

Vie scientifique

« La forme et le flux. Figures urbaines et architecturales de la mobilité »

Compte rendu d'une note du Centre de prospective et de veille scientifique

Frédéric Pousin

Architecte, UMR LADYSS, CNRS, Université de Paris 1, 191 rue Saint-Jacques, 75005 Paris, France

Le Centre de prospective et de veille scientifique (CPVS) du ministère de l'Équipement publie des notes de synthèse à partir de travaux menés en son sein. La présente note, rédigée par Serge Wachter, professeur d'économie, conseiller scientifique à la direction de la Recherche et des Affaires scientifiques et techniques du ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer (DRAST), et publiée en mars 2003, concerne l'articulation des politiques urbaines et des politiques de transports. Elle vise à explorer les enjeux liés aux tensions entre circulation et ville, enjeux qui sont au cœur des représentations et des pratiques nourrissant les conceptions montantes de la « ville durable ». Le terme même de « ville durable » connote à la fois le renouvellement des rapports entre les réseaux de voirie, les systèmes de transport et la ville et une réactualisation de typologies architecturales historiques comme l'îlot. Le débat contemporain s'établit, certes, à partir de tensions et de préoccupations actuelles, mais il se fonde aussi sur une réévaluation des formes et des problématiques passées. C'est pourquoi l'auteur ancre sa réflexion prospective dans une vision rétrospective, mettant ainsi à la disposition des lecteurs un aperçu des discours et des pratiques passés de l'architecture et de l'urbanisme relatifs à la mobilité et aux déplacements. Plusieurs repères chronologiques sont donc proposés qui permettent de comprendre comment se sont mis en place les termes d'un débat qui a été longtemps au cœur de la pensée architecturale et qui conduit aujourd'hui à une autre vision de la ville que celle donnant la suprématie à la circulation des voitures. La réflexion menée s'appuie sur des études de référence et sur des publications récentes, notamment

dans les revues scientifiques spécialisées (ce dont ne rend pas compte une bibliographie trop succincte placée en fin de volume). Elle s'organise autour de quatre parties.

La première partie (« Naissance des réseaux modernes : les circulations et les formes urbaines ») s'ouvre sur une utopie emblématique de la modernité : la ville linéaire de l'urbaniste espagnol Soria y Mata, dont les principes furent développés entre 1880 et 1890. Une expérimentation en fut faite dans l'agglomération de Madrid sur un tronçon de 5 km de long, sous la forme d'une colonne vertébrale constituée d'une route et d'une ligne de tramway, visant à faciliter l'accessibilité et à promouvoir un parti d'habitat hygiéniste et social¹. Soulignons que ce projet trouve son origine dans le modèle paysager de l'« Avenue du bois » à Paris, et qu'il aura plusieurs prolongements, notamment dans les projets des « désurbanistes » russes autour de 1930².

Pour l'auteur, la théorie générale de l'urbanisation et l'extension de Barcelone par l'architecte Cerda, ainsi que ce qu'il est convenu d'appeler le « modèle haussmannien » à Paris, constituent les véritables parangons d'une modernité dans laquelle se redéfinissent les rapports entre flux et formes. En effet, l'extension de Barcelone incarne un principe de « viabilité universelle » grâce à une relation systématique entre îlot et voirie. Les fameux « îlots à pan coupé », avec des gabarits et des modules répétitifs, y sont desservis par des voies dont l'aménagement est prévu pour permettre la cohabitation entre la

¹ Cf. Hodebert, L., 1998. La cité linéaire d'Arturo Soria y Mata, infrastructure, paysage et tracé urbain, *Les Carnets du paysage*, hiver, 6-20.

² Cf. Milioutine, N., 2002. *Sotsgorod, le problème de la construction des villes socialistes*, présenté par J.L. Cohen, tr. fr. E. Essaïan, Paris, Les Éditions de l'Imprimeur.

Auteur correspondant : frpousin@univ-paris1.fr

circulation des piétons et des voitures, incluant un traitement particulier des carrefours. Un tel tissu urbain, soumettant la morphologie de la ville à la mobilité, devait être connecté à un réseau de transport à une échelle plus large. Cet aspect non réalisé du projet de Cerda souligne, dans sa conception de l'urbanisation, la place accordée à l'idée de réseau, caractéristique de la pensée urbanistique moderne³. La fonction de l'îlot, telle qu'elle a été formulée par Cerda, reprise par Haussmann et érigée en modèle, demeure une référence pour les réflexions contemporaines, point de comparaison obligé ou forme spatiale à réactualiser, notamment lorsqu'il s'agit de requalifier des tissus urbains jugés « sans qualités ». Dans le modèle haussmannien, l'idée de réseau s'applique non seulement à la circulation et aux liaisons qui doivent mailler les grands équipements parisiens, mais aussi au bâti et à tous éléments urbains (plantations, mobilier urbain) qui donnent une unité au paysage issu des percées et des grands travaux. À travers une telle réorganisation de la ville, se formule une esthétique urbaine qui a contribué à sa notoriété, même si elle a pu être critiquée à partir de points de vue variés.

La seconde partie (« La densité, pour ou contre la ville ? ») porte sur la notion de densité, revendiquée actuellement comme rempart contre l'étalement urbain et comme outil d'un renouvellement urbain qui célèbre les bienfaits de la ville compacte et des courtes distances. Or, comme le rappelle avec justesse l'auteur, la densité a été considérée alternativement dans l'histoire comme ennemie ou comme amie de la ville. Durant la première moitié du vingtième siècle, la réflexion et l'action urbanistique ont été dominées par les problèmes de gestion et de contrôle de la densité des villes. Dans ce contexte, les utopies urbaines de Le Corbusier et F.L. Wright constitueraient les deux paradigmes antagonistes élaborés par la pensée de la « modernité ». À l'examen de leurs différences, on constate la prééminence accordée aux déplacements et aux transports dans le fonctionnement et la morphologie de la ville moderne. L'hypothèse du mouvement moderne, tel que l'incarne Le Corbusier, est que l'« urbanisme ouvert », les unités d'habitation et les grands ensembles offrent un meilleur rendement que la ville traditionnelle : moins d'emprise au sol du bâti, moins de voiries, pour plus d'espaces verts. La doctrine de Le Corbusier, exposée dans « Les trois établissements humains » (1945, 1959) est caractérisée par l'idée forte de la séparation des flux des piétons, des voitures et des autres circulations mécaniques. La morphologie urbaine repose sur des unités d'habitation de grandes dimensions implantées de différentes manières dans une ville verte.

L'utopie urbaine de F.L. Wright, *Broadacre city* (1935), se situerait aux antipodes de celle de Le Corbusier dans la

mesure où elle fait l'apologie de la dispersion urbaine et de la dé-densification. En conformité avec l'idéal individualiste américain, le modèle d'habitat préconisé est celui de la maison individuelle dans un environnement naturel peu dense, disposant d'une surface minimale d'un acre par personne, d'où le nom de *Broadacre city*. Dans cette « non-ville », la société est ouverte, hautement efficace et intégrée grâce aux déplacements et à la mobilité, garants des relations sociales. Cette utopie figure une communication généralisée autorisée par la démocratisation de l'automobile et le maillage des voies rapides, qui se distingue de ce que serait le stade ultime de la périurbanisation.

L'auteur conclut sa réflexion sur la densité par une interrogation sur l'existence, chez ces deux architectes, d'une pensée unitaire qui relierait l'échelle de l'édifice à celle du territoire. Les deux approches proposent, certes, de fusionner habitat et éléments naturels, mais, dans un cas, il s'agit d'habitat collectif, dans l'autre, d'habitat individuel.

La troisième partie (« La ville mobile entre mégastuctures et architecture proliférante ») présente les approches architecturales qui, dès le début des années 1960 et dans les années 1970, ont remis en cause les solutions consistant à augmenter la densité des villes. Cette remise en cause, prônant un « desserrement des groupements humains », a donné lieu à des projets restés utopiques ou réalisés dans certains contextes. Toutes les visions développées ont en commun de refuser en bloc les lieux, les formes urbaines, la singularité des édifices architecturaux. Parmi les mouvements cités, *Team Ten*, *Archigram*, *Métabolisme*, *Superstudio*, et les réalisations marquantes en France : Toulouse le Mirail (Candilis, Josic et Woods), les « étoiles » de l'architecte Jean Renaudies (opérations d'Ivry-sur-Seine et de Givors).

Les traits caractéristiques de ces approches en termes de « mégastuctures », de « nappes » et de « trames proliférantes » sont : la forme urbaine assimilable à une ville réseau, présentant une trame ouverte et polycentrique ; les extensions urbaines obtenues grâce à des unités élémentaires, des modules répétitifs supposant une industrialisation de la construction, en écho à l'un des dogmes du mouvement moderne ; l'assimilation de la ville à un organisme hautement flexible qui s'adapte à un « monde de grande mobilité » ; l'art de la composition urbaine sur le mode de l'assemblage d'unités. La ville résultante se donne davantage comme un organisme technique, rejetant la singularité des édifices et les significations complexes véhiculées tant par le langage architectural que par les espaces urbains.

La quatrième partie (« La forme urbaine de la ville durable, enjeux et controverses ») recadre les débats qui ont marqué les années 1980 – rupture définitive avec l'urbanisme des tours et des barres, séparation des circulations motorisées et piétonnes – et 1990 – montée des

³ Dupuy, G., 1991. *L'Urbanisme des réseaux*, Paris, Armand Colin.

préoccupations écologistes, dénonciation de la place de la voiture dans la ville, conscience de la redéfinition des réseaux viaires – pour mieux présenter la controverse contemporaine sur la « forme urbaine désirable », dans laquelle s'inscrit la notion de « ville durable ». Trois éclairages sont privilégiés pour présenter cette controverse : le thème de la « ville chaos » ; le retour de l'« îlot » et de l'architecture urbaine ; et les enjeux de l'insertion des réseaux de voirie dans la ville.

Le terme de « ville chaos » dénote la nécessité de dépasser la référence légitime de la ville historique, sédimentée, pour reconnaître la légitimité et l'identité des divers secteurs et paysages des aires métropolitaines. Les éléments urbains liés à la mobilité deviendraient des points forts identitaires de la ville, dans la mesure où les déplacements occupent une part essentielle du mode de vie urbain. Une telle ville est bien entendu multipolaire, s'étendant sur des surfaces de plus en plus vastes, en se dé-densifiant. Elle tend à devenir une ville générique, multipliant les « non-lieux ». Les travaux de Rem Koolhaas sur les lieux du shopping sont emblématiques de cette conception. Pour Koolhaas, ce sont les pleins qui font la ville et, paradoxalement, il voit dans l'association positive entre ville et congestion une caractéristique du fait métropolitain d'aujourd'hui comme d'hier. La « ville chaos » fait peu de place à la planification urbaine, mais elle propose de composer avec les forces autonomes contingentes. Pour l'auteur, une telle conception de la ville serait soit la marque de la vacance de l'urbanisme, soit la réactualisation des thèses des années 1970 sur la « ville collage » qu'avait théorisée Collin Rowe.

À l'opposé de la « ville chaos », se développe un courant de pensée plaidant pour un retour à l'« îlot », à l'architecture urbaine, c'est-à-dire aux modèles évoqués dans la première partie. Ce courant de l'architecture urbaine, qui revendique la pertinence de la sédimentation historique,

a mis au cœur de son propos la notion d'espaces publics⁴. S'appuyant sur une hiérarchisation de ceux-ci, la composition urbaine a donné lieu à un ensemble de recettes mises en œuvre avec plus ou moins de bonheur dans des opérations phares. C'est ici la ville compacte et des courtes distances, ou encore la ville européenne qui sert de modèle ou de référence, en particulier dans les opérations de renouvellement urbain. Si certaines affirmations sur les valeurs générées par cette architecture urbaine peuvent laisser dubitatif, la critique de la fragmentation produite par les infrastructures et les réseaux déterritorialisés est bel et bien fondée, et l'un des enjeux contemporains consiste à repenser la domination des villes par la voiture ainsi que l'articulation des modes de déplacement. C'est pourquoi l'auteur conclut sur l'art d'aménager les villes grâce à la maîtrise des flux et circulations, l'organisation de la mobilité des personnes et des biens, et ceci d'autant plus dans les espaces périphériques.

Le propos tenu ici par Serge Wachter relève bien d'un dispositif de veille scientifique, dans la mesure où il permet d'éclairer les débats qui tout à la fois influent sur les opérations d'aménagement et orientent les politiques de la ville. Les paradigmes et les utopies qu'il évoque rendent explicites les modèles trop souvent implicites des opérations actuelles d'urbanisme et d'architecture, qu'elles soient conçues d'emblée comme des opérations phares (« La Plaine Saint-Denis ») ou qu'elles deviennent ensuite des références obligées de l'aménagement, comme l'opération « Euralille ». Le mérite de ce document est de montrer qu'une réflexion conséquente à propos de l'idée de « ville durable » doit non seulement prendre en considération les échelles de l'architecture et de la ville dans leurs complexités, mais également se doter d'un horizon rétrospectif permettant d'appréhender diverses temporalités sans lesquelles aucune réflexion approfondie sur la « durée » de l'aménagement n'est concevable⁵.

⁴ Cf. Picon Lefebvre, V. (Ed.), 1997. *Les Espaces publics modernes : situations et propositions*, Paris, Le Moniteur.

⁵ L'intégralité de la note (« Note du CPVS numéro 18 ») est téléchargeable sur le site Internet : http://www2.equipement.gouv.fr/recherche/publications/publi_drast/notes_18.htm