum (filiale du groupe EDF), avec SUEZ et Capgemini, est un repère dans ce chapitre de l'urbanisme qui s'ouvre en France.

Contribution des architectes

Compte tenu de ces enjeux, quelle peut être la position de l'architecte ? Deux attitudes semblent *a priori* possibles. Il peut adhérer à une démarche qui mise sur un appareil législatif et réglementaire accompagné des taxations, subventions et pénalités sensées s'imposer à des groupes ou des individus que l'on juge en général incapables de mesurer la complexité des enjeux écologiques, énergétiques ou environnementaux et leur portée sociale, économique ou technique⁴²⁷. Son rôle sera d'appliquer des modèles, peut-être de participer à leur conception, au mieux de contribuer à la mise au point des systèmes propres à garantir les objectifs prescrits par les experts. Dans cette figure, l'habitant qui choisit d'habiter un immeuble E3C2 conçu par ledit architecte ne pose aucun acte écologique volontaire autre que celui d'avoir fait ce choix :

⁴²³ On se rapportera à ce sujet à l'ouvrage de Ben Green, *The Smart Enough City*, Cambridge, MIT Press, 2019, commenté dans lemonde.fr/blog/internetactu/2019/07/17/pour-des-villes-politiquement-intelligentes/

⁴²⁴ Ariella Masbounji, Antoine Petitjean, *Madrid ; solidarité, participation, créativité*, Marseille, Parenthèses, 2018.

⁴²⁵ Voir à ce sujet le chapitre 4. « Visages du municipalisme » de l'ouvrage de Durand Folco, *op. cit.* On peut rapprocher ce cas de l'intérêt porté à la « ville informelle » (*Tous urbains*, n° 15, « Urbanités informelles », septembre 2016). Loin, en général, de ne pas avoir de forme, cette catégorie recouvre souvent des développements d'ensembles agglomérés de tailles diverses, organisés sur la base de principes collectivement consentis, qui échappent pour tout ou pour partie au cadre légal en vigueur et qui peuvent participer d'un enracinement du développement des territoires dans leur histoire, en harmonie avec leur capital social.

⁴²⁶ OnDijon, métropole intelligente et connectée / Les grandes réalisations / Grands projets - Dijon Métropole (metropole-dijon.fr), consulté le 21 mars 2021. Toutes les citations sont issues de ce site Internet.

⁴²⁷ Un peu à la manière de ce qui concerne l'énergie nucléaire.

les performances des matériaux sont normées, de même que leur mise en œuvre, les thermostats sont pré-réglés, les robinets sont crantés. Au-delà de cette option initiale, ses principales actions consisteront à opter pour la petite ou la grosse chasse d'eau et le bac à ordures vert ou le jaune.

On peut aussi croire à une écologie politique qui chercherait à définir collectivement une forme d'autolimitation raisonnable et acceptable. Dans ce second cas, le rôle de l'architecte serait peut-être de participer à la construction d'une intelligence collective, en rendant compréhensibles et explicites à une majorité les enjeux de l'occupation des territoires. Décrire les territoires, mettre en évidence les rapports Homme-territoire, font partie de cette mission que les architectes soucieux de s'inscrire dans le débat politique pourraient assumer.

Cela se décline de deux manières au moins. Dans la mesure où, comme nous l'avons vu au chapitre précédent, il n'y a d'autre choix que de travailler avec ce que nous a légué le XXe siècle, majoritairement, et les siècles antérieurs bien évidemment, le premier travail serait de montrer, de faire comprendre l'état des territoires. Si l'on considère que l'héritage territorial est trop souvent le résultat de politiques aveugles aux particularités anthropologiques, morphologiques et géographiques des lieux, qu'il est fréquemment celui d'aires dédiées, reliées entre elles par des réseaux de mobilité mécanique spécialisés qui masquent leur structure primordiale, un second travail consisterait, par une sorte de généalogie biorégionale⁴²⁸, à retrouver cet héritage anthropo-géographique, ce patrimoine Homme-lieu (maîtrise de l'érosion, intelligence des risques, mise en valeur des sites...), qui se matérialise à travers des dispositifs singuliers tels que bocages, terrasses, clos-masures, hortillonnages, etc., pour ne nommer que certains parmi les plus reconnus.

Au début des années 1970, Gérald Hanning, architecte conseiller technique auprès de l'IAURP, avait élaboré une méthode d'analyse des organisations territoriales par le redessin des traces et tracés⁴²⁹, afin de mettre en évidence les systèmes géométriques très stricts qui réglaient, d'après lui, la disposition des fonds et du parcellaire sur le relief. Il considérait que l'observation de la trame foncière et du découpage des parcelles était susceptible de « *dégager les éléments constitutifs des mécanismes de transformation du paysage* »⁴³⁰. Son approche est confirmée par des recherches récentes comme celles de Sandrine Robert qui s'est « *intéressée, dès le début des années 2000, à l'utilisation du concept de résilience pour penser le changement et les permanences perceptibles dans l'évolution des paysages urbains et ruraux* », une démarche qui l'amène à « *penser l'articulation de la persistance et du changement* »⁴³¹.

Armelle Ninnin a mené un travail du même ordre, en collaboration avec Farah Mougharbel, sur l'aire métropolitaine d'Hanoï au Vietnam. En confrontant les éléments graphiques et programmatiques du schéma directeur de la ville nouvelle de Son Tay, aux modes d'occupation sédimentés, l'objectif était de questionner l'écart entre ces deux logiques d'appropriation et d'organisation : l'une exogène, portée par l'Etat central et assumée par les échelons politiques et technocratiques intermédiaires, qui considère le territoire comme une ressource à exploiter et à transformer en capital ; l'autre, endogène, qui découle de stratégies de cohabitation entre l'humain et son milieu. Il s'agissait, pour son auteure, d'« *interroger une manière alternative de penser le développement urbain, en particulier à travers l'intégration de la notion de permanence au sein du processus de métropolisation (...) entend[ant], par le terme de "permanence" les produits d'une intelligence collective d'appropriation du territoire, matérialisés dans et sur le sol, dont les modalités se transmettent de génération en génération en s'adaptant aux évolutions du milieu et qui sont*

⁴²⁸ Kirkpatrick Sale, *L'Art d'habiter la terre. La vision biorégionale* [1985], Paris, Wildproject, 2020

⁴²⁹ Gérald Hanning, Annick Jaouen, Paul Checaglini, *La Trame foncière comme structure organisatrice de la mise en forme du paysage*, Paris, CORDA, novembre 1976, 7 volumes plus conclusions.

⁴³⁰ *La Composition urbaine. Trois textes de Gérald Hanning*, Paris, IAU Ile-de-France, 2016, p. A3.

⁴³¹ Sandrine Robert, « Penser la résilience morphologique des formes du paysage », in Marta De Marchi, Hessem Khorasani Zadeh (dir.), *Territori post-rurali ; terrtoires post-ruraux*, Rome, Officina ed., 2020, pp. 27-35.

sous-tendus par les rapports que celui-ci entretient avec la société »⁴³². En s'appropriant la notion de *pattern*, ou motif, développée par Christopher Alexander, en combinaison avec l'observation des *tracés*, elle a mené, grâce à une patiente recherche graphique, « *la reconnaissance, l'identification contextualisée (dans le temps et l'espace) et la représentation/conceptualisation des permanences, qui structurent de manière sous-jacente les modes de développement endémiques du territoire de Son Tay, [pouvant] amener à la fabrication de nouveaux outils urbanistiques (rapports de densité, emprises au sol...) et à une meilleure cohérence entre projet urbain et préservation des relations habitants/territoire.* » L'objectif n'était pas de nier, ni même disqualifier le schéma directeur en vigueur, mais de le confronter à un mode de lecture alternatif du territoire susceptible de mettre en évidence l'écart entre le réel et le programmé, afin de réinterpréter les outils règlementaires en réponse aux composantes organisationnelles existantes. Il s'agit d'une forme d'« écologisation anthropocénique », pour reprendre l'expression de Sabine Bognon et Emma Thébaud⁴³³.

Ce travail est démonstratif des clés que l'architecte peut apporter à une compréhension nécessaire à l'évolution des perceptions, préalable à celle des mentalités. Par sa capacité à nommer et représenter les phénomènes spatiaux, il peut comprendre et aider à faire comprendre des situations complexes. A la différence du géographe, sa compréhension se déploiera plus facilement et simultanément à plusieurs échelles. Il doit savoir associer à la cartographie à petite échelle (1/10000e, 1/25000e, 1/50000e, etc.) les représentations de détail qui rendent intelligibles la ou les situations singulières ou génériques sur place, dans ce que l'on peut nommer l'« espace concret ». Cette intelligence des lieux est indispensable pour parvenir à disjoindre urbanisme géographique et urbanisme de terrain, encore trop souvent soudés par les forces du marché et l'inertie des procédures. De même, sa capacité à préfigurer l'espace est cruciale afin d'estimer la masse de matière que l'abstraction des documents d'urbanisme met en mouvement⁴³⁴.

Dans une période telle que nous la vivons, emportée par les bouleversements climatiques et les transformations environnementales, des formes d'observation et d'expérimentation nouvelles sont attendues afin d'anticiper, accompagner et tenter d'en maîtriser les effets. Parmi celles-ci, James Scott rappelle la formule inventée par Charles Lindblom de « science de l'incrémentalisme disjoint », visant à décrire l'esprit d'une approche pratique des problèmes de politique publique de grande échelle, difficiles à comprendre ou à traiter. Lindblom la décrit comme « *une approche fragmentaire, à base de comparaisons limitées, des séquences de tentatives et d'échecs suivies de nouvelles tentatives légèrement modifiées, s'appuyant sur l'expérience acquise* »⁴³⁵. Une approche qui, en quelque sorte, cherche à desserrer la subordination des objectifs aux moyens. Si, en urbanisme, il est peu vraisemblable d'assurer une démarche itérative de ce type, eu égard aux durées opérationnelles, il est cependant tout à fait réaliste de chercher à mieux comprendre les dispositifs sédimentés légués par les générations et souvent masqués par les ajouts récents, afin d'en faire une évaluation critique de manière à les adapter à des situations nouvelles, dans une démarche incrémentale *ex post, a fortiori* disjointe.

L'architecte possède aussi une capacité d'abstraction essentielle en ce qui concerne les territoires habités. Car les représentations conventionnelles de ces derniers martèlent à ce point les images mentales qu'en ont les habitants (et les élus sont aussi et d'abord des habitants), qu'elles finissent par se figer en des statues immuables. Maurice Halbwachs a bien décrit la capacité que l'on a à maintenir une image mentale fixe qui se superpose à une réalité que l'on sait objectivement changeante. La carte ou le plan, même mis à jour, devient alors l'avatar figé d'une réalité sociale, économique ou même physique,

⁴³² Armelle Ninni, *Territoire, pratiques, règles, L'héritage anthropo-géographique de l'occupation du territoire de Hanoï face aux modes de développement urbain actuels : le cas de Son Tay*, mémoire de DSA Architecture et Projet Urbain, ENSA Paris Belleville, 2020 (sous la direction d'André Lortie, et Yvan Okotnikoff), p. 5

⁴³³ Sabine Bognon, Emma Thébaud, *op. cit.*, p. 57

⁴³⁴ Sabine Barles, « L'Urbanisme, le génie urbain et l'environnement : une lecture par la technique », *Riurba*, n°1, 2015. <http://www.riurba.review/Revue/lurbanisme-le-genie-urbain-et-lenvironnement-une-lecture-par-la-technique/>

⁴³⁵ Charles Lindblom, « The Science of "Muddling Through" », *Public Administration Review*, Vol. 19, No. 2 (printemps 1959), pp. 79-88, cite par James C. Scott, *op. cit.*, p. 494.

mouvante. Karine Hurel, géographe et cartographe, déléguée générale adjointe à la Fédération nationale des agences d'urbanisme, a bien expliqué, lors de son intervention lors d'un colloque à Cerisy, la difficulté de la cartographie à se renouveler alors que les attentes sont particulièrement fortes⁴³⁶. De son analyse, elle conclut que le discours cartographique est désormais partagé entre les lieux de pouvoirs politiques et la société civile, tant les citoyens se sont saisis des outils informatiques ouverts utiles à la représentation des territoires. L'ère de l'anthropocène nous imposerait de renouveler nos images, voire « *redécouvrir autrement cette terre que nous croyons si bien connaître* »⁴³⁷.

L'élaboration de systèmes graphiques abstraits peut permettre de représenter synthétiquement l'identité dynamique des lieux⁴³⁸. Il y a quelques années, nous avons réalisé une étude sur la Plaine de France dont l'objectif était de trouver des motifs de coopération entre ce territoire et Paris⁴³⁹. Afin de modifier des perceptions ancrées dans des certitudes tant politiques que techniques, nous avons eu recours à des représentations inhabituelles des territoires des communes proches de la capitale. La première étape du processus consistait à comparer les morphologies communales à l'aide des relevés des modes d'occupation du sol (MOS) mis au point par l'IAURIF. Toutefois, plutôt que le faire par juxtaposition de cartes, c'est par une comparaison de graphes qu'elle était menée. Une première découverte découlait de cette représentation, qui mettait en évidence des « solidarités morphologiques » inattendues. Elle était cependant bien modeste par rapport à la seconde, permise par l'abstraction des graphes. Alors qu'une majorité de communes revendiquait une singularité inaltérable par rapport à Paris, la figure qui résultait de l'addition des permis de construire en voie de réalisation faisait basculer le graphe des territoires extra-parisiens limitrophes dans la même catégorie que les arrondissements voisins du Nord. Leur inéluctable « devenir centre » était le résultat d'une implacable démonstration mathématique, qui devait à terme accompagner un déplacement radical des positions politiques au sein de Plaine Commune (ill. n° 20, p.64, vol. 1/3).

Ce bref rappel des enjeux des représentations ne serait complet sans mentionner leur complémentarité, celle du plan et de la coupe, déjà mentionnée, mais aussi celle des techniques. La photographie peut sortir de son statut d'illustration, auquel elle est souvent cantonnée, pour contribuer au débat sur l'état des territoires, de manière moins technique que sensible⁴⁴⁰.

L'histoire nous enseigne que, périodiquement, nous avons sous les yeux les signes d'une transformation majeure de l'état des choses, mais que, tout au moins pendant une période donnée, nous avons des difficultés à en percevoir le sens. Il est alors opportun de construire les instruments d'une reconnaissance : lexicaux, sémantiques, conceptuels, etc., ils permettront de nommer, de décrire, d'identifier ces phénomènes. Les outils de l'architecte, pour des raisons déjà évoquées, sont utiles, voire nécessaires, à ce projet. On sait que la contribution des géographes et des cartographes est déterminante pour cette mise au jour de l'état du monde. Sa principale qualité, celle de la convention qui la rend compréhensible au plus grand nombre, est en même temps sa faiblesse, car la convention peine à saisir le nouveau. Celle-ci a toutefois le grand inconvénient de nous accompagner en temps réel et, peut-être, de nous habituer à cet état du monde qui pourtant change, sans nous faire prendre conscience de la portée des phénomènes. Comme deux trains lancés à la même vitesse sur des voies parallèles, celui du monde réel et l'autre de sa représentation, ne nous donnent aucun indice de la vitesse absolue des deux convois...

⁴³⁶ Karine Hurel, « Justifier, restituer, débattre : la cartographie en quête d'un nouveau souffle ? », in *Repenser l'aménagement du territoire*, op. cit., pp. 79-103

⁴³⁷ Frédérique Ait-Touati, Alexandra Arènes, Axelle Grégoire, *Terre-forma ; manuel de cartographies potentielles*, Paris, éditions B42, 2019

⁴³⁸ Tel Steven Izenour, Denise Scott Brown, Robert Venturi, *Learning from Las Vegas*, Boston, MIT Press, 1972

⁴³⁹ Lortie & Schall, Orgeco, *L'Enjeu des relations entre Plaine de France et Paris, pour une identification des axes de coopération*, Paris, EPA Plaine de France, 2005.

⁴⁴⁰ Raphaële Bertho, « Quand la photographie participe à la rénovation de la pensée aménagiste », in *Repenser l'aménagement du territoire*, op. cit., pp. 241-250. Frédéric Pousin (dir.), *Photopaysage. Débattre du projet de paysage par la photographie*, Paris, Les Productions du Effa, 2018

Conclusion

L'urbanisme est un médiateur⁴⁴¹. Il l'est latéralement, entre acteurs politiques, techniques et civiques, dont les logiques ne sont pas toujours convergentes, mais dont la rencontre détermine le devenir des territoires. Il est aussi médiateur spatial, verticalement, entre le ciel des intentions politiques et techniques et le sol qui les accueille, devant l'horizon d'attente de la société. C'est un médiateur historique enfin, dans la mesure où il condense les temporalités de villes en permanent devenir dans une synthèse qui combine l'avenir au présent et aux représentations collectives du passé.

Dans le projet « haut-moderniste »⁴⁴² de reconstruction et modernisation de la France dans la seconde moitié du XXe siècle, la prise en compte des habitants était entièrement intériorisée en une mécanique où leur parole était intégrée aux données objectives du programme : celles de la norme et du standard, du calcul de moyennes, d'extrêmes, de médianes. Bien que l'on ne puisse considérer cette technicisation des mots de l'usager comme une quelconque participation⁴⁴³, l'intégration par la technostructure de cette parole objectivée a permis d'introduire au sein de cette machinerie un dispositif incrémental disjoint d'ajustement et de rétroaction. Le passage des grands ensembles, aux zones à urbaniser en priorité, puis aux villes nouvelles, elles-mêmes marquées par des générations distinctes de cadres bâtis, en témoigne⁴⁴⁴. C'est progressivement, dans les trois dernières décennies du siècle, que la parole de l'habitant s'est vue (ou entendue) reconnaître en tant que tel. Et il est communément admis qu'une démarche d'aménagement repose sur une trilogie où l'habitant expose – ses besoins, ses problèmes, ses désirs – ; le technicien propose – après avoir interprété l'exposé des habitants, des associations, etc., mais aussi après avoir analysé les données techniques, statistiques, et politiques bien sûr – ; et le politique dispose, c'est-à-dire qu'il prend la décision qu'il juge la plus appropriée eu égard à son projet – sur la base duquel il aura été élu par exemple.

Alors que l'urbaniste haut-moderniste avait un statut d'expert, ancré du côté technique, interprète de la parole de l'habitant autant que des statistiques de l'INSEE, son rôle de médiateur s'est renforcé, se dissociant progressivement du technique pur dans le même temps que l'habitant s'autonomisait. Désormais, Allan Berger l'identifie comme un acteur libre de « *passer d'une connaissance tacite et explicite (le designer comme expert détenteur d'une autorité) à un traitement interactif et réactif complexe (le designer comme collaborateur et négociateur)* »⁴⁴⁵. Et Berger d'ajouter : « *Le designer ne s'appuie pas sur la relation client-consultant ou l'accord contractuel pour commencer à travailler. Dans de nombreux cas, il se peut qu'un client n'existe même pas, qu'il faille le rechercher et l'adapter aux découvertes du designer.* »⁴⁴⁶ Dans cette triangulation politique, technique et civique, l'urbaniste est celui qui traduit les diverses attentes et les confronte à la donnée métrique de l'espace matériel et concret (surtout lorsqu'il est architecte). Il a la liberté d'œuvrer à l'émergence de nouvelles possibilités et de repérer les éventuels porteurs de ces transformations. Dans cette dernière hypothèse, lorsqu'il intervient au niveau de la polarité Etat-marché, il peut le faire de concert avec l'habitant, dans une sorte d'*advocacy planning* revisité sous la forme de *collaborative, deliberative* ou *communicative planning* qui, quoi qu'il en soit, sera une forme d'*experimental planning*⁴⁴⁷. Il pourra alors contribuer à faire passer l'urbanisme d'une sorte de téléonomie, dans laquelle les solutions techniques dictées par l'industrie et le capital s'imposent au diagnostic et au projet, à une approche plus téléologique en s'intéressant aux moyens dans la mesure où ils sont en relation avec les fins.

⁴⁴¹ André Lortie, *Jacques Gréber (1882-1962) et l'urbanisme. Le temps et l'espace de la ville*, thèse de doctorat de l'Université Paris XII Val-de-Marne, Institut d'urbanisme de Paris, 1997, 4^e de couv.

⁴⁴² Expression empruntée à James C. Scott, *L'Œil de l'Etat*, *op. cit.*

⁴⁴³ Contrairement à ce qu'affirme Kevin Kupers, *La Banlieue, un projet social. Ambitions d'une politique urbaine, 1945-1975*, Marseille, Parenthèses, 2020, p. 28

⁴⁴⁴ Loïc Vadelorge, *op. cit.*

⁴⁴⁵ Alan Berger, *Drosscape; Wasting Land in Urban America*, *op. cit.*, 2006, p. 3 (traduction de l'auteur).

⁴⁴⁶ *Ibidem*, p. 4

⁴⁴⁷ Juliette Maulat, « Planification : de la *planning theory* aux pratiques de l'urbanisme », in *Urbanisme et aménagement*, *op. cit.*, p. 156

Cette figure de médiateur se distingue nettement de celle de l'urbaniste expert moderniste. Elle permet de revenir sur le rôle de la donnée dans la planification. L'une des illusions de la « population synthétique » est qu'elle permettrait de simuler une capacité d'auto-adaptation des systèmes urbains, dont celui des mobilités notamment. Or, pour qu'une machine fasse un choix, c'est que ce dernier a déjà été identifié comme une possibilité ou qu'il découle d'une combinaison d'options déjà connues. Pour Luc Julia, expert mondial en matière d'intelligence artificielle et co-inventeur de Siri : « *Le terme reinforcement learning – apprentissage par renforcement – fait référence à une technique par laquelle les systèmes apprennent à s'adapter à l'environnement dans lequel ils se trouvent et réagissent aux changements de l'environnement lui-même. Les algorithmes, c'est nous qui les créons, les datas comme les applications, c'est nous qui les choisissons (...)* Ce que font en général toutes les intelligences artificielles, à la fin, c'est de la reconnaissance. Ça veut dire qu'on leur a fait ingurgiter de la connaissance. Et la connaissance, c'est nous qui la possédons. Aucune machine n'est capable de créer de la connaissance. »⁴⁴⁸

La notion de population synthétique et l'introduction du *data learning* dans les techniques de l'urbanisme s'apparenteraient en quelque sorte à une actualisation des enquêtes usagers de la seconde moitié du XXe siècle, mais avec des relevés d'usages massifs, en temps réel ou « historicisés » en des temps très courts. Certes, les données massives sont précieuses pour la planification et beaucoup plus facile à extraire et de manière plus économique qu'à travers des enquêtes. Elles ne sont pour autant objectives qu'en apparence. Comme lors des enquêtes réalisées auprès des usagers du second XXe siècle, leur tri et leur traitement sont liés aux moyens préalablement identifiés pour y répondre. Les mesures de comportement ne remplacent pas la parole des usagers eux-mêmes. Elles les écartent comme acteurs et autorisent les opérateurs du marché à s'approprier ces mesures disqualifiant même l'Etat dans son rôle de régulateur, puisque le procès met en rapport l'opérateur et l'utilisateur sans intermédiaire, voire même sans qu'il le sache. Du moins est-ce ainsi que l'on peut relire le projet de la société new-yorkaise Sidewalk Labs, filiale d'Alphabet, la maison mère de Google, pour le nouveau quartier de Quayside à Toronto⁴⁴⁹.

Dans son article de 2018, Antoine Picon insistait au sujet du caractère réductionniste des approches cybernétiques et des modèles systémiques d'urbanisme « *qui négligent complètement la trajectoire historique des villes* »⁴⁵⁰. Pour lui : « *La dimension politique de leurs trajectoires historiques incite à y voir autre chose que des systèmes dont les paramètres s'ajusteraient en fonction de boucles de rétroaction dont le jeu posséderait la même clarté que celui des pistons et des bielles d'un moteur* ». La donnée serait-elle un négateur du temps long ?

En l'occurrence, cette « trajectoire historique » est bien plus que du temps linéaire dont les concrétions matérielles serviraient de cadre à la mémoire collective. Elle est caractérisée à la fois par le temps stratifié de la ville en transformation et le temps à venir de l'horizon d'attente du groupe. Ce temps consolidé auquel Marcel Roncayolo assimilait le territoire⁴⁵¹, est fait de temporalités sédimentées dans leur échelle propre : du temps en apparence immobile du site anthropo-géographique, au temps court de la conjoncture à laquelle la ville cherche à s'adapter, et qui chacun appelle une attention particulière afin de ne pas contredire les représentations collectives que le groupe a de son propre environnement. Le temps à venir est sans doute celui qui est le plus radicalement nié par les urbanismes systémiques, que ceux-ci reposent sur le traitement algorithmique des données ou sur les équations économiques de la rente⁴⁵². Cet horizon d'attente nécessite une construction collective patiente afin d'être partagé. Il est à l'opposé d'une production du territoire par le calcul. La participation citoyenne est déterminante de sa réception.

⁴⁴⁸ Luc Julia, *L'intelligence artificielle n'existe pas*, Paris, First, 2019, https://www.wedemain.fr/inventer/pour-le-pere-de-siri-l-intelligence-artificielle-n-existe-pas_a3894-html/ consulté en avril 2021

⁴⁴⁹ <https://www.usine-digitale.fr/article/pourquoi-google-abandonne-son-projet-de-smart-city-a-toronto.N962691>

⁴⁵⁰ Antoine Picon, « Villes et systèmes d'information », *op. cit.* p. 85

⁴⁵¹ Marcel Roncayolo, *La Ville et ses territoires*, Paris, Gallimard, 1990, p. 20.

⁴⁵² Alain Bertaud, *Order without Design. How Markets Shape Cities*, Cambridge, MIT Press, 2018.

La montée en puissance des moyens électrotechniques de gestion urbaine offre de considérables ressources à la prévision et à l'anticipation des transformations d'une société et du cadre matériel dans lequel elle se déploie. Paradoxalement, l'appareil qui lui est nécessaire est absent du champ de vision des habitants, alors qu'il demande une puissance industrielle et énergétique considérable, voire démesurée : capteurs cachés, caméras discrètes, centres de calculs délocalisés, câbles sous-marins, satellites géostationnaires. Et les biais de régulation des acteurs de cette infrastructure semblent inadaptés si l'on se réfère au feuilleton fiscal ininterrompu des GAFAM (Google, Amazon, Facebook, Apple, Microsoft)⁴⁵³. A quelle condition peut-on se permettre, dans la période de bouleversement général que nous connaissons, d'adhérer à tout projet technique, spatial, social et fondamentalement politique qui se dessine ? Dans ce contexte, il semble urgent de trouver les ressorts indispensables à un renforcement de la maîtrise collective de notre avenir métropolitain.

Lorsque le contrôle de la production du cadre matériel de la société penche du côté d'un Etat qui guide le projet en même temps que la production des données du programme et les opérateurs qui le mettent en œuvre, en cas de désaccord, les citoyens ont toujours la possibilité, lors d'élections libres, de ne plus accorder leur confiance aux personnels politiques en charge. En revanche, lorsque l'équilibre change de bord, et que l'opérateur issu du marché est celui qui conduit le projet, la production des données qui le soutiennent et les moyens de sa mise en œuvre, quels recours les habitants ont-ils ? Et quel peut être, dans ces conditions, le rôle de l'urbaniste ? Peut-il raisonnablement abandonner une position d'expert qui fait de lui un auxiliaire de l'enfermement du groupe dans le cadre qu'il contribue à construire ? C'est certainement, pour l'urbanisme, l'un des enjeux de la période de turbulence dans laquelle nous sommes entrés depuis quelques années déjà. Compte tenu de son statut, qui l'inclut au projet de rationalisation, intensification et accélération de notre société, l'urbanisme est certainement un moyen de rétroagir sur les fondements de ce projet. Pour cela, il importe d'en connaître les ressorts interdisciplinaires. Cette perspective devrait nourrir les projets de recherche des prochaines années, une fois décantées les trop nombreuses pistes que ce mémoire d'habilitation à diriger les recherches met en jeu.

⁴⁵³ On se souviendra que c'est notamment en raison de la volonté de la société Sidewalk Labs de s'imposer comme interlocuteur au sein de l'action publique en monnayant sa production de données par la récupération d'une partie des taxes locales que le projet torontois de Quayside a avorté. Murtaza Haider, Stephen Moranis, "Sidewalk Labs and the question of tax increment financing: Here's how the proposal would work", *Haider-Moranis Bulletin, Financial Post*, February 28, 2019, <https://financialpost.com/real-estate/sidewalk-labs-and-the-question-of-tax-increment-financing-heres-how-the-proposal-would-work>. Cité par Daniel Florentin, « Gouvernance : comment se pilote l'aménagement ? », in *Urbanisme et aménagement, op. cit.*, p. 97

5. Bibliographie

Urbanisme et territoire

Felix Adisson et alii, *Pour La Recherche urbaine*, Paris, CNRS éditions, 2020

Frédérique Ait-Touati, Alexandra Arènes, Axelle Grégoire, *Terre-forma, manuel de cartographies potentielles*, Paris, éditions B42, 2019

Jean-Luc Arnaud, *Analyse spatiale, cartographique et histoire urbaine*, Marseille, Parenthèses, 2008

François Ascher, *Les Nouveaux Principes de l'urbanisme*, La Tour-d'Aigues, édition de l'Aube, 2001

Atelier Georges, Mathias Rollot, *L'Hypothèse collaborative*, Paris, Hyperville, 2018

Sabine Barles, « L'Urbanisme, le génie urbain et l'environnement : une lecture par la technique », *Riurba*, n°1, 2015. <http://www.riurba.review/Revue/lurbanisme-le-genie-urbain-et-lenvironnement-une-lecture-par-la-technique/>

Sabine Barles, « L'écologie territoriale et les enjeux de la dématérialisation des sociétés : l'apport de l'analyse des flux de matières », in *Développement durable et territoires*, vol. 5, n°1 « Écologie industrielle, économie de la fonctionnalité », Février 2014. <http://journals.openedition.org/developpementdurable/10090>

Sabine Barles, « Le métabolisme urbain et la question écologique », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 92, 2002, pp. 143-150

Carole Barthélémy et alii, « Natures urbaines à Marseille : entre démarche interdisciplinaire et projet environnemental », in Sabine Barles, Nathalie Blanc (dir.), *Ecologies Urbaines sur le terrain*, Paris, Economica, 2016, pp. 45-60

Hugh Barton, Claire Mitcham, Catherine Tsourou, *Healthy Urban Planning in Practice: Experience of European Cities*, Copenhagen, OMS, 2003

Alan Berger, *Drosscape, Wasting Land in Urban America*, New York, Princeton Architectural Press, 2005

Sandrine Berroir et alii, *Les Systèmes urbains français – Synthèse*, Travaux en ligne n° 10, Paris, Datar, 2012. <http://www.avecnet.net/wp-content/doc/Documentation/FR/Les-Systemes-urbains-francais-Synthese-de-letude-de-Geographie-cites.pdf>

Sabine Bognon, Marion Magnan, Juliette Maulat (dir.), *Urbanisme et aménagement, théories et débats*, Paris, Arman Colin, 2020.

Frédéric Bonnet, *Aménager les territoires ruraux et périurbains*, Paris, Ministère du Logement, de l'Égalité des territoires et de la Ruralité, 2016

Robert Bruegmann, *Sprawl: a Compact History*, Chicago, University of Chicago Press, 2005

Enrico Chapel, *L'Œil raisonné. L'invention de l'urbanisme par la carte*, Genève, MétisPresses, 2010

Éric Charmes, *La Ville émietlée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine*, Paris, PUF, 2011

Françoise Choay, Pierre Merlin, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF, 2015

Commissariat à l'égalité des territoires, *Qualité de vie, habitants, territoires*, Rapport de l'Observatoire des territoires, Paris, ministère du Logement, de l'Égalité des territoires et de la Ruralité, 2015

Commission Européenne, *Créer une Infrastructure verte pour l'Europe*, Bruxelles, Union européenne, 2014

Stéphane Cordobes, Xavier Desjardins, Martin Vanier (dir.), *Repenser l'aménagement du territoire*, Paris, Berger Levrault, 2020.

Michel Côté, Guy Mercier, Francis Roy, « L'urbanisation de la campagne. Motifs et options du régime québécois de protection du territoire agricole », in *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 58, n° 165, décembre 2014, pp. 392-411

Kenny Cupers, *La Banlieue, un projet social. Ambitions d'une politique urbaine, 1945-1975*, Marseille, Parenthèses, 2020

Jean-Pierre Decourcelle, Pierre Narring (coordonnateur) et Jérôme PEYRA, *Requalifier les campagnes urbaines de France. Une stratégie pour la gestion des franges et des territoires périurbains*, Paris, CGEDD, 2015

Xavier Desjardins, *L'Aménagement du territoire* [2017], Paris, Armand Colin, 2021

Yvan Détraz, *Zone Sweet Zone. La marche comme projet urbain*, Paris, éditions Wildproject, 2020

Christian Devillers, *Le Projet urbain*, conférences Paris d'architectes, Paris, Pavillon de l'Arsenal, 1994

Jacques Dreyfus, *La Ville disciplinaire*, éditions Galilée, Paris, 1976

L. J. Duhl, A. K. Sanchez, bureau régional européen de l'OMS, *Healthy Cities and the City Planning Process: a Background Document on Links Between Health and Urban Planning*, Copenhagen, OMS, 1999.

Marc Dumont, Emmanuelle Hellier (dir.), *Les Nouvelles Périphéries urbaines. Formes, logiques et modèles de la ville contemporaine*, Rennes, Presses universitaires de Reine, 2010

Gabriel Dupuy, *L'Urbanisme des réseaux. Théories et méthodes*, Paris, Armand Colin, 1991

Gabriel Dupuy, Lucien Gilles Benguigui, « Sciences urbaines : interdisciplinarités passive, naïve, transitive, offensive », *Métropoles*, n° 16, 2015. <https://journals.openedition.org/metropoles/5107>

Jonathan Durand Folco, *A Nous La Ville ! Traité de municipalisme*, Montréal, Ecosociété, 2017

Lionel Engrand, André Lortie, « Le quartier et ses limites », *Paris projet*, n° 32-33 « Quartier anciens approches nouvelles », pp. 42-50

Philippe Estèbe, *L'Égalité des territoires, une passion française*, Paris, Presses universitaires de France, 2015.

Daniel Florentin, J. Denis, "A Hole in the Pipe: Material, Urban and Socio-Political Challenges of Renewing Water Networks. Insights from French Configuration", *American Association of Geographers' Annual Meeting*, New Orleans, 2018. <https://aag.secure-abstracts.com/AAG%20Annual%20Meeting%202018/abstracts-gallery/560>

Michel Gariépy, Olivier Roy-Baillargeon (dir.), *Gouvernance et planification collaborative. Cinq métropoles canadiennes*, Montréal, Presse de l'Université de Montréal, 2016

Jean-Louis Guigou, Dominique Parthenay, Louis-André Gérard-Varet, Michel Mougeot, Alain Lipietz, *Aménagement du territoire*, Paris, La Documentation française, 2001

Christophe Guilly, *La France périphérique. Comment on a sacrifié les classes populaires*, Paris, Flammarion, 2014

Luc Gwiazdzinski, « L'hypothèse des parcours géographiques apprenants en pédagogie et dans la fabrique de la ville : entre innovation partagée et néo-situationnisme », *Enjeux et société*, vol. 6, n°2, 2019, pp. 198-233

Ludovic Halbert, *L'Avantage métropolitain*, Paris, PUF, 2010

Gérald Hanning, Annick Jaouen, Paul Checaglini, *La Trame foncière comme structure organisatrice de la mise en forme du paysage*, Paris, CORDA, novembre 1976, 7 volumes plus conclusions.

Gérald Hanning, *La Composition urbaine. Trois textes de Gérald Hanning*, Paris, IAU Ile-de-France, 2016

Frédéric Héran, *La Ville morcellée. Effets de coupure en milieu urbain*, Paris, Economica, 2011

Steven Izenour, Denise Scott Brown, Robert Venturi, *Learning from Las Vegas*, Boston, MIT Press, 1972

Rem Koolhaas, *Etude sur (ce qui s'appelait autrefois) la ville*, Paris, Payot et Rivages, 2017

Paul Knüsel, Lucienne Rey, Urs Steiger (dir.), *Utiliser la ressource sol de manière durable. Synthèse générale du Programme national de recherche (PNR68)*, Berne, Fonds national suisse de la recherche scientifique, 2018.

Anne Lambert, « *Tous Propriétaires* », *l'envers du décor pavillonnaire*, Paris, éditions du Seuil, 2015

Isabelle Laudier, Lucie Renou (dir.), *Prospective et co-construction des territoires au XXIe siècle*, Paris, Herman, 2020

Éloi Laurent, *Vers L'Égalité des territoires. Dynamiques, mesures, politiques*, rapport à la ministre de l'Égalité des territoires et du Logement, février 2013

Paul-Hervé Lavessière, *La Révolution de Paris. Sentier métropolitain*, Paris, éditions Wildproject, 2014

André Lortie, *Jacques Gréber (1882-1962) et l'urbanisme. Le temps et l'espace de la ville*, thèse de doctorat de l'Université Paris XII Val-de-Marne, Institut d'urbanisme de Paris, 2 vol., 1997

André Lortie, « Le développement soutenable : une occasion de (re)penser la forme métropolitaine ? », mémoire de fin de formation « Ingénierie, architecture et développement durable », CREPA-Rouen, 2009

Alberto Magnaghi, *Le Projet Local*, Liège, Mardaga, 2000

Panos Mantziaras, *La Ville-Paysage ; Rudolf Schwarz et la dissolution des villes*, Genève, MétisPresses, 2008

Ariella Masbouni, Antoine Petitjean, *Madrid ; solidarité, participation, créativité*, Marseille, Parenthèses, 2018.

Guy Mercier, Martin Simard, Michel Côté (dir.), *Cahiers de géographie du Québec*, volume 58 « L'urbanisation diffuse : un difficile mais inévitable défi d'aménagement », numéro 165, décembre 2014

Pierre Merlin, *L'urbanisme*, Paris, PUF, 2016.

Pierre Merlin, *Des Grands Ensembles aux cités. L'avenir d'une utopie*, Paris, Elipses, 2012

Pierre Merlin, *L'Urbanisme, Que Sais-je ?*, Paris, Presses universitaires de France, 1991

Jérôme Monod, Philippe de Castelbaljac, *L'Aménagement du territoire*, Paris, PUF, 1971

Armelle Ninni, *Territoire, pratiques, règles, L'héritage anthropo-géographique de l'occupation du territoire de Hanoï face aux modes de développement urbain actuels : le cas de Son Tay*, mémoire de DSA Architecture et Projet Urbain, ENSA Paris Belleville, 2020 (sous la direction d'André Lortie, et Yvan Okotnikoff)

Jean-Marc Offner, *Anachronismes urbains*, Paris, Presses de SciencesPo, 2020.

Thierry Paquot, Chris Younès, *Philosophie de l'environnement et milieux urbains*, Paris, La Découverte, 2010

Charlotte Pierson, *Temporalités d'acteurs au sein du projet urbain et participation citoyenne*, mémoire de DSA Architecture et Projet Urbain, ENSA Paris Belleville, 2018 (sous la direction d'André Lortie, Laetitia Overney, Yvan Okotnikoff).

Gilles Pinson, « Le projet urbain en question », https://www.academia.edu/12100840/Le_projet_urbain_en_questions

Frédéric Pousin (dir.), *Photopaysage. Débattre du projet de paysage par la photographie*, Paris, Les Productions du Effa, 2018

Refuges périurbains (Les), Paris, Wildproject, 2019

Jana Reverdin (dir.), *La Ville rebelle. Démocratiser le projet urbain*, Paris, Gallimard, 2015

Sandrine Robert, « Penser la résilience morphologique des formes du paysage », in Marta De Marchi, Hessam Khorasani Zadeh (dir.), *Territori post-rurali ; terroires post-ruraux*, Rome, Officina, 2020, pp. 27-35.

Claude Rochet, *Les Villes intelligente, réalité ou fiction*, Londres, ISTE ed., 2019

Marcel Roncayolo, *La Ville et ses territoires*, Paris, Gallimard, 1990

Kirkpatrick Sale, *L'Art d'habiter la terre. La vision biorégionale* [1985], Paris, Wildproject, 2020

Yves Sintomer, « Du savoir d'usage au métier de citoyen ? », *Raisons politiques*, vol. 31, n° 3, 2008, pp. 115-133

Thomas Sieverts, *Entre-Ville, une lecture de la Zwischenstadt*, Marseille, Parenthèses, 2004

Bernard Stiegler (dir.), *Le Nouveau Génie urbain*, Roubaix, FYP éditions, 2020

Bernard Stiegler, "New Urban Engineering, New Urban Genius", lecture delivered at Tongji University, Shanghai, 22 November 2018.
https://www.academia.edu/37849730/Bernard_Stiegler_New_Urban_Engineering_New_Urban_Genius_2018_

Julien Talpin, « Mobiliser les quartiers populaires. Vertus et ambiguïtés du *community organizing* vu de France », <https://laviedesidees.fr/Mobiliser-les-quartiers-populaires.html>

Austin Troy, *The Very Hungry City*, New Haven, Yale University Press, 2012

UNDP China; Institute for Urban and Environmental Studies, Chinese Academy of Social Sciences, *Sustainable and Liveable Cities: Toward Ecological Civilization. China National Human Development Report 2013*, Beijing, China Translation and Publishing Corporation, 2013

Jean Viard, « Dire la terre politique », in Jean-François Gleizes et alii, *Des Territoires à penser*, La Tour d'Aigues, l'Aube, 2015, pp. 21-41

Paola Vigano, *Les Territoires de l'urbanisme. Le projet comme producteur de connaissance*, Genève, MétisPresses, 2014

Melvin M. Weber, *L'Urbain sans lieu ni bornes*, éditions de L'Aube, 1996

Marc Wiel, *Pour Planifier les Villes autrement*, Paris, L'Harmattan, 2007

Urbanisme et mobilités

Sylvie Bazin, C. Beckerich, Marie Delaplace, Corinne Blanquart, L. Vandenbossche. « Grande vitesse ferroviaire et développement économique local : une revue de la littérature ». Colloque « Identité, Qualité et Compétitivité Territoriale. Développement économique et cohésion dans les Territoires alpins », ASRDLF AISRe, Sep 2010, Val D'Aoste, Italie. ffh1-01200665

Martine Berger (LADYSS, Université Paris 1), Séverine Bonnin-Oliveira (LISST-Cieu, Université de Toulouse 2-Le Mirail) (dir.), *Les pôles secondaires dans la réorganisation des mobilités : maturité et durabilité des espaces périurbains ? Exemples franciliens et toulousains*, 2012 (rapport de recherche consultable en ligne)

Michel Bierlaire, Vincent Kaufmann, Patrick Rarat, *La Mobilité en questions*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2017

Peter Calthorpe, *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*, Princeton, Princeton Architectural Press, 1993.

Calthorpe Associates, *Low Carbon Cities; Principles and Practices for China's Next Generation of Growth*, Calthorpe Associates, 2012

Peter Calthorpe, Baojun Yang, Quan Zhang, *Transit Oriented Development in China - A Manual of Land-use and Transportation for Low Carbon Cities*, Beijing, China Architecture and Building Press, 2014.

Laurent Chapelon (Dir.), *Transports et intermodalité*, Londres, ISTE Éditions, 2016

Xavier Desjardins, *Urbanisme et mobilités, de nouvelles pistes pour l'action*, Paris, éd. de la Sorbonne, 2016

Xavier Desjardins, Juliette Maulat and Olivier Sykes, "Linking Rail and Urban Development: Reflections on French and British Experience", *Town Planning Review*, vol. 85, n° 2, 2014, pp. 143-153

Bernard Favre, *Les Transports durables*, Londres, ISTE ed., 2014

Cécile Féré, « Vers un droit au transport ciblé et un droit à la mobilité conditionnel. L'évolution de la prise en compte des inégalités de mobilité dans les politiques urbaines », *Flux*, n° 91, janvier 2013, pp. 9-20

Cécile Féré, Paul Lecroart, Nicolas Pech, Patricia Pelloux, Olivier Roussel, *Les métamorphoses de l'autoroute urbaine*, Paris, Gallimard, 2014

Sylvie Fol, Caroline Gallez, « Évaluer les inégalités sociales d'accès aux ressources Intérêt d'une approche fondée sur l'accessibilité », *Revue internationale d'urbanisme*, n° 4, Juillet-décembre 2017, <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01683489>

- Caroline Gallez et alii, « Le rôle des outils de coordination urbanisme-transports collectifs dans la fabrique politique urbaine », *Flux*, n° 101-102, juillet-décembre 2015, pp. 5-15
- Grillet-Auber Anne (dir.), *La Desserte ferroviaire des territoires périurbains ; construire la ville autour des gares (Bruxelles, Milan, Paris, Washington)*, Paris, éditions Recherche, 2015
- Héran Frédéric, *Le Retour de la bicyclette*, Paris, La Découverte, 2014
- Hickman Robin, Banister David, *Transport, Climate Change and the City*, Oxford, Routledge, 2014
- Jeffrey Kenworthy, Peter Newman, *The End of Automobile Dependence. How Cities are Moving Beyond Car-Based Planning*, Washington, Island Press, 2015
- P.Y. Loo Becky, Claude Comtois (ed.), *Sustainable Railway Futures, Issues and Challenges*, Farnham, Ashgate, 2015
- Florent Le Néchet, *Approche multiscalaire des liens entre mobilité quotidienne, morphologie et soutenabilité des métropoles européennes. Cas de Paris et de la région Rhin-Ruhr*, Université Paris Est, LVMT, ENPC, 2010
- Florent Le Néchet, « Approche multiscalaire de la mobilité domicile-travail en Île-de-France et dans la région Rhin-Ruhr », in *Cahiers de géographie du Québec*, Vol. 56, n° 158, Septembre 2012, p. 405–426
- André Lortie, « Ce que fait l'énergie à l'architecture des territoires. Mobilité et cadre de vie : l'emprunte énergétique de l'urbanisme », conférence au colloque « Que fait l'énergie à l'architecture ? », programme interdisciplinaire de recherche Ignis mutata res, ENSA Paris Belleville, 28/11/2015, 28 novembre 2015
- Frédéric Mialet, Valérie Fouque, « Voirie rapide urbaine et espace public : quelles définitions ? », Lyon, Certu, 1997.
- Frédéric Mialet, Valérie Fouque, « Voirie rapide urbaine et espace public : quelles liaisons ? », Lyon, Certu, 2001.
- Benjamin Motte-Baumvol, « La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services : Le cas de la grande couronne francilienne », in *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, n° 5, 2007, pp. 897-919
- Jean-Marc Offner, « Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique », in *Espace géographique*, Tome 22, n°3, 1993, pp. 233-242
- Juliette Maulat, Florence Paulhiac Scherrer, Franck Scherrer, « Les projets novateurs de Transit-oriented development dans le Grand Montréal : conception, mise en œuvre et effets d'un nouvel instrument d'urbanisme », in *Métropoles*, n° 23, 2018, <https://doi.org/10.4000/metropoles.6533>
- Sébastien Munafo, *La Ville compacte remise en cause ? Formes urbaines et mobilités de loisirs*, Neuchâtel, Éditions Alphil, 2016
- Orfeu Jean-Pierre, *Mobilités urbaines, l'âge des possibles*, Paris, Les Carnets de l'info, 2008
- Pinho Paulo, Silva Cecilia (ed.), *Mobility Patterns and Urban Structure*, Farnham, Ashgate, 2015
- Guillaume Pouyane, *Forme urbaine et mobilité quotidienne*, Université Montesquieu - Bordeaux IV, 2004
- Ralf Roth, Colin Divall (ed.), *From Rail to Road and Back Again? A Century of Transport Competition and Interdependency*, Farnham, Ashgate, 2015
- Nathalie Roseau, « Mobile en métropole : une condition durable ? », *Urbanisme*, hors-série n° 36, 2010, pp. 59-60
- Corinne Tiry-Ono, *L'Architecture des déplacements, gares ferroviaires du Japon*, Gollion, Infolio, 2018
- Jean Viard, *Eloge de la mobilité. Essai sur le capital temps libre et la valeur travail*, La Tour-d'Aigues, éditions de l'Aube, 2006
- Roxanne Warren, *Rail and the City; Shrinking Our Carbon Footprint While Reimagining Urban Space*, Cambridge, MIT Press, 2014.
- Marc Wiel, *La transition urbaine, ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Liège, Mardaga, 1999

Urbanisme et technologies de l'information

- Fabrice Bardet, Yasser Wahyuddin, « "Les villes à l'ère du numérique". Entretien avec Antoine Picon », *Métropoles*, n° hors-série « Chemins de traverse », 2018. <https://journals.openedition.org/metropoles/6345>
- Marc-Olivier Bherer, « Entretien avec Shoshana Zuboff », *Le Monde*, 27 novembre 2020, p.31
- Guillaume Carnino, Clément Marquet, « Du mythe de l'automatisation au savoir-faire des petites mains : une histoire des *datacenters* par la panne », in *Artefact*, n° 11 « Pannes et accidents, XIXe-XXIe siècles », 2019, pp. 173-190
- Franck Cormerais, « L'hyperville, un territoire apprenant. Une introduction au Li-Fi », in Bernard Stiegler (dir.), *Le Nouveau Génie urbain*, Roubaix, FYP éditions, 2020, pp. 87-108
- Federico Cugurullo, "The Origin of the Smart City Imaginary: from the Dawn of Modernity to the Eclipse of Reason", in C. Lindner, M. Meissner (eds.), *The Routledge Companion to Urban Imaginaries*, London, Routledge, 2018, pp. 113-124
- Diganta Das, "Smart City", in Anthony M Orum (dir.), *The Wiley Blackwell Encyclopedia of Urban and Regional Studies*, Hoboken, John Wiley & Sons, 2019. DOI: 10.1002/9781118568446.eurs0294
- Data collection, processing and publication. Conference report*, Club of Regulators, OECD Network of Economic Regulators, University Paris-Dauphine, 4th November 2019
- Cécile Diguët (IAU), Fanny Lopez, *From the Cloud to the Ground, L'enjeu éco-systémique des infrastructures numériques*, OCS/UMR Ausser 3329, I'IAU Île-de-France, I'INRIA, programme de recherche financé par l'Ademe APR 2017, Institut de recherche de la Caisse des dépôts et des consignations, IFPEN, Fondation Tuck, 2017-2018
- « Données modernes pour analyser et gérer les déplacements urbains », 8ème conférence anniversaire de la Chaire Ile-de-France mobilités, Ecole des Ponts ParisTech, LVMT, 11 février 2019 consacrée à :.
- Nicolas Douay, « L'urbanisme à l'heure du numérique », *Les Cahiers (de l'IAU)*, n° 174, décembre 2017, pp. 147-150.
- Nicolas Douay, *L'urbanisme à l'heure du numérique*, Londres, ISTE ed., 2017
- Simon Elias Bibri, John Krogstie, « On the social shaping dimensions of smart sustainable cities: A study in science, technology, and society », in *Sustainable Cities and Society*, Vol. 29, February 2017, pp. 219-246
- Ben Green, *The Smart Enough City*, Cambridge, MIT Press, 2019
- Murtaza Haider, Stephen Moranis, "Sidewalk Labs and the question of tax increment financing: Here's how the proposal would work", *Haider-Moranis Bulletin, Financial Post*, February 28, 2019, <https://financialpost.com/real-estate/sidewalk-labs-and-the-question-of-tax-increment-financing-heres-how-the-proposal-would-work>
- Louis Jolival, « "OnDijon", dispositifs sociotechniques de la "ville intelligente" et gouvernance Métropolitaine », mémoire de Master sous la direction de Martin Vanier, École d'Urbanisme de Paris, 2021
- Luc Julia, *L'intelligence artificielle n'existe pas*, Paris, First, 2019
- Andrew Karvonen, Federico Cugurullo, Federico Caprotti (dir.), *Inside Smart Cities. Place, Politics and Urban Renovation*, Abingdon, New York, Routledge 2019
- Klaus R. Kunzmann, "Smart Cities, a New Paradigm of Urban Development", *Crios*, n° 7, 2014, pp. 9-19
- Vincent Loubière, *Ville de l'âge 4 : Infrastructures digitales dans l'élaboration d'un génie urbain*, mémoire de fin d'études, DSA projet urbain, ENSA Paris-Belleville, sous la direction d'André Lortie et Yvan Okotnikoff, 2019
- Antoine Picon, « Urban Infrastructure, Imagination and Politics: from the Network Metropolis to the Smart City », *International Journal of Urban and Regional Research*, DOI: 10.1111/1468-2427.12527
- Antoine Picon, *Smart Cities* [2013], Paris, éditions B2, 2018
- Antoine Picon, Carlo Ratti, "Mapping the Future of Cities: Cartography, Urban Experience, and Subjectivity", *New Geographies*, n°9, 2017, pp. 64-67.
- Kevin Rogan, Anti-intelligence: A Marxist critique of the smart city, Published 2019, consultable en ligne https://www.academia.edu/39125907/Anti_intelligence_A_Marxist_critique_of_the_smart_city

Antoinette Rouvroy, « La gouvernementalité algorithmique : radicalisation et stratégie immunitaire du capitalisme et du néolibéralisme ? », in *La Deleuziana _ revue en ligne de philosophie*, n° 3 « la vie et le nombre », 2016, <http://www.crid.be/pdf/public/8005.pdf>

Eric Sadin, *La Siliconisation du Monde ; l'irrésistible expansion du libéralisme numérique*, Paris, L'Echappée, 2016

“Social Responsibility of Algorithms”, Workshop des 12-13 décembre 2019, Université Paris-Dauphine

Shenja van der Graaf, Pieter Ballon, “Navigating platform urbanism”, in *Technological Forecasting & Social Change*, n° 142, 2019, pp. 364-372

Tan Yigitcanlar et alii, “Understanding ‘smart cities’: Intertwining development drivers with desired outcomes in a multidimensional framework”, *Cities*, 2018, <https://doi.org/10.1016/j.cities.2018.04.003>

Shoshana Zuboff, *L'Âge du capitalisme de surveillance*, Paris, Zulman, 2020

Production urbaine et marchés

Acadie, Espelia, Ibicity, *Qui Paiera la Ville (de)demain ? Étude sur les nouveaux modèles économiques urbains*, Adem, AMF, PUCA, 2017

AFP, « Berlin voit rouge contre les spéculateurs immobiliers », 27/01/2019

« La Banque mondiale prône l'étalement des villes », <http://www.batiactu.com/edito/la-banque-mondiale-prone-l-etatement-des-villes-27968.php>

Isabelle Baraud-Serfaty, Clément Fourchy, Nicolas Rio, « Financer la ville à l'heure de la révolution numérique », *Esprit*, n° 435, juin 2017, pp. 129-141

Isabelle Baraud-Serfaty, Nicolas Rio, « Quand la valeur de l'immobilier glisse vers l'aval : contribution à une réflexion sur les nouveaux modèles économiques urbains », *Responsabilité & environnement*, n° 84, octobre 2016, pp. 51-54

Isabelle Baraud-Serfaty, « Les acteurs privés de la ville : épisode 3 », *IHEDATE*, annuel 2015, pp. 77-78

Isabelle Baraud-Serfaty, « La nouvelle privatisation des villes », *Esprit*, n° 373, mars-avril 2011, pp. 149-167

Alain Bertaud, *Order without Design. How Markets Shape Cities*, Cambridge, MIT Press, 2018.

Cyril Boisnier, « Portrait d'entreprise. Les sociétés immobilières d'investissement cotées (SIIC) ou French REITs : foncière des régions et Unibail-Rodamco », *Flux*, n° 85-86, mars-avril 2011, pp. 89-104.

Fanny Bugeja-Bloch, *Logement, la spirale des inégalités. Une nouvelle dimension de la fracture sociale et générationnelle*, Paris, Le lien social, PUF, 2013

Jean Cavailhès, « La théorie du prix du terrain à bâtir résidentiel », in *La Revue foncière*, n° 14, 2016, pp. 30-34

Jean Cavailhès, « L'impact du cadre de vie sur le prix des terrains résidentiels », in *La Revue foncière*, n° 15, 2017, pp. 10-14

Jean Cavailhès, « L'impact de la qualité sociale du voisinage sur la valeur des terrains résidentiels », in *La Revue foncière*, n° 16, 2017, pp. 21-25

Jean Cavailhès, « La formation des valeurs, un débat central qui doit se prolonger », in *La Revue foncière*, n° 17, 2017, pp. 37-40

Jean Cavailhès et alii, « La valeur des paysages périurbains dans un marché immobilier en France », in F. Des Rosiers, M. Thériault (dir.), *Information géographique et dynamiques urbaines*, Paris, Ed. Lavoisier, 2008, chapitre 9, pp. 225-248.

Jean Cavailhès, D. Joly (dir.), *Les Paysages périurbains et leur prix*, Besançon, Presses universitaires de Franche-Comté, 2006.

- Ludovic Clerima, « L'Immobilier coté fait de la résistance en Bourse », *Le Monde*, cahier « Eco & entreprise », 1er décembre 2018, p. 6
- Laurent Davezies, Magali Talandier. *L'Émergence des systèmes productivo-résidentiels. Territoires productifs-territoires résidentiels : quelles interactions ?*, Paris, La Documentation française, 2014
- Antoine Guironnet, Ludovic Halbert, « Produire la ville pour les marchés financiers », *Espaces et sociétés*, vol. 174, no. 3, 2018, pp. 17-34.
- Anne Haila, « The Neglected Builder of Global Cities », in Ove Källtorpl. Elander, O. Ericsson, M. Franzén (dir.), *Cities in transformation, transformation in cities: social and symbolic change of urban space*, Aldershot, Ashgate, 1997, pp. 51-64
- David Harvey, *Géographie de la domination. Capitalisme et production de l'espace*, Paris, Editions Amsterdam, 2018
- David Harvey, *Le capitalisme et le droit à la ville. Néolibéralisme, urbanisation, résistances*, Paris, Amsterdam, 2011.
- David Harvey, « Le droit à la ville », in *Revue internationale des livres et des idées*, n°9, 2009, pp.34-41.
- David Harvey, « From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism », *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, Vol. 71, No. 1, "The Roots of Geographical Change: 1973 to the Present (1989)", 1989, pp. 3-17
- Marie Jorio, « Dans l'arrière-cour de la Défense », *Criticat*, n° 18, automne 2016, pp. 2-17
- Danielle Labbé, Clément Musil, « Frénésie immobilière au Vietnam : expansion ou étalement et surdensification? », in *Etudes foncières* n°26, novembre-décembre 2018, pp. 25-30.
- Steve McLinden in "It Takes A Transit Village", consulté sur http://nreionline.com/property/mixed_use/real_estate_takes_transit_village
- Ingrid Nappi-Choulet, « La financiarisation du marché immobilier français : de la crise des années 1990 à la crise des subprimes de 2008 », in *Revue d'économie financière*, vol. 110, no. 2, 2013, pp. 189-206
- Ingrid Nappi-Choulet, « 2001 – "Cœur Défense" Symbole de la financiarisation de l'industrie immobilière », *Immoweek*, le 25 octobre 2012, <http://www.immoweek.fr/finance-et-bourse/chronique/2001-coeur-defense-symbole-de-la-financiarisation>
- Gilles Pinson, *La Ville néolibérale*, Paris, PUF, 2020
- Vincent Renard, « La ville saisie par la finance », in *Le Débat*, n° 148 ; janvier-février 2008, pp 106-117
- Jennifer Robinson, *Ordinary Cities: Between Modernity and Development*, New York, Routledge, 2006
- Raquel Rolnik, "Late Neoliberalism: The Financialization of Homeownership and Housing Rights", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 37, n°3, 2013, pp. 1056-1068.
- Bernardo Secchi, *Urbanisme et inégalités. La ville des riches et la ville des pauvres*, Genève, MétisPresses, 2014
- Gavin Shatkin, *Cities for Profit. The Real Estate Turn in Asia's Urban Politics*, Ithaca and London, Cornell University Press, 2017
- Michael Storper, *Keys to the City: How Economics, Institutions, Social Interaction, and Politics Shape Development*, Princeton, Princeton University Press, 2013

Histoire de l'urbanisme

- Sabine Barles, *La Ville délétère, médecins et ingénieurs dans l'espace urbain XVIIIe-XIXe siècles*, Seyssel, Champ Vallon, 1999
- Leonardo Benevolo, *Le Origini dell'urbanistica moderna*, Bari, Laterza, 1963, traduction française, *Aux Sources de l'urbanisme moderne*, Paris, Horizons de France, 1972.
- Georges Benoît-Lévy, *La Cité Jardin*, Paris, H. Jouve, 1904.

- M. Christine Boyer, *Dreaming the Rational City. The Myth of American City Planning*, Cambridge, MIT Press, 1986
- Etienne Cabet, *Voyage et aventures de Lord William Carisdall en Icarie, traduits de l'anglais de Francis Adams (E. Cabet) par Th. Dufruit*, Paris, éditions H Souverain, 1840
- Françoise Choay, *L'Urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*, Paris, Seuil, 1965
- Mary Corbin Sies et Christopher Silver, *Planning the Twentieth-Century American City*, Baltimore, The John Hopkins University Press, 1996
- Alan Crawford, "Ten letters from Frank Lloyd Wright to Charles Robert Ashbee", *Architectural History*, n°13, 1970
- Anne Debarre, Monique Eleb, *L'Invention de l'habitation moderne, Paris 1880-1914*, Paris, Hazan, AAM, 1995.
- Laurent Delacourt, *Léon Jaussely (1875-1932) : un urbanisme éclectique*, thèse de doctorat, Grenoble, 2007.
- Laurent Delacourt, *Léon Jaussely, un pionnier solitaire*, Paris, Editions du patrimoine, 2017, pp. 94-99.
- Jérôme Dubois (dir.), *Aménager les métropoles ; les réponses des urbanistes*, La Tour-d'Aigues, l'Aube, 2014
- Marie-Jeanne Dumont, *Le Logement social à Paris, 1850-1930. Les habitations à bon marché*, Bruxelles, Mardaga, 1991
- Georges Duby (dir.), *Histoire de la France urbaine*, Paris, Seuil, 5 vol., 1980-1985.
- Daniel K. Fetter, "The Twentieth-Century Increase in US Home Ownership. Facts and Hypotheses", in Eugene N. White, Kenneth Snowden, Price Fishback (editors), *Housing and Mortgage Markets in Historical Perspective*, University of Chicago Press, 2014, pp. 329-350.
- Robert Fishman, *Urban Utopias in the Twentieth Century*, New York, Basic Books, 1977
- Joe Flood, *The Fires. How a Computer Formula, Big Ideas, and the Best of Intentions Burned Down New York City – and Determined the Future of Cities*, New York, Riverhead, 2010
- Michel Foucault (dir.), *Les Machines à guérir*, Liège, Mardaga, 1979
- Charles Fourier, *Le Nouveau Monde industriel et sociétaire* [1829], Dijon, Les Presses du réel, 2001
- Charles Fourier, *La Fausse Industrie, l'industrie naturelle* [1835-1836], Dijon, Les Presses du réel, 2013
- Tony Garnier, *Une Cité industrielle. Etude pour la construction des villes*, Paris, A. Vincent, s.d. (1917)
- Jean-Baptiste Gaudin, *La Richesse au service du peuple : le Familistère de Guise*, Paris, 1874
- Jean-Pierre Gaudin, *L'avenir en plans, technique et politique dans la prévision urbaine, 1900-1930*, Seyssel, Champ Vallon, 1985
- Jill L. Grant, "Experimental Planning: A Practitioner's Account of Vancouver's success", in *American Planning Association*, vol. 75, n° 3, pp. 294-310
- Greater Vancouver Regional District (Harry Lash head of Planning Department), *The Livable Region 1976/1986: Proposals to Manage the Growth of Greater Vancouver Regional District*, Vancouver, 1975.
- Guillaume Gourgues, Sandrine Rui, Sezin Topçu. « Gouvernementalité et participation. Lectures critiques », in *Participations - Revue de sciences sociales sur la démocratie et la citoyenneté*, De Boeck Supérieur, 2013, Critique de la participation et gouvernementalité, pp.7-33
- Walter Gropius, *Internationale Architektur*, Bauhaus Bücher n° 1, Munich, A. Langen, 1925
- Walter Gropius, *The New Architecture of the Bauhaus*, Londres, Faber & Faber, 1935
- André Guillerme, *Bâtir la ville. Révolutions industrielles dans les matériaux de construction. France-Grande-Bretagne (1760-1840)*, Ceyzérieu, Champ Vallon, 1995.
- Peter Hall, *Cities of Tomorrow*, Oxford, Blackwell Publishing, 1988
- Georges Hartmann, « Les étrangers au quartier Saint-Gervais », *La Cité*, n° 75-76, juillet-octobre 1920
- Werner Hegemann, Elbert Peets, *The American Vitruvius; an architect's handbook of civic art*, New York, The Architectural Book Publishing Co., 1922

Léon Jaussely, « Avertissement », in Raymond Unwin, *L'Etude pratique des plans de ville. Introduction à l'art de dessiner les plans d'aménagement et d'extension* [1922], Paris, l'Equerre, 1981.

Edmond Joyant, *Traité d'urbanisme* [1923], 2 volumes, Paris, Léon Eyrolles, 1928

Pierre Kropotkine, *La Science moderne et l'anarchie*, Paris, Stock, 1913

Donald A. Kruckeberg, *Introduction to Planning History in the United States*, New Brunswick, Center for Urban Policy Research, 1985.

Harry Lash, *Planning in a Human Way: Personal Reflections on the Regional Planning Experience in Greater Vancouver*, Ottawa, Ministry of State for Urban Affairs, 1976

Pierre Lavedan, *Histoire de l'urbanisme ; époque contemporaine*, Paris, H. Laurens, 1952

Le Corbusier, *Urbanisme*, Paris, G. Grès, 1925

Le Corbusier, *La Charte d'Athènes*, Paris, éditions de Minuit, 1957

Dominique Lefrançois, Serge Wachter, *Gouverner avec les habitants*, Paris, Editions Recherche, 2021

Nelson P. Lewis, *The Planning of the Modern City*, New York, Wiley, 1916

Nelson P. Lewis, « The City Plan and What It Means », In *Proceedings of the Municipal Engineers of the City of New York*, 1911, p.151

André Lortie, *Les Années 60 : Montréal voir grand*, Montréal, Vancouver, Toronto, CCA, Douglas & McIntyre, 2004.

Catherine Maumi, *Frank Lloyd Wright, Broadacre City, la nouvelle frontière*, Paris, éditions de La Villette, 2015

Andrew A. Meyers, "Invisible Cities: Lewis Mumford, Thomas Adams, and the Invention of the Regional City, 1923-1929", *Business and Economic History*, vol. 27, no. 2 (Winter 1998), pp. 292-306.

William Morris, "Art, Wealth and Riches", in *Manchester Quarterly*, April 1883, pp. 153-175

William Morris, "Art, Wealth and Riches", conférence prononcée le 6 mars 1883, in *The Collected Works of William Morris*, Londres, 1915, Tome 23, pp. 147-150

Lewis Mumford, « The Intolerable City: Must It Keep On Growing? », *Harper's Monthly*, Feb. 1926, pp. 283-293
<http://americainclass.org/sources/becomingmodern/modernity/text5/intolerablecity.pdf>

Antoine Picon, « Villes et systèmes d'information : de la naissance de l'urbanisme moderne à l'émergence de la smart city », *Flux*, janvier 2018, n° 111-112, pp. 80-93

Olivier Piron, *L'Urbanisme de la vie privée*, La Tour-d'Aigues, l'Aube, 2014

Pierre Joseph Proudhon, *Du Principe de l'art et de sa destination sociale*, Paris, Garnier frères, 1865

Ambroise Rendu, *Rapports et documents du Conseil municipal*, n° 72, Paris, 1906

John Ruskin, *La Nature du gothique*, Paris, ensba, 1992

Mel Scott, *American City Planning since 1890*, Berkeley, University of California Press, 1969

Henri Sellier, *La Lutte contre la tuberculose dans le département de la Seine, 1896-1927. Le rôle de l'Office public d'hygiène sociale*. Paris, imprimerie Chaix, 1928, 2 vol.

Camillo Sitte, *L'Art de bâtir les villes. L'urbanisme selon ses fondements artistiques* [1889], Paris, l'Equerre, 1980

Edward K. Spann, *Designing Modern America: the Regional Planning Association of America and Its Members*, Columbus, Ohio State University Press, 1996

Robert de Souza, « L'urbanisme en dix commandements », in *La Revue mensuelle du Musée social*, 1929, p. 127

Jean Taricat, *Suburbia. Une utopie libérale*, Paris, éd. de la Villette, 2013

Raymond Unwin, *L'Etude pratique des plans de ville. Introduction à l'art de dessiner les plans d'aménagement et d'extension* [1922], Paris, l'Equerre, 1981.

Urbanisme, « Bilan de la reconstruction », n° 45-48, 1956

Jim Walker, *Los Angeles Railway Yellow Cars*, Portsmouth, Arcadia Publishing, 2007

Russell F. Weigley (sous la dir.), *Philadelphia : A 300-Year History*, New York, W.W. Northon & Company, 1982
Frank Lloyd Wright Lewis Mumford, *trente ans de correspondance, 1926-1959*, Paris, Klincksieck, 2017
Frank Lloyd Wright, *The Disappearing City*, New York, William Farquhar Payson, 1932.

Paris et agglomération parisienne

AFP, « Résorber la "division pavillonnaire", un sport de combat pour les villes du 93 », 5/09/2019.

Apur, *Paris projet*, n° 39 « La Petite Synthèse du Grand Paris », mars-avril 2009

Atelier international du Grand Paris, *Habiter le Grand Paris*, Paris, Archibooks, Atelier international du Grand Paris, 2013

Apur, *L'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express 2014-2017 - Révéler l'existant pour préparer l'avenir*, Paris, Apur, 2017

Sabine Barles, « Urban Metabolism of Paris and Its Region », *Journal of Industrial Ecology*, Volume 13, n° 6, pp. 898-913

Emmanuel Bellanger, Mathieu Floneau, Annie Fourcaut (dir.), *Paris/Banlieues ; conflits et solidarités*, Paris, CREAPHIS, 2007

Christian Blanc, *Paris, ville-monde*, Paris, Odile Jacob, 2015

Christian Blanc, *Le grand Paris du XXIe siècle*, Paris, Le Cherche midi, 2010.

Florence Bourillon, Annie Fourcaut, dir., *Agrandir Paris, 1860-1970*, Paris, Publications de la Sorbonne, Comité d'histoire de la Ville de Paris, 2012.

Jean-Louis Cohen, André Lortie, *Des Fortifs au périf, Paris les seuils de la ville*, Paris, Picard éd., Pavillon de l'Arsenal, 1991

Paul-Henry Chombart de Lauwe, *Paris et l'agglomération parisienne*, Paris, PUF, 1952

Alain Cluzet, *Le Grand Paris ; l'accélération du monde*, Paris, Infolio, 2017

Préfecture de la Seine, Commission d'extension de Paris (Louis Bonnier, Marcel Poète), *Considérations techniques préliminaires*, Paris, Imprimerie Chaix, 1913

Conseil de Paris, Mission d'information et d'évaluation, *Le périphérique, quelles perspectives de changements ?*, Paris, Ville de Paris, 2019

Conseil régional d'Île-de-France, *Île-de-France 2030*, vol. 2, « Défis, projet spatial régional et objectifs », Paris, Conseil régional de l'Île-de-France, 2013

Anne-Claire Davy, Lucile Mettetal (Institut Paris région), *La Maison individuelle en Ile-de-France : je t'aime... moi non plus*, note rapide n° 841, mars 2020

Délégation générale au district de la région de Paris, *Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Région de Paris*, Paris, La Documentation française, s.d. (1965)

Alain Demangeon, *Paris, la ville et sa banlieue*, Paris, Bourrellet et Cie 1933

Sophie Deraëve (coordination), Jocelyne Dubois-Maury, Sonia Guelton, Philippe Poinot (coordination), « Quelle valorisation économique des quartiers de gare du GPE ? Le cas de Nanterre La Folie et de la ZAC Nanterre les Groues », Ecole d'Urbanisme de Paris, SGP, CGET, ANRU, avril 2018

Theresa Enright, *The Making of Grand Paris : French Urbanism in the 21st Century*, Toronto, Toronto University, 2017

Theresa Enright, « Transportation and the Coordination of the Competitive Parisian Metropolis », *Flux*, n° 101-102, juillet-décembre 2015, pp. 57-68.

Yankel Fijalkow, *La Construction des îlots insalubres, Paris 1850-1945*, Paris, l'Harmattan, 1998

Yankel Fijalkow, « L'enquête sanitaire urbaine à Paris en 1900 ; Le casier sanitaire des maisons », in *Mil neuf cent. Revue d'histoire intellectuelle*, n° 22, 2004, pp. 95-106

Forum métropolitain du Grand Paris, *Vers Des Mobilités durables, intelligentes et optimisées en Ile-de-France à l'horizon 2030*, 2018

Hartmut Frank, « Paris dans la tête : architecture urbaine en Allemagne après 1900 », in André Lortie (dir.), *Paris s'exporte*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, Picard éditeur, 1995, pp. 99-107.

Frédéric Gili, Jean-Marc Offner, *Paris, métropole Hors les murs. Aménager et gouverner un Grand Paris*, Les Presses de SciencesPo, 2008

Mélanie Guilbaud, Florence Hanappe, Amélie Noury, *Insertion urbaine et paysagère des autoroutes dans le Grand Paris*, Paris, Apur, 2015.

Eugène Hénard, *Etudes sur les transformations de Paris ; et autres écrits sur l'urbanisme [1903-1909]*, Paris, L'Equerre, 1982.

Institut Paris région, *Articulation entre gares et quartiers de gare : la méthode node-place*, Note rapide n°762, novembre 2017

Léon Jaussely, « Mémoire formant rapport explicatif du projet présenté au concours dans la section I, ayant pour devise *Urbs* », Archives de Paris, 1919

André Larceneux, Céline Boiteux-Orain (dir.), *Paris et ses franges : étalement urbain et polycentrisme*, Dijon, EUD, 2006

André Lortie, « Louis Bonnier and Eugène Hénard in Paris. New Variety for New Urban Frames », in Markus Jager, Wolfgang Sonne (dir.), *Großstadt Gestalten. Stadtbaumeister in Europa*, Dortmund, Deutsches Institut für Stadtbaukunst, DOM, 2017, pp. 58-73

Mathieu Mercuriali et al., *Les routes du futur du grand Paris*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, 2019.

Jean-Pierre Orfeuill, Marc Weil, *Grand Paris. Sortir des illusions, approfondir les ambitions*, Paris, Scrineo, 2012

Miguel Padeiro. *Le Métro hors les murs : prolongements de lignes et évolution urbaine de la banlieue parisienne*, thèse de doctorat de 3^e cycle en sociologie. Université Paris-Est, 2009. (NNT : 2009PEST1074)

Miguel Padeiro, « Prolongement du métropolitain et occupation du sol en banlieue parisienne », *Flux*, n°75, janvier-mars 2009, p. 42-56

Philippe Panerai, *Paris métropole, formes et échelles du Grand Paris*, Paris, éd. de la Villette, 2008

Jacques Marion, « RATP : Météor pour désengorger le RER », *La Croix*, 22 avril 1988

François Maspero, *Les Passagers du Roissy-Express*, Paris, Seuil, 1990, photographies d'Anaïk Frantz

Pierre Merlin, *Transports et urbanisme en Ile-de-France*, Paris, La Documentation française, 2012

C. Ropert, « La rocade interdépartementale des villes nouvelles », *Travaux*, n° 612, 1986, Paris, Fédération française des travaux publics, pp. 36-39

Préfecture de la région d'Île-de-France, Service régional de l'équipement de la région d'Île-de-France, *Shéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France*, Paris, IAURIF, 1976

Nathalie Roseau, « Le Grand Paris des infrastructures, un projet en crise ? », in Dominique Rouillard, dir., *L'infraville : futurs des infrastructures*, Paris, Archibooks, 2012, p. 53-64.

Bernardo Secchi, Paola Viganò, *La Ville poreuse, un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*, Genève, MetisPresses, 2011

Société du Grand Paris, *Places du Grand Paris. Principes de conception pour les espaces publics du Grand Paris express*, Société du Grand Paris, Île-de-France mobilité, sans lieu ni date.

Anthony Sutcliffe, « Cities, Modernisation and Architecture Before and After the Paris Building Code of 1902 », in François Layney, Xavier Malverti (dir.), *Formes urbaines et règlements*, Paris, Bureau de la recherche architecturale, 1990, pp. 11-34.

Urbanisme, n° 41 « Région parisienne », décembre 1935-janvier 1936

Loïc Vadelorge, *Retour sur les villes nouvelles. Une histoire urbaine du XXe siècle*, Paris, Créaphis, 2014

Marc Wiel, *Grand Paris, vers un plan B*, Paris, éditions Carré, 2014

Textes législatifs

Loi du 14 mars 1919, dite loi Cornudet, sur les plans d'aménagement, d'embellissement et d'extension des villes, article 2, *Journal officiel de la République française*, 15 mars 1919, pp. 2726.-2727

Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains.

loi n°2002-1575 du 30 décembre 2002, article 11

Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement

Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, *Journal officiel de la République française*, n°0128 du 5 juin 2010 page 10339 et suivantes.

Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement

Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte

Loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une République numérique, article 49 portant modification de l'article L.111-7.-I. du *Code de la consommation*

Société

Thibaut Bidet-Mayer, *L'Industrie du futur : une compétition mondiale*, Paris, Presses des Mines, La Fabrique de l'industrie, Paris, 2016

François Caron, *La Dynamique de l'innovation*, Paris, Albin Michel, 2012

Cécile Coulon, *Les Grandes Villes n'existent pas*, Paris, Seuil, 2015

Peggy Deamer, *Architecture and Capitalism; 1845 to the Present*, New York, Routledge, 2014

Gilles Deleuze, "Post-scriptum sur les sociétés de contrôle", in *L'autre journal*, n°1, mai 1990.
http://aejcpp.free.fr/articles/controle_deleuze.htm.

Michel Foucault, *Surveiller et punir*, Paris, Gallimard, 1975

Michel Foucault, *Power, Truth, Strategy*, édition commentée par Meagan Morris et Paul Patton, Sydney, Feral, 1979

André Gorz, *Ecologica*, Paris, éd. Galilée, 2008

Maurice Halbwachs, *La Mémoire collective*, Paris, PUF, 1968

Thomas Kuhn, *La révolution copernicienne*, Paris, Fayard, 1973

Henri Lefebvre, *Le Droit à la ville* [1968], Paris, Anthropos, Economica, 2009

Charles Lindblom, « The Science of "Muddling Through" », *Public Administration Review*, Vol. 19, No. 2 (printemps 1959)

Edgard Pisani, *Utopie foncière* [1977], Paris, éditions du Linteau, 2009

Jacques Pezeu-Massabuau, *Du Confort au bien-être ; la dimension intérieure*, Paris, L'Harmattan, 2002

James C. Scott, *L'Œil de l'Etat, moderniser, uniformiser, détruire* [1998], Paris, La Découverte, 2021

Joseph Tainter, *The Collapse of Complex Societies*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988

Jean Viard, *Nouveau Portrait de la France : la société des modes de vie*, La Tour-d'Aigues, éditions de l'Aube, 2011.

Ressources Internet

Statistiques nationales

<http://www.census.gov/hhes/www/housing/census/historic/units.html>

<https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1034>

<https://www.prb.org/censusbureautotrackbothmetroandmicropolitanareas/>

<http://worldpopulationreview.com/world-cities/shanghai-population/>

<http://worldpopulationreview.com/world-cities/hanoi-population/>

<https://populationof2019.com/population-of-hanoi-2019.html>

Urbanisme et territoire en France

www.wikibimby.fr

<https://www.cadredeville.com/NewsRecentes/des-senateurs-veulent-relancer-la-construction-massive-de-maisons-en-zone-rurale>

<https://www.terre-net.fr/actualite-agricole/economie-social/article/tous-les-prix-des-terres-2019-en-ile-de-france-202-170593.html>

https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2020-11/datalab_essentiel_230_prix_des_terrains_a_batir_2019_novembre2020.pdf

<https://www.meilleursagents.com/actualite-immobilier/2019/01/evolution-prix-immobilier-1er-janvier-2019-2/>

<https://www.la-loi-pinel.com/actualites/fsif-reformes/>

<https://www.ville-en-mouvement.com/fr/projets/passages-espaces-de-transition-pour-la-ville-du-21e-siecle>

Paris et agglomération parisienne

<http://discours.vie-publique.fr/notices/097001304.html>

www.grand-paris.jll.fr/fr/projet-grand-paris/cdt

http://routes.wikia.com/wiki/PADOG_de_1960,

https://fr.wikipedia.org/wiki/Grand_contournement_de_Paris

<https://www.societedugrandparis.fr/projet/le-grand-paris/ville-durable-inventive>

<https://www.societedugrandparis.fr/projet/nos-engagements/approche-environnementale-unique>

<https://www.societedugrandparis.fr/projet/nos-engagements>

<https://www.lemoniteur.fr/article/grand-paris-express-la-sgp-developpe-son-action-d-amenagement-urbain-da>

<https://www.lemoniteur.fr/article/les-51-laureats-d-inventons-la-metropole-du-grand-paris-devoiles.1497654>

<https://www.lemoniteur.fr/article/bnp-paribas-real-estate-a-clone-le-grand-paris.2150454>

<http://www.guy-hoquet.com/news/72799/grand-paris-le-palmares-des-nouvelles-gares-ou-investir.html>;

<https://www.bastamag.net/Avec-le-Grand-Paris-et-les-JO-une-vague-de-beton-s-apprete-a-submerger-l-Ile-de-ns-les-quartiers-des-futures-gares.945284>

<https://lesentierdugrandparis.com/>, consulté le 13/11/2018

<http://www.notaires.paris-idf.fr/presse/communiqués-mensuel/volumes-et-prix-fin-janvier-2018>

Participation et urbanisme alternatif

<http://www.participation-et-democratie.fr/en/dico/cartographie-participative>

<http://maitrisedusage.eu/>

<https://alterpo.hypotheses.org/publications>,

Technologies de l'information

OnDijon, métropole intelligente et connectée / Les grandes réalisations / Grands projets - Dijon Métropole (metropole-dijon.fr)

<https://www.lemoniteur.fr/article/infrastructures-et-mobilite-pour-mettre-le-numerique-au-service-des-territoires-il-reste-du-chemin-a-parcourir>.

<https://medium.com/uber-under-the-hood/uber-public-transit-changing-southern-californias-car-culture-540b2021091>

https://fr.wikipedia.org/wiki/Modèle_de_déplacements_MODUS

<https://www.workuper.com/articles/6-sites-pour-trouver-un-job-sympa-quand-on-est-etudiant>.

https://www.iri.centrepompidou.fr/recherches/chaire-de-recherche-contributive-plaine-commune/?lang=fr_fr

https://www.wedemain.fr/inventer/pour-le-pere-de-siri-l-intelligence-artificielle-n-existe-pas_a3894-html/

<https://www.usine-digitale.fr/article/pourquoi-google-abandonne-son-projet-de-smart-city-a-toronto.N962691>

<https://www.starlinkinternetspeed.com/starlink-will-cover-the-earth-with-more-than-42000-satellites/>

City Liveable

World Cities Summit 2020, Liveable and Sustainable Cities: Adapting to a Disrupted World,

<https://www.worldcitysummit.com.sg/>

https://en.wikipedia.org/wiki/Most_livable_cities

6. Annexe : rapport de soutenance

Jury du 15 décembre 2021

Présidé par Nicolas Tixier

Sabine Barles, professeure à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, directrice du CRIA, UMR CNRS 8504 Géographie-Cités (**garante**)

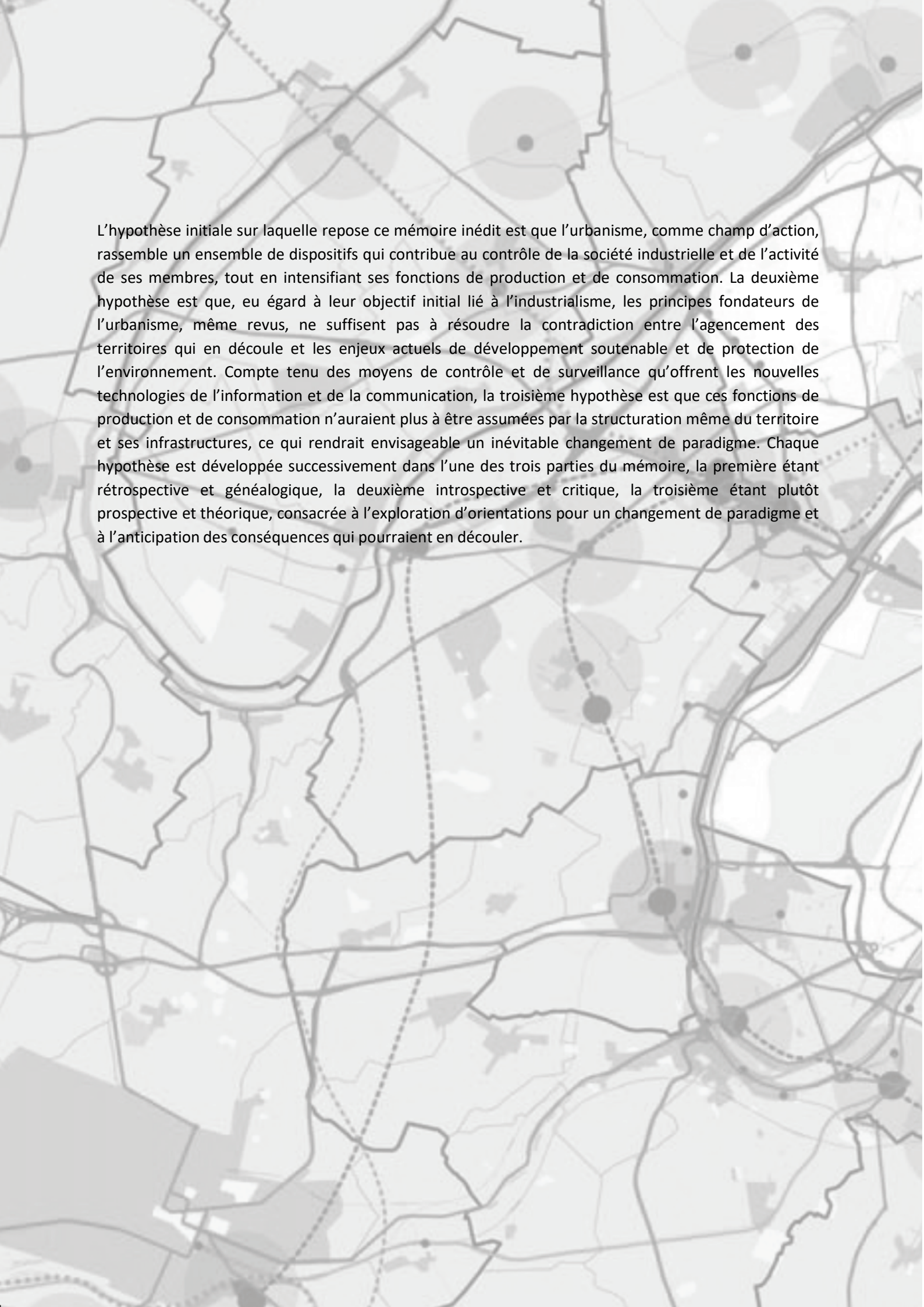
Emmanuel Bellanger, directeur de recherche du CNRS, Directeur du Centre d'histoire sociale des mondes contemporains (CHS), UMR CNRS 8058

Emmanuèle Cunnigham-Sabot, professeure à l'École normale supérieure (rapporteur)

Nathalie Roseau, professeure à l'École des Ponts ParisTech, directrice du Laboratoire Techniques, territoires et sociétés (LATTs), UMR CNRS 8134 (rapporteur)

Nicolas Tixier, professeur Ecole nationale supérieure d'architecture de Grenoble, directeur du Cresson, UMR CNRS 1563 Ambiances, architectures, urbanités

Loïc Vadelorge, professeur à l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée, directeur scientifique du labex Futurs urbains



L'hypothèse initiale sur laquelle repose ce mémoire inédit est que l'urbanisme, comme champ d'action, rassemble un ensemble de dispositifs qui contribue au contrôle de la société industrielle et de l'activité de ses membres, tout en intensifiant ses fonctions de production et de consommation. La deuxième hypothèse est que, eu égard à leur objectif initial lié à l'industrialisme, les principes fondateurs de l'urbanisme, même revus, ne suffisent pas à résoudre la contradiction entre l'agencement des territoires qui en découle et les enjeux actuels de développement soutenable et de protection de l'environnement. Compte tenu des moyens de contrôle et de surveillance qu'offrent les nouvelles technologies de l'information et de la communication, la troisième hypothèse est que ces fonctions de production et de consommation n'auraient plus à être assumées par la structuration même du territoire et ses infrastructures, ce qui rendrait envisageable un inévitable changement de paradigme. Chaque hypothèse est développée successivement dans l'une des trois parties du mémoire, la première étant rétrospective et généalogique, la deuxième introspective et critique, la troisième étant plutôt prospective et théorique, consacrée à l'exploration d'orientations pour un changement de paradigme et à l'anticipation des conséquences qui pourraient en découler.