

Lettre commande N°01MT94
Ministère de l'Équipement, du Logement
et des Transports

IMPACT DE LA MOBILITE
SUR LES FORMES URBAINES
ET ARCHITECTURALES

ENET.DOLOWY
ARCHITECTURE ET URBANISME

SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
PRELIMINAIRE	4
LES VILLES D'ETUDE	6
DETERMINATION DES SECTEURS	6
LA FORME URBAINE, L'ARCHITECTURE ET LA VILLE	8
INTRODUCTION	9
LES RESEAUX, LA VILLE ET LES FORMES URBAINES	11
DENSIFIER OU DE DENSIFIER LA VILLE ?	16
MOBILITE ET FORMES URBAINES	41
<i>GARES ET QUARTIERS DE GARE</i>	43
PREAMBULE	43
<i>LA GARE DE NANTES</i>	44
INTRODUCTION	44
DEPLOIEMENT DU CHEMIN DE FER	45
L'AUTOMOBILE AU CENTRE VILLE	49
LE TGV : INTERCONNEXIONS ET SERVICES	51
LE POLE D'ECHANGES : LIEU DE VIE EN GESTATION	53
SYNTHESE GARE DE NANTES	56
<i>RENNES : LA GARE ET SON QUARTIER</i>	57
INTRODUCTION	57
LES ORIGINES	58
LE TGV : MUTATION DE LA GARE	63
LE VAL ET LA CENTRALITE	66
SYNTHESE GARE DE RENNES	75
<i>SYNTHESE GARES</i>	77
<i>ENTREES DE VILLES</i>	79
PREAMBULE	79
<i>LA ROUTE DE VANNES A NANTES</i>	80
INTRODUCTION	80
CHRONOLOGIE	81
VISITE TYPOLOGIQUE	83
SYNTHESE ROUTE DE VANNES	91
<i>LA ROUTE DE LORIENT A RENNES</i>	93
INTRODUCTION	93
LA ROCADE	95
L'INTERIEUR : LE MOULIN DU COMTE ou la RENAISSANCE D'UN DELAISSE	96
L'EXTERIEUR : LE GRIS ET LE VERT	101
SYNTHESE ROUTE DE LORIENT	106

SYNTHESE ENTREES DE VILLES	107
NANTES : LES TRANSPORTS URBAINS	109
RENNES : LE PROJET URBAIN	111
LA RECOMPOSITION DE LA VILLE SUR ELLE-MEME	114
SYNTHESE GENERALE	116
DES DEUX AGGLOMERATIONS	116
DE LA MOBILITE EN GENERAL	117
DE LA MOBILITE EN TANT QUE MODES ET INFRASTRUCTURES	119
DE LA MOBILITE EN TANT QUE MOUVEMENT ET DYNAMIQUE	120
MOBILITE ET FORME ARCHITECTURALE	121
INTRODUCTION	122
PRINCIPES DE BASE	123
HYPOTHESE	123
LA FORME ARCHITECTURALE	123
LES PARADIGMES	123
LES MONDES PARALLELES	125
LES LIEUX DE LA MOBILITE	126
LES GARES DE NANTES ET RENNES	126
LE MALAISE	127
LA RENAISSANCE	128
LE VAL	134
LE CARREFOUR	135
LA MATIERE ET LE BATI	136
L'ART ET LA MATIERE	136
LE MESSAGE	137
L'HYGIENISME	137
LA HAUTE QUALITE ENVIRONNEMENTALE	138
LA ZAC MOULIN-DU-COMTE	138
L'ARCHITECTURE URBAINE	140
LE PARKING DE LA GARE DE NANTES	140
LA FORME AVANT LE DESSIN	141
L'EXPLOSION ARCHITECTURALE	142
PARC MONIER	143
PARC DES SPORTS DE LA ROUTE DE LORIENT	144
LE REEMPLOI	146
L'ASSIMILATION MONDIALE	147
LE SILLON DE BRETAGNE	148
LA FORME ARCHITECTURALE DU MONDE AUTOMOBILE	151
LA CINEMATIQUE ET LA SYMBOLIQUE	152
LA VITESSE	152
LA SYMBOLIQUE	152
LE NOUVEL EQUIPEMENT CULTUREL	154
LE SENS	155
SYNTHESE	156
CONCLUSION	158
L'IMPACT DE LA MOBILITE SUR L'ARCHITECTE	158
L'IMPACT DE LA MOBILITE SUR LA FORME ARCHITECTURALE	158
BIBLIOGRAPHIE	160

PRELIMINAIRE

Aujourd'hui, beaucoup de maux sont reprochés à la mobilité. Bien sûr, les circulations motorisées sont avant tout visées pour leurs effets destructeurs sur l'urbanité et la vie de la cité. Pollutions, atteintes à l'environnement, ségrégation sociale et spatiale, insécurité routière, occupation abusive de l'espace public, éclatement de la vie urbaine et citoyenne sont dénoncés. La voiture est considérée comme un des principaux agents de ces dérèglements et elle apparaît sinon comme l'ennemi de la ville, tout au moins comme un risque potentiel qui mine les fondements de l'urbanité.

De l'autre bord, la mobilité est plutôt vue comme une marge de liberté supplémentaire qui est dorénavant offerte à l'individu pour élargir ses espaces de choix, pour sélectionner les endroits où il veut résider et travailler et les divers lieux qu'il souhaite fréquenter pour sa détente et ses loisirs. Historiquement, la mobilité a été un des moyens par lequel l'agent social a affirmé son individualisme et s'est émancipé des servitudes et des contraintes de la proximité. Pour reprendre les catégories fondamentales de la sociologie, elle a permis de passer de la communauté à la société. De fait, le citoyen du XXI^{ème} siècle est tout à la fois nomade et sédentaire. Il bénéficie aujourd'hui d'une haute capacité de tirer parti des diverses aménités que propose la vie métropolitaine grâce à l'amélioration constante, depuis plusieurs décennies, des conditions de la mobilité. Désormais, on ne saurait penser la modernité urbaine ou métropolitaine sans une bonne accessibilité garantissant l'efficacité des déplacements. On peut dire que la mobilité est bien devenue, comme « l'habité », un des piliers d'une nouvelle condition urbaine, et qu'à l'heure actuelle, le déplacement participe au moins autant du bien-être urbain que le logement.

Ces dernières années, l'accroissement de la mobilité s'est accompagnée d'une augmentation des vitesses de circulations. Il est intéressant, dans cette progression galopante, cette accélération du réel que les anglo-saxons appellent « globalisation » selon Paul Virilio, d'étudier l'impact sur les formes urbaines et architecturales de la mobilité en tant que grande vitesse, automobile, ferroviaire ou aéronautique, phénomène très récent dans l'histoire humaine et auquel rien, dans l'écriture de nos villes et de nos bâtiments, ne nous préparait.

PRESENTATION DE L'ETUDE

L'urbanisme, né en tant que science à l'époque du déploiement du chemin de fer, étudie la morphologie et la théorie des villes et des agglomérations mais aussi les circulations, les mouvements des biens, les mobilités résidentielles et les localisations d'activités. Aménagement et mobilité, par leurs interactions sont tout à la fois cause et effet l'un de l'autre, et pour Sébastien Giorgis, « la ville dense du piéton, la ville linéaire de la voie ferrée, la ville diffuse de l'automobile et pourquoi pas demain, la ville partout et nulle part de l'Internet balisent cette histoire organiquement confondue de la forme urbaine et du mouvement. »

Les nombreux éléments indépendants des transports qui pèsent sur la mobilité, les grandes mutations sociales et humaines ayant entraîné de grandes mutations urbaines ne sont pas le domaine privilégié de la présente étude, ces thèmes ayant fait l'objet de travaux par ailleurs. Cependant, l'influence des mobilités sur la forme urbaine et architecturale sera nécessairement pondérée par ces données politiques, techniques, réglementaires ou sociales.

Acceptions de la mobilité

La gamme des sens que revêt la mobilité est vaste. On peut donner des définitions d'ordre physique telles les déplacements des hommes et des choses, les moyens de ces mouvements, les infrastructures qui les accueillent, le maillage que celles-ci dessinent. Ce sont aussi des abstractions, comme les flux, impalpables par essence, qui pourtant existent, les vitesses et les perceptions qu'elles créent, le rapport des espaces au temps, ou encore, au plan ethnologique, une certaine idée de l'aventure humaine des civilisations occidentales...

Nous avons pris le parti de traiter, la mobilité, sous deux optiques complémentaires. D'une part la réalité tangible des moyens et réseaux de transport individuel et collectif et d'autre part la réalité intangible de la vitesse réelle et perçue. Ces traits, caractéristiques des déplacements urbains, ont affecté par leur essor permanent toutes les parties des aires urbaines, conditionnant les choix des ménages pour les localisations résidentielles et ceux des entrepreneurs pour les localisations d'activités, et en général l'appropriation des lieux par les populations.

Les déplacements urbains sont généralement étudiés en fonction de l'état de l'offre de transport et des conditions de l'aménagement. Suivant une méthodologie moins fréquente, le présent document examine des tissus urbains différenciés et les typologies architecturales que l'on peut leur associer, pour y distinguer les incidences de la mobilité urbaine.

Evaluer l'impact de la mobilité sur la forme urbaine et la forme architecturale, c'est donc ici mettre en perspective des observations, des analyses et des interprétations pour étudier les interactions et articulations qui existent entre certains types de tissus urbains, certaines typologies architecturales et l'influence qu'exerce les déplacements urbains sur ces éléments. C'est recouper histoire, analyse typologique, et prospective, pour confronter passé, présent et futur de la ville.

Dans une première partie, les grandes théories urbaines relatives à la mobilité seront revisitées et décrites afin de rendre compte de l'état de l'art en la matière. Cette approche historique permettra d'une part d'aborder les problématiques des déplacements en ville et d'autre part de dégager les principales époques de leur développement.

La deuxième partie permettra d'illustrer à travers l'étude de quatre secteurs sur Nantes et Rennes les principes vus ou revus dans la première partie. Elle présentera tout d'abord nos résultats concernant l'urbanisme, puis ceux relatifs à l'architecture.

LES VILLES D'ETUDE

Les agglomérations de Nantes et Rennes réunissent plusieurs atouts décisifs pour être bien représentatives des problèmes et enjeux soulevés par l'essor de la mobilité et les impacts qui en résultent sur les formes urbaines et architecturales. Elles ont avant tout la taille critique et la richesse historique favorisant la variété des tissus urbains, sans toutefois être surdimensionnées.

Aucune n'est soumise à des particularismes perturbateurs tels que des fonctions excessivement centralisées, des métamorphoses complètes dues à des destructions de guerre ou encore des contraintes de relief, de frontières ou de mono-fonctionnalité sociale ou industrielle.

Ce sont deux capitales de régions, pôles universitaires, industriels et commerciaux, centres administratifs et culturels, carrefours routiers et ferroviaires offrant un réel dynamisme économique, culturel et démographique dont l'attractivité est en progression constante.

Enfin, sous des formes distinctes, leurs politiques urbaines sont exemplaires des tendances actuellement à l'œuvre en matière d'intercommunalité, d'aménagement et de déplacements.

Ainsi, Nantes est un laboratoire permanent des expériences urbaines, un cas d'école particulièrement adapté à la recherche puisque toujours avant-gardiste dans les domaines des politiques de transport et d'aménagement. Ainsi, on peut citer le premier système de transports en commun au monde, par Stanislas Baudry, le premier tramway ancien puis le premier tramway moderne en France, le triplement de sa surface urbanisée depuis les années soixante avec son cortège de pénétrantes radioconcentriques, ou encore le récent choix de la ville polycentrique et le montage de la communauté urbaine.

A Rennes la Communauté d'Agglomération Rennes Métropole, ex-« District de l'Agglomération Rennaise », s'est penchée très tôt sur les problématiques de déplacements et d'aménagement, engendrant à la fois un maillage performant et un tissu urbain singulier relativement à d'autres agglomérations de taille comparable, et à la fois un véritable Projet Urbain, document auquel les analyses qui suivent feront référence. Ce dernier définit le contexte de l'agglomération pour en donner une nouvelle lecture et guider la conduite de tous les projets. Il s'agit là d'une démarche complète de transversalité, unifiant tant les politiques opérationnelles comme les constitutions de ZAC que les politiques sectorielles, loin en amont de la conduite de projets. Le Projet Urbain a notamment amené la refonte de l'ex-POS, et même l'administration municipale a vu ses structures évoluer en conséquence, permettant de le « porter » dans la continuité.

DETERMINATION DES SECTEURS

Dans chacune des deux agglomérations, deux secteurs d'étude sont sélectionnés où la mobilité s'exerce de façon caractéristique. Ce choix a été réalisé en étayant des choix intuitifs par des critères objectifs. La densité qui, bien que parfois trompeuse, demeure l'un des principaux indicateurs de l'analyse urbaine, procède des déplacements urbains autant qu'elle les influence et peut donc servir à différencier les morphologies.

Dans cette étude, la mobilité est ainsi mise en relation avec deux types de tissus où elle exerce des effets qui peuvent être aussi bien structurants que générateurs de troubles et de dysfonctionnements. Ceux-ci peuvent s'exprimer à l'échelle d'un site, d'un secteur ou plus largement encore, de la ville à la métropole. Les différentes échelles de l'aménagement et des politiques de transport sont ainsi concernées.

De façon à distinguer le général du particulier et à renforcer les éléments d'étude, chacun des deux types de tissus urbains retenus est identifié et décrit et analysé à la fois dans l'agglomération nantaise et dans l'agglomération rennaise. Ce sont donc quatre secteurs au total qui seront analysés dans le présent document.

Les quartiers de gare

Les gares SNCF de Nantes et Rennes, dès leurs implantations au XIX^{ème} siècle, ont scellé le développement des deux agglomérations à travers les choix initiaux de leur emplacement et des emprises de leurs servitudes. Elles sont actuellement l'objet de mutations importantes, amorcées depuis le développement des lignes TGV, et d'importants travaux d'aménagement ont été entrepris pour donner aux gares de nouvelles fonctions et faire de leurs quartiers des pôles de développement.

On analyse pour chacune des agglomérations, tout à la fois les transformations de la gare elle-même comme pôle intermodal puis comme pôle d'échanges, et les impacts de ces mutations sur les quartiers et l'urbain.

Les quartiers d'entrée de ville

Il s'agit de la route de Vannes à Nantes et de la route de Lorient à Rennes. Structurés le long des pénétrantes importantes, accueillant un important trafic à dominante automobile, ces secteurs abritent principalement des activités commerciales et/ou industrielles. Cependant, leur requalification est aujourd'hui en cours, aux stades de l'étude ou de la réalisation, et les notions de renouvellement urbain et de mixité trouvent ici des terrains particulièrement adaptés à leur mise en application..

En synthèse, des comparaisons sont effectuées afin de mettre en évidence les différences et les ressemblances de leur fonctionnement et de conclure sous quels aspects la mobilité urbaine conditionne à la fois leur personnalité et leur histoire.

Mobilité et formes architecturales

Le second volet de cette étude a un caractère plus exploratoire. En effet, si l'on excepte quelques travaux remarquables sur les pôles d'échanges, en particulier les gares, il n'existe pas de pensée formalisée ou de *corpus* d'enquêtes mettant en relation la mobilité urbaine et les différents types d'architecture. L'approche proposée ici sera d'examiner des opérations significatives pour chaque secteur d'étude défini plus haut, qu'il s'agisse de « substitutions » ou d'aménagements de plus grande envergure nécessitant par exemple une procédure de lotissement, de programme d'ensemble ou de zone d'aménagement concerté.

Pour chacune de ces opérations, au nombre de deux ou trois par site, une analyse sera réalisée qui mettra en perspective l'histoire des bâtiments, le type de maîtrise d'ouvrage ou d'opérateurs impliqués dans leur conception et construction, parfois les contraintes et opportunités réglementaires. Puis seront étudiés le vocabulaire architectural des bâtiments, leur fonctionnement et insertion dans le quartier, ainsi que les usages des résidents en matière de déplacements urbains.

Tous ces éléments conduiront à proposer un ensemble de réflexions concernant les points de vue urbains et architecturaux de l'évolution des tissus, et permettront de synthétiser les formes d'impact qu'exerce la mobilité urbaine sur la production architecturale.

Suivant cette approche, un premier volet présente les quartiers de gares à travers le secteur de la gare d'Orléans à Nantes puis celui de la gare de Rennes, un second s'interroge sur des entrées de ville : la route de Vannes à Nantes et les quartiers avoisinants, suivi du secteur de la route de Lorient à Rennes. Après des éléments de synthèse partielle concernant chacun des tissus, des compléments concernant les agglomérations nantaise puis rennaise introduisent la synthèse générale.

CHAPITRE

1

**LA FORME URBAINE,
L'ARCHITECTURE ET LA VILLE**
éléments pour une approche historique

INTRODUCTION

L'objet de ce premier chapitre est de réaliser un tour d'horizon historique des manières dont l'urbanisme et l'architecture ont pensé et plus ou moins formalisé, dans le discours et dans les pratiques, la mobilité ou les déplacements. Ce thème concerne, en particulier, la manière dont la question des infrastructures et du transport a été intégrée dans le corpus examiné. Les flux, les circulations, la ville et l'architecture entretiennent des relations et celles-ci ont eu des expressions diverses selon les lieux et les périodes. Pour ce préliminaire, quelques précisions sont nécessaires afin de mieux circonscrire ce que recouvrent les vocables de mobilité, de mouvement, de déplacement. Même si ces notions ou ces concepts ont revêtu des significations diverses selon les étapes du développement urbain et des évolutions technologiques, on peut dire que la vie collective urbaine implique nécessairement le mouvement, le déplacement, et cela a été intégré avec plus ou moins d'ampleur ou d'influence dans les conceptions et réalisations urbaines et architecturales. De fait, la mobilité a existé de tout temps, à partir du moment où des voies ont desservi des parcelles bâties, ou appelées à être bâties, et ce à des échelles plus ou moins vastes, hameaux, villages, bourgs, villes ou métropoles. Le déplacement est lié au chemin, à la voie ou à la route. Ces éléments sont les substrats matériels, et on peut dire conditionnels de la mobilité. La voie est un parcours, elle suit un tracé et elle dessert, mais elle est aussi généralement le support de l'édification. Cette donnée revêt une valeur quasi-universelle, elle est constitutive de la ville. Une telle propriété fondamentale est relevée par P. Panerai et D. Mangin, pour qui « le tissu urbain procède de l'imbrication de deux logiques : celle du découpage du sol en lots à bâtir et celle des tracés de la voirie qui les desservent »(1). En d'autres termes, on peut dire encore, en suivant la pensée des mêmes auteurs, que « la rue et le découpage parcellaire qui s'instaure de part et d'autre forment la base de l'édification de la ville »(2). De fait, cette structure et ce maillage des voies forment la permanence essentielle de la ville car « si le paysage urbain évolue et paraît chaque fois différent, le squelette de la ville demeure la rue » (3).

Les aspects des problèmes qui nous intéressent, dans le cadre de cette approche, concernent les relations entre les réseaux de transport et les déplacements, la morphologie urbaine et l'architecture. Pour notre perspective, les mots mobilité ou déplacement désignent deux types de réalités. D'abord, cela renvoie aux circulations de véhicules motorisés d'une part, aux déplacements des piétons de l'autre, et à la façon dont ces flux ont été pensés en relation avec les réseaux de voirie. Ainsi, une rupture importante s'est produite quand a été conceptualisée et réalisée la séparation entre les flux des piétons et les circulations motorisées. Cela a produit de vastes conséquences sur les formes urbaines et architecturales. La rue a été bannie ainsi que sa fonction de desserte des immeubles et d'interface entre l'espace public et l'espace privé.

Parallèlement, les dalles ont été vues comme des solutions pour sécuriser les déplacements des piétons et comme de nouveaux modèles d'urbanité. De même, la vogue actuelle des boulevards urbains marque un changement de registre par rapport à la vision des pénétrantes dont le rôle était de faire transiter un trafic important de véhicules à l'intérieur même du tissu urbain. Comme la précédente, cette évolution reflète aussi une autre conception des liens entre la voie et la ville et une autre approche de la fonction des circulations et des flux dans le tissu urbain. Bien sur, cette approche concerne aussi les relations avec le bâti et à une échelle plus large, la relation entre les déplacements, les transports et la ville.

(1) P. Panerai, D. Mangin, *Projet urbain*, p 83, Editions Parenthèses, 1999.

(2) P. Panerai, D. Mangin, « Les tracés urbains communs », in *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 32, octobre 1986, p 16, Dunod.

(3) X. Malverti, « La rue, éléments pour une histoire technique », in X. Malverti, A. Picard, *La fabrication des villes*, p 96, Picard 1995

D'autre part, les conceptions du mouvement et de la mobilité ont eu une influence plus ou moins directe sur la conception architecturale, sur la typologie des bâtiments. Cela concerne évidemment les lieux du transport et du mouvement conçus fonctionnellement pour permettre les différents types de déplacements. Ces lieux sont importants car ils expriment une des faces de l'interaction entre les réseaux et les territoires. On peut citer à ce titre les gares, les aéroports, les parkings et autres édifices dédiés au transport. Ces lieux du mouvement et autres pôles d'échanges ont connu un regain d'intérêt ces dernières années avec la montée en flèche des déplacements et la volonté de les rationaliser au moyen de l'intermodalité.

Les différentes catégories de voiries font également l'objet, depuis plusieurs années, d'un souci de plus en plus grand d'insertion territoriale, paysagère et architecturale. A côté des points de réseau, des pôles d'échanges, les voies où transitent les flux représentent la seconde face essentielle des rapports entre les réseaux et la ville. Il va de soi que les lignes et les tracés des réseaux et leur inscription matérielle sur le sol et dans la ville sont un des facteurs essentiels de la morphologie urbaine. On a l'habitude de dire que les voies constituent le premier facteur qui façonne la physionomie de la ville et du territoire. Ces infrastructures routières s'accompagnent aussi de nombreux équipements induits et d'espaces publics (parkings relais, arrêts de transport en commun, liaisons douces, franchissements murs anti-bruits...) où les enjeux de l'art urbain et de la création architecturale sont directement sollicités. Au même titre que les bâtiments, ou peut-être même encore davantage, la conception de ces éléments obéit de plus en plus aujourd'hui à une logique de qualité urbaine et architecturale. Le lien entre architecture et mobilité concerne également le sujet particulier des entrées de ville et tout ce que l'on peut regrouper sous le terme d'architecture de « locaux d'activités, de commerce ou de loisirs », en particulier ceux accessibles en voiture. Cet impact des circulations sur le tissu urbain et sur l'architecture a été placé sur l'agenda des politiques nationales et locales d'aménagement ces dernières années, et il a révélé une des faces les plus négatives de la relation entre la mobilité (en VP), la forme urbaine et la ville.

Last but not least, l'habitat individuel et collectif est évidemment aussi concerné qu'il s'agisse des lotissements périphériques où les réseaux de desserte et l'automobile jouent un rôle essentiel ou encore des quartiers d'habitat social conçus selon le principe d'une séparation entre les circulations piétonnes et motorisées où règnent les effets de coupure et où le modèle de la rue a été rejeté. On voit, en somme, que les enjeux de la mobilité sont incorporés dans les différents aspects de la vie urbaine et que leur influence n'est pas négligeable sur les conditions et les modalités de la création architecturale.

Le but de ce texte est de présenter, de façon sélective et non exhaustive, des repères chronologiques, illustrés par des courants de pensée ou des réalisations exemplaires, qui ont marqué les conceptions et les pratiques de l'urbanisme et de l'architecture en relation avec la mobilité. Dans ce parcours, on insistera sur les enjeux récents qui ont mis en évidence les contradictions, les tensions qui existent entre les circulations et la ville. Ce faisant, on soulignera les modifications qu'entraînent, au niveau des représentations et des pratiques de l'aménagement, la légitimité montante de la ville durable et les conséquences de cette vision sur l'insertion des infrastructures routières dans les tissus urbains.

LES RESEAUX, LA VILLE ET LES FORMES URBAINES

Il serait, bien sûr, très arbitraire d'affirmer qu'une pensée construite des réseaux de transport dans leurs relations aux fonctions urbaines ne voit le jour que dans la seconde partie du XIX^{ème} siècle. Bien avant, on peut trouver dans l'histoire des projets réalisés ou non des conceptions assez systématiques reliant infrastructures, morphologie urbaine et architecture. Dans ce domaine, les utopies ne manquent pas. A titre d'exemple, on peut citer, avec Aldo Rossi, le plan de ville conçu par Léonard de Vinci qui « consiste en un réseau de rues souterraines et de canaux permettant le transit des marchandises et desservant le niveau des caves ; au niveau du rez-de-chaussée des maisons, un réseau de rues permet la circulation des piétons »(1). Une telle rationalisation des circulations par les réseaux de voirie existe aussi chez d'autres architectes ou ingénieurs connus et à d'autres époques. Néanmoins, c'est chez Haussmann et Cerda, avec comme terrains d'expérimentation Paris et Barcelone dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, que sont vraiment formalisées et aussi expérimentées des relations nouvelles entre la mobilité ou les circulations, la ville et l'architecture. Cette période marque l'entrée des rapports entre le flux et la forme dans une nouvelle modernité.

Gabriel Dupuy, dans son ouvrage sur l'urbanisme des réseaux classe les théories et réalisations urbaines en deux catégories : celles inspirées par une vision aréolaire, où le zonage et ses applications guident l'approche de la vie urbaine. On raisonne alors à partir d'espaces délimités par des frontières, ce qui restreint beaucoup une conception en termes de flux et de mouvements, qu'il s'agisse de personnes, de marchandises ou d'informations. Cette approche circonscrit des zones, des territoires en leur assignant une fonction et elle a souvent inspiré un urbanisme qualifié de progressiste par Françoise Choay, assignant à l'art de faire la ville des visées morales et sociales.

L'autre vision est « réticulaire », elle considère la ville ou l'espace comme étant quadrillé par des réseaux, (voirie, assainissement, électricité, téléphone...). Dans cette deuxième conception le mouvement, la mobilité, les flux sont constitutifs du tissu urbain (2). Qu'il s'agisse de l'une ou de l'autre approche, et termes de zonages ou en termes de réseaux, le point à élucider pour notre propos est celui de la combinaison singulière qui existe, dans les différentes perspectives abordées, entre le déplacement, la forme urbaine et l'architecture.

Soria y Mata et la ville linéaire

Une expression remarquable de la relation entre réseau de transport et morphologie urbaine apparaît dans le projet ou l'utopie de l'urbaniste espagnol Soria y mata vers la fin du XIX^{ème} siècle. Afin de répondre à l'augmentation de la population dans les villes, sans subir tous les maux de la densité, cet urbaniste conçoit le dessin d'une ville linéaire prolongeant l'agglomération de Madrid sur un axe de 5 kilomètres de long et de 450 mètres de large.

Un tel schéma était conçu pour s'appliquer sur des distances plus ou moins grandes y compris, dans ses versions les plus grandioses, sur des centaines de kilomètres. Cette utopie inspirée par des motifs hygiénistes est aussi un projet qui vise à faciliter le mieux possible les communications entre les immeubles et les maisons (les manzanas) situées le long d'un axe de transport. Celui-ci est composé d'une route et d'une ligne de tramway. En bordure de cet axe, de part et d'autre, sont implantés des logements mais aussi des usines et des bureaux qui bénéficient d'une accessibilité maximale. Dans le projet de Soria y Mata, on trouve une pensée ou une utopie construite autour du lien entre transport, mobilité et organisation urbaine, mais sans que des conséquences en soient tirées sur les morphologies urbaines correspondantes ou sur les typologies architecturales. En effet, peu de détails sont fournis sur la forme, et les caractéristiques de densités ou d'autres aspects morphologiques de la ville linéaire et encore moins sur ce que cela suppose pour l'écriture architecturale des bâtiments.

(1) Aldo Rossi, L'architecture de la ville, p 86, In folio, Collection archigraphy, 2001

(2) G. Dupuy, L'urbanisme des réseaux, Armand Colin, 1991

Comme l'observe G. Dupuy, le problème auquel l'urbaniste espagnol entend apporter une réponse est celui de la facilité du déplacement : « dans toute agglomération, le problème fondamental est celui de la communication des maisons entre elles. Le parti linéaire vise à rabattre toutes les communications sur un axe où elles se trouveront grandement facilitées » (1). Cette utopie concerne plus le territoire au sens large que la ville, et aucune indication n'est donnée sur les conséquences architecturales et urbaines de la mise en place de ce réseau de communication permettant une accessibilité généralisée.

L'urbanisme de Cerda : la dialectique du mouvement et du séjour

Une étape sera franchie dans l'intelligence du lien entre déplacement et forme urbaine avec I. Cerda. Dans sa théorie générale de l'urbanisation, Cerda se donne comme tâche de comprendre la façon dont les villes se constituent en relation avec les besoins fondamentaux de la vie humaine(2). Pour lui, l'activité humaine dans les villes se résume à deux principes fondamentaux : habiter et se déplacer. C'est la dialectique universelle entre l'abri et le mouvement. Au-delà de ces prolégomènes et du programme intellectuel contenu dans la théorie générale de l'urbanisation, Cerda projette aussi le concept et le dessin d'une extension urbaine (ensanche) à partir du centre historique de Barcelone, où un système de relations formalisées sera établi entre circulation, morphologie urbaine et architecture.

Le couple essentiel de la vie urbaine, et plus généralement du rapport au territoire, comprend le mouvement et le séjour. Ce couple se retrouve à toutes les échelles, et dans la ville, l'îlot correspond au séjour et le mouvement à la voie, au réseau de voirie. De fait, la vie urbaine moderne doit offrir les possibilités de circulations les plus fluides, et l'organisation urbaine doit se prêter à l'objectif de viabilité universelle, c'est à dire qu'elle doit fournir à tout résident un service correct et performant de communication. En effet, « pour Cerda, les relations entre les habitants sont la cause de l'urbanisation et s'expriment à travers des relations de mobilité représentées par le concept de viabilité... Il veut fonder une nouvelle théorie urbanistique qui pose comme instrument principal la facilitation de la viabilité, laquelle se développe sur les espaces destinés de manière privilégiée aux flux » (3). Telle est, en résumé, la trame de la pensée urbaine de Cerda où est explicitement établie une relation essentielle entre la forme urbaine et le système de transport.

La viabilité universelle que souhaite installer Cerda est garantie, dans l'extension de Barcelone par une relation systématique qui est établie entre l'îlot et le réseau de voirie. Les îlots à « pan coupé » de 113m sur 113m, avec des gabarits et des modules répétitifs doivent être desservis par des voies généralement de 20m de large et bordées de constructions de 16m de haut pour permettre un meilleur ensoleillement. L'aménagement de ces voies est prévu pour permettre la cohabitation entre les circulations lentes et rapides, entre le trafic des piétons et des voitures. Un traitement particulier des carrefours est réalisé, car ces nœuds du réseau sont essentiels pour la distribution des flux. Cette fluidité à l'intérieur du tissu devait aussi être connectée à un réseau de transport à une échelle plus large garantissant la viabilité totale des circulations. Ce bouclage n'a pas pu être réalisé. Mais l'avant projet de Cerda se terminait « par une proposition de réseau périphérique de tramways et de chemins de fer à voie étroite qui admettait des tracés ferroviaires courbes ayant jusqu'à 50m de rayon, adaptés aux pans coupés de l'ensanche »(4).

(1) *ibid*, p 83

(2) I. Cerda, *Théorie générale de l'urbanisation*, in T. Paquot et M. Roncayolo, *Villes et civilisation urbaine*, pp 138-254, Larousse, 1992

(3) F. Magrinya, « Les propositions urbanistiques de Cerda pour Barcelone : une pensée de l'urbanisme des réseaux », in *Flux*, n°23, Janvier-Mars 1996, p 8

(4) S. Tarrago Cid, « L'évolution d'un projet singulier, trois propositions pour la fondation d'une nouvelle ville industrielle », in Cerda, *Urbs i territori*, p 8, APUMP, mars 1997.

En outre, dans le réseau général des circulations, « tous les croisements ont une superficie supplémentaire de 100%, autant d'espaces qui sont et seront décisifs pour la sécurité routière (distances de visibilité, zones d'attente), pour la continuité du mouvement, pour les opérations de chargement et de déchargement de marchandises et le transport de personnes. La continuité des flux est assurée à l'intérieur, mais les grandes avenues permettent aussi une bonne desserte métropolitaine et l'intégration dans la viabilité universelle »(1).

On voit l'importance de l'enjeu des circulations dans l'approche urbaine de Cerda, et on peut dire que dans cette conception, la morphologie de la ville doit être au service de la mobilité, l'architecture et l'urbanisme doivent se prêter au but de fluidité maximale des circulations dans le tissu urbain.

A côté de cette relation entre morphologie urbaine et circulation, l'idée de réseau est aussi déterminante chez Cerda pour l'adduction d'eau, l'évacuation des déchets solides et liquides et la distribution d'énergie. Comme l'indique encore G. Dupuy, «voûtes, tuyaux, câbles de différentes dimensions situés jusqu'à une profondeur indéfinie sous la rue doivent permettre d'alimenter toute la ville en fluides de diverses nature et en électricité »(2). Cette complémentarité entre urbanisation et réseaux de services urbains est également soulignée par l'urbaniste F. Magrinya, qui voit dans Cerda le premier grand penseur des relations entre les réseaux et la ville.

De facto, pour Cerda, l'extension urbaine ne saurait être pensée et projetée sans l'ensemble des services et fonctions qui l'accompagnent et la rendent possible : « en même temps que Cerda proposait différentes combinaisons d'îlots, il prenait en considération le système de réseaux associés. Il dessina une rue de voisinage séparée de la voirie, à l'intérieur du groupement d'îlots proposés, dans laquelle était située une galerie souterraine regroupant différents services urbains (assainissement, eau potable, gaz et télégraphe) »(3).

Indiquons pour finir que dans le projet initial de Cerda, les îlots fermés devaient comprendre, à l'intérieur, un jardin couvrant une surface importante, mais ceux-ci, au fil du temps, ont été colonisés par le bâti et les îlots se sont fortement densifiés. En effet, « à l'intérieur de l'îlot plus de mille trous qui ont néanmoins perdu leur verdure, constituent un système unique de places urbaines destinés à aérer et à ensoleiller tous les logements ». Les typologies architecturales des bâtiments constituant les îlots présentent des traits relativement homogènes. Ces traits, outre des immeubles remarquables (comme ceux de Gaudi), s'apparentent au style général en vogue à cette époque mélangeant expressionnisme néo-gothique et art nouveau.

(1) A. Sarratosa y Palet, « La valeur de l'ensanche de Cerda aujourd'hui », APUMP, op, cit, p 11

(2) G. Dupuy, op, cit, p 95

(3) F. Magrinya, op, cit, p 9

Les voies et la ville : l'expérience haussmanienne

Les percées haussmaniennes et le vocabulaire urbain et architectural auxquelles elles ont donné lieu représentent aussi une illustration exemplaire des rapports entre mobilité et morphologie urbaine. Dans cette expérience de restructuration de la ville, la forme urbaine est assujettie au réseau des voies, elle résulte des caractéristiques propres à la voirie. Cette relation a été soulignée par de nombreux historiens, dont Marcel Roncayolo : «Le nouveau réseau de voies devient principe d'organisation que l'on surimpose à la ville ancienne ou qui règle l'aménagement des espaces conquis »(1). De sorte que « parler de la transformation de la ville en terme de réseau implique qu'aucune opération n'est isolée, qu'une voie nouvelle est liée à une autre, à un équipement existant ou à créer que le réseau des rues est lié aux égouts, aux conduites d'eau, que les plantations sortent des parcs pour s'aligner le long des rues et des boulevards »(2). Cette acception large du réseau met en avant, dans la perspective haussmanienne, le caractère prioritaire de la circulation et des liaisons qui doivent mailler les grands équipements parisiens, en particulier les gares. Mais l'idée de réseau ne s'applique pas seulement au bâti, à la voirie et aux équipements. Elle recouvre aussi les éléments urbains de diverse nature qui donnent une unité au paysage issu des percées et des grands travaux, c'est à dire aussi bien les plantations que le mobilier urbain caractéristique du vocabulaire de l'espace public « haussmanien ». A travers cette réorganisation du tissu de la ville c'est aussi une nouvelle esthétique urbaine qui naît et qui caractérise encore fortement aujourd'hui l'ambiance urbaine de Paris. Ce vocabulaire sera précisé ou codifié par le fameux règlement prescrivant l'alignement du bâti, la séparation entre l'espace public et l'espace privé, et toutes les contraintes relatives à l'écriture architecturale des façades qui donnent une forte impression d'ordonnement aux voies haussmaniennes : « Un type d'immeuble nommé aujourd'hui haussmanien se constitue, présentant une façade régularisée, accentuée par un bandeau horizontal à chaque étage, raccordé à l'immeuble voisin, aligné sur la rue.

L'immeuble n'est pas alors un objet architectural autonome, mais d'abord l'un des éléments d'un espace urbain régulé auquel les architectes sont tenus de se plier. De plus, la répétitivité donne un aspect ordonné aux rues et places. Sur les boulevards, les façades sans encorbellements ni saillies importantes permettent de percevoir sans obstacle les lignes de fuite »(3).

On a vu précédemment l'importance de l'îlot, dans l'approche de Cerda, pour mettre en relation les circulations, les déplacements et la forme urbaine. Cette unité élémentaire du tissu urbain se prête, en effet, à l'application du principe de viabilité généralisée en associant l'abri ou l'habiter avec le mouvement. Cette fonction essentielle de l'îlot est reprise chez Haussmann, car il représente aussi « la brique de base » qui, avec le réseau de voirie, structure la ville. C'est bien ce que relèvent les auteurs de l'ouvrage célèbre de l'îlot à la barre : « L'îlot haussmanien continue de fonctionner comme indispensable à la structuration de la ville : comme l'îlot ancien, c'est une unité combinable et la ville se conçoit comme une combinatoire d'îlots. L'îlot haussmanien et l'îlot pré-haussmanien sont, par delà leurs différences, compatibles, et le premier effet de cette compatibilité est de maintenir une rigoureuse continuité du paysage urbain »(4).

(1) M. Roncayolo, « Le modèle Haussmanien », Histoire de la France urbaine, Tome 4, Fayard, 1983

(2) P. Pinon, « Le projet de Napoléon III et Haussmann, La transformation de Paris », in J. des Cars et Pierre Pinon, Paris-Haussmann, p 73, Picard 1998

(3) Monique Eleb, « L'appartement de l'immeuble haussmanien », in J. des Cars et P. Pinon, op, cit, p 287.

(4) P. Panerai, J. Castex, J.C Depaule, Formes urbaines, de l'îlot à la barre, pp 42-43, Parenthèses, 1997

On peut déplorer l'esthétique haussmanienne pour des motifs variés, en tête desquels certains observateurs ont vu une sorte de triomphe de la monotonie. Cela a été souvent dénoncé. En effet, pour ne citer qu'un point de vue, la rue corridor, comme l'appellera plus tard Le Corbusier, et son agencement, font que « sagesse et médiocrité caractérisent l'immeuble haussmanien de type courant jusqu'à la fin du siècle. Il accompagne en longue falaise les nouvelles avenues, une décoration plate étant imposée par l'interdiction de saillies et d'oriels »(1). De même, on a critiqué, dans l'esthétique haussmanienne, le total assujettissement de l'architecture à l'espace public. Les principes de continuité, d'unité de la ville et du paysage urbain ont écrasé toute autre considération formelle, ou encore toute autre préoccupation relative à l'écriture architecturale des bâtiments. En effet, comme l'écrit E. Lapière, « La constitution de l'espace public haussmanien soumet, d'une certaine manière, l'architecture à un ordre urbain qui la dépasse. Les façades haussmaniennes sont, de ce point de vue, les façades d'un espace public avant d'être celle des bâtiments pris individuellement »(2).

L'historien de l'architecture François Loyer formule une sentence encore plus sévère sur l'uniformité urbaine résultant des conventions formelles imposées par Haussmann. Il voit en effet dans cette unité une figure presque équivalente à celle issue de l'urbanisme moderne que l'on trouve dans les grands ensembles de logement social : « L'haussmanisme atteint ici sa limite la plus dangereuse : ce décor figé n'est pas moins oppressif, en définitive, que l'urbanisme fonctionnel des cités de banlieue »(3).

Sur un autre registre, on a aussi souligné que l'élargissement des artères de la ville a été opéré dans un but stratégique pour permettre aux troupes de mieux circuler afin de réprimer les insurrections. On voit que les appréciations portant sur le bilan de l'expérience haussmanienne sont variées. Elles s'inscrivent dans des argumentaires esthétiques, économiques ou politiques. A cet égard, Marcel Roncayolo, dans un article consacré à une évaluation des avancées et des ratés de l'haussmannisation, souligne bien la diversité des jugements qui peuvent être portés pour célébrer ou pour dénoncer les conséquences de la transformation de Paris sous le second Empire (4).

Tous ces jugements ont une valeur et correspondent sans doute à une vérité historique, mais dans notre perspective, il convient de noter que l'expérience haussmanienne représente une étape décisive dans les rapports qui se sont établis entre circulations, infrastructures de voirie, forme urbaine et architecture. Ces rapports constituent un modèle de référence, que C. de Portzamparc associe, par exemple, à l'âge 1 de la ville, avant l'avènement du modernisme qui rejettera la rue comme agent fédérateur de l'organisation du bâti (5). Ce modèle reste encore un des principaux fondements qui régit l'interaction entre la forme urbaine et les circulations dans les villes aujourd'hui. Plus encore, certaines formes urbaines issues de ce modèle, comme les boulevards, connaissent actuellement un regain d'intérêt. On souhaite de plus en plus actualiser et accommoder ces types de voirie pour requalifier celles qui ont ravagé les tissus urbains.

Pour clore cette réflexion sur l'urbanisme haussmannien, on peut affirmer, avec Françoise Choay, que celui-ci a consacré, dans la ville du dernier tiers du XXI^{ème} siècle, « le primat de la mobilité, et les flux l'ayant emporté sur les structures et les paysages »(6). On verra que cette observation a des prolongements tout à fait contemporains dans la tension ou la contradiction qu'elle souligne entre les circulations, la ville et l'architecture, entre les flux et les formes urbaines.

(1) Michel-Jean Bertrand, *Architecture de l'habitat urbain*, p 74, Armand Colin, 1982

(2) E. Lapière, « L'esthétique parisienne de la métropole : discussion et fortune du règlement de 1902 », in E. Lapière (dir), *Identification d'une ville*, p 53, Picard 2002

(3) F. Loyer, « Vingt ans après ou les solutions du POS », in J. Lucan (dir), *Paris 100 ans de logement, eau et gaz à tous les étages*, p 173, Picard, 1999

(4) M. Roncayolo, « Mobilités et centralités haussmaniennes. L'expérience, le modèle, la critique », in *Lectures de villes, Formes et temps*, pp 209-240, Parenthèses, 2002

(5) C. de Portzamparc, « La ville de l'âge 3 », *Ville-Architecture*, pp 4-11, n° 4, novembre 1977,

(6) F. Choay, « L'esthétique haussmanienne », in *Histoire de la France urbaine*, 4 – La ville de l'âge industriel, pp 197-220, Fayard 1983.

DENSIFIER OU DESENSIFIER LA VILLE ?

Dans les théories ou les utopies urbaines, la notion de densité a souvent joué un rôle crucial, mêlée à des considérations sociales ou morales. Les hygiénistes l'ont condamnée et les partisans des cités-jardins ont vu dans sa réduction les conditions de l'amélioration du bien-être social. Le Corbusier, au contraire, a prôné l'édification de cités-jardins mais sur un mode vertical avec son concept de cité radieuse. Aujourd'hui, la densité revient à la une de l'actualité et elle est perçue comme un des moyens permettant d'endiguer la marée péri-urbaine. Le renouvellement urbain suppose l'accroissement des densités dans les zones déjà urbanisées et célèbre les bienfaits de la ville compacte ou des courtes distances. Le recyclage des terrains et l'exploitation des délaissés, en particulier dans les banlieues, apparaît actuellement sinon comme une des garanties du succès, du moins comme un moyen de faire rimer urbanité et densité. Alternativement dans l'histoire, on a considéré la densité comme ennemie ou comme amie de la ville. Cet antagonisme s'illustre lorsqu'on se penche sur les utopies urbaines élaborées par F.L. Wright et Le Corbusier.

Le Corbusier : avantages et vertus de la densité

On connaît la force et la radicalité des positions de Le Corbusier sur la ville et sur le rôle assigné à l'architecture pour créer une harmonie sociale. Dans ses approches visionnaires, les valeurs ou les critères de la modernité sont introduits à travers plusieurs facteurs : la suprématie de la technique, les apports de la science pour répondre aux besoins humains et les vertus de la vitesse pour que la ville soit au service de l'efficacité économique. Pour illustrer cette dernière propriété, rappelons les mots de Le Corbusier qui célèbrent l'application du progrès technique et du machinisme au fait urbain : « La ville qui dispose de la vitesse dispose du succès »(1).

De fait, la mobilité, la fluidité des circulations sont au centre des préoccupations de Le Corbusier et les solutions qu'il a préconisé ont en grande partie été inspirées par le souci de décongestionner les villes et d'apporter des réponses à la maîtrise de la densité. Pour lui, réduire les maux de la congestion en dédensifiant ou en créant ce qu'on appellera plus tard des villes nouvelles ne résout rien. En effet, cela coûte cher en travaux d'aménagement et d'installation des réseaux et en plus, cela entraîne des migrations pendulaires qui appellent d'importants efforts d'investissements et de gestion dans les transports. Au contraire, il faut élever au maximum les densités dans les centres. Les cités-jardins constituent certes un modèle d'habitat et de vie apprécié par les gens, mais il faut les construire de façon verticale. Le plan Voisin de 1925, conçu sur l'idée d'une *tabula rasa* d'une partie du centre historique de Paris pour lui substituer des tours pouvant abriter chacune plusieurs milliers de personnes (des gratte-ciels contenant chacun 40 000 employés), donne un aperçu des positions de Le Corbusier sur le sujet de la densité. De fait, l'hypothèse du mouvement moderne est que l'urbanisme « ouvert », les unités d'habitation ou les grands ensembles offrent un meilleur rendement que la ville traditionnelle, son maillage et son découpage en îlots : moins d'emprise au sol des bâtiments, bien sûr, mais également beaucoup moins de voirie pour beaucoup plus d'espaces verts (2). Nombre de commentateurs ont affirmé que dans la perspective scientiste de Le Corbusier, la ville est assimilée à un corps mécanique, à une machine. Avec raison, François Ascher relève, dans les spéculations urbaines ou architecturales de Le Corbusier, un parallèle ou une correspondance avec le taylorisme et avec la doctrine de l'organisation scientifique du travail. Cela a un rapport, bien sûr, avec l'industrialisation de la construction dont Le Corbusier fait l'éloge(3). Mais cette vision va aussi de pair avec une confiance totale dans la science et la technologie pour gérer les organisations sociales, satisfaire les besoins de la société ou encore pour gouverner des collectivités humaines que celles-ci soient des entreprises ou à une échelle plus large, des villes ou des pays(4).

(1) Le Corbusier, *Urbanisme*, p 169, Champs Flammarion, 1994

(2) P. Belli-Riz, « Le vert et le noir, l'automobile dans l'espace résidentiel moderne », in V. Picon-Lefèvre (dir), *Les espaces publics modernes*, p 61, Le Moniteur, 1997

(3) F. Ascher, *Métapolis*, pp 86-92, Odile Jacob, 1995

(4) cf Le Corbusier, *Vers une architecture*, pp 189-224, Champs Flammarion, 1995

Ce positivisme transparaît avec netteté dans les visions de Le Corbusier sur le rôle des transports et ses rapports avec la ville et l'architecture. Les déplacements sont au cœur de son système de pensée sur la ville, des réflexions et des projets qu'il élabore en matière d'urbanisme. Pour lui, en effet, « les moyens de transport sont à la base de l'activité moderne »(1). De fait, « la fonction circulatoire joue un rôle essentiel, elle doit établir la liaison entre les trois autres grandes fonctions : habitat, travail, loisir. Un système de voiries adéquat, hiérarchisé en primaire, secondaire, tertiaire, conçu comme équipement complémentaire indispensable doit remplir cette tâche avec une efficacité optimale » (2).

Bien sûr, un des principes de base de la Charte d'Athènes réside dans la séparation entre les circulations des piétons et des voitures et cela entraîne de profondes conséquences sur les liens entre la voirie, les bâtiments et la forme urbaine. L'implantation des immeubles s'est émancipée du rapport à la rue ou à la voie, alors tout est dorénavant possible dans la disposition des masses bâties, l'élément prépondérant étant l'axe héliothermique.

Les préoccupations relatives à la mobilité, au bon écoulement des circulations et aux effets nocifs de la congestion dans les transports sont présentes dans tous les projets de Le Corbusier pensés à l'échelle de la ville. Cet enjeu figure souvent en tête des solutions qu'il propose et commande les compositions et stratégies urbaines correspondantes. Outre le fameux plan voisin pour le centre de Paris, il élabore par exemple, en 1931 un plan « obus » d'autoroutes habitées pour la ville d'Alger. Comme il l'affirme lui-même, le problème des transports en commun, de la densité et de la forme urbaine souhaitable constitue une seule et même équation, les cités radieuses étant la réponse appropriée : «La conséquence d'un accroissement si prodigieux de la densité, c'est le dénouement de la crise des transports en commun : on répudie le principe erroné réactionnaire et paresseux des cités-jardins en périphérie des villes, et, en construisant des villes vertes à forte densité, on supprime d'un coup la question même des transports suburbains » (3).

Dans une de ses versions les plus systématiques, la conception de Le Corbusier sur le rôle des transports propose un schéma de relations des circulations aux territoires qui ressemble, le modernisme en plus, à la cité linéaire de l'urbaniste Soria y mata. Cette rationalisation s'applique à l'un des établissements humains appelé la cité linéaire des échanges. Dans ce modèle, des axes de circulation (chemin de fer et autoroutes) s'étendent sur de grandes distances (50, 100 ou 200 kilomètres) et desservent les lieux d'activités, les unités industrielles. A proximité, les zones de logement (le logis de récupération) où seule est possible la marche à pied sont réservées à l'habitat et aux loisirs. Dans ces dernières, le modèle de référence est celui de la cité-jardin non pas horizontale mais verticale : « La cité-jardin verticale prend le relais de la cité-jardin horizontale. Voyons de quoi elle est faite : sa cellule, le logis d'une famille, sorte de villa comprenant rez-de-chaussée et étage. On les additionne les unes au-dessus des autres. Les voici rassemblées en un compact nouveau ; les rues jusqu'ici posées sur terre sont construites les une au-dessus des autres ; elles sont devenues intérieures et combien simplifiées ! Un grand immeuble est ainsi dressé réunissant sur la verticale le contenu d'une cité-jardin horizontale. La nature est devant, derrière, sur les côtés, tout autour. La construction en hauteur, munie de ses circulations verticales, prend la relève de cette technique désastreuse : la construction éparpillée et ses circulations horizontales infinies »(5). On notera au passage, l'actualité de l'enjeu soulevé par Le Corbusier relatif à la densité : le dilemme est clairement posé entre une politique de renforcement de la densité (les cités-jardins verticales) face à une dilution urbaine croissante source d'une montée des circulations et donc des désordres comme des coûts liés à la congestion.

(1) Le Corbusier, *Urbanisme*, p 77, Champs Flammarion, 1994

(2) A. Lévy, « Infrastructure viaire et forme urbaine, genèse et développement d'un concept », in *Infrastructures et formes urbaines*, tome 2, architecture des réseaux, p 40, *Espaces et sociétés* n°96, L'Harmattan, 1999

(3) Le Corbusier, intervention au congrès du CIAM 1930, cité par K. Frampton, *Le Corbusier*, p85, Hazan 1997

(4) Le Corbusier, *Les trois établissements humains*, Editions de Minuit, 1997

(5) *ibid*, p 85

Ainsi, avec le plan Voisin, Le Corbusier propose l'ouverture d'un réseau de grandes artères au centre de l'agglomération parisienne, des voies de 50, 80, 120 mètres de large se recoupant tous les 350 ou 400 mètres, un réseau quadrillé qui s'articule sur de grandes traversées perçant l'agglomération sur de axes nord-sud et est-ouest. La densité est quadruplée atteignant 3500 habitants à l'hectare mais concentrés sur 5% de la surface au sol, au lieu des 70 à 80% de la surface qu'occupent les immeubles anciens alignés sur des rues corridors.

Le dispositif territorial complet prévu par Le Corbusier est fidèle au principe du fonctionnalisme qui isole les différentes fonctions humaines (travailler, habiter, circuler, se cultiver), l'habitat étant organisé grâce à de grandes tours « splendides volumes architecturaux bien distants l'un de l'autre. La route qui les dessert est large, interdite aux poids lourds, aménagée en pistes diverses pour les automobiles, pour les vélos, pour les piétons »(1).

Le modernisme de Le Corbusier réside bien dans cette idée forte de la séparation des flux des piétons et des flux des voitures et autres circulations mécaniques. De plus, l'espace viaire doit être hiérarchisé pour admettre des vitesses différentes : en effet, « les voies de circulation doivent être classées selon leur nature et construite en fonction des véhicules et de leurs vitesses » (2). Pour des spécialistes de l'histoire de la morphologie urbaine, il y a une relation directe entre cette vision positiviste des circulations et le langage formel et géométrique qui caractérise l'architecture du mouvement moderne. De fait, on doit convenir que « l'excès de fonctionnalisme des aménagements de voie stimulerait l'excès de formalisme des constructions pour entraîner la dislocation du tissu et la perte de la forme urbaine » (3). Autrement dit, la spécialisation routière pour les infrastructures et le zonage pour les résidences et les activités exercent des effets cumulés qui banalisent et appauvrissent l'architecture et tout en portant atteinte à la cohérence du tissu urbain.

Par ailleurs, il va de soi que le modèle de l'îlot n'a plus aucune valeur même dans ses expressions ouvertes et modernisées. Il a été remplacé, selon la formule désormais célèbre, par le modèle de la barre. La morphologie urbaine correspondant à ces nouveaux principes ou à ce nouveau code s'illustre par des unités d'habitation de très grande dimension qui peuvent s'implanter de différentes manières dans une ville verte. Les bâtiments deviennent des objets autonomes disposés sur un sol où le découpage en parcelles a été effacé, où il n'existe plus. Ces volumes bâtis sont classables en divers types déclinés selon les données de leur contexte d'implantation, que ces données soient démographiques ou géographiques. Enfin, le langage architectural qui les caractérise répond aux fameuses conventions formelles qu'a préconisé Le Corbusier : fondations localisées, suppression des murs portants, possibilité de disposer de toute la façade pour éclairer, sol libre entre de minces pilotis, toiture constituant un sol nouveau à l'usage des habitants. Ces principes reprennent, en d'autres termes, les fameux cinq points d'une architecture nouvelle, c'est à dire les pilotis, le plan libre, les toits-jardins, les fenêtres en bandeaux et les façades libres.

(1) *ibid*, p 139

(2) Le Corbusier, *La charte d'Athènes*, point n°60, Editions de Minuit 1971

(3) P. Panerai, « *Forme urbaine, voirie et architecture* », in *Dossiers de voirie et agglomérations, Enjeux et réflexions*, CERTU, MELT, 1993

Requiem pour la ville

L'utopie urbaine de F.L. Wright se situe, d'un certain point de vue, aux antipodes de celle conçue par Le Corbusier. En effet, la première fait l'apologie de la dispersion urbaine et de la dédensification tandis que la seconde propose des villes très denses, même si le souci du rapport à la nature, aux espaces verts y est omniprésent. Il est sans doute arbitraire de comparer des théories ou des idéologies produites dans des pays ou des contextes différents et où les données géographiques et les traits culturels n'ont que peu de points communs. Néanmoins, dans les deux cas se dégagent des visions bien particulières des relations entre les circulations, la mobilité et les formes urbaines. Chacun présente ses concepts de ville, à travers lesquels les projets combinent des approches singulières des déplacements, des réseaux de voirie, de la morphologie urbaine et de l'architecture. A ce titre, et pour notre propos, ces visions sont comparables.

De plus, dans le droit fil des conceptions du XIX^{ème} siècle, ces deux utopies urbaines sont aussi des programmes de réorganisation sociale dans lesquels les plans physiques sont destinés à agir sur les mœurs et sur la société pour les réformer ou pour les moraliser.

Pour F.L Wright, à la différence de Le Corbusier, l'ennemi est la densité. De plus, la « city » représente un facteur de dégénérescence du corps social, elle est le lieu où prospèrent les corruptions et l'anomie. La ville symbolise le chaos. En conformité avec l'idéal individualiste, moral et familial américain, le modèle d'habitat qu'il préconise est celui de la maison individuelle dans un environnement peu dense et naturel (1).

Ce modèle puise ses racines dans le mythe originare d'une nation composée de petites communautés de cultivateurs harmonieusement réparties sur l'ensemble du territoire. L'utopie que Wright construit suppose que la population « urbaine » puisse disposer d'au moins un acre par personne, d'où le nom de l'entité territoriale qui en résulte : Broadacre City. Il présente les attributs de cette « non-ville » dans un ouvrage publié en 1932, «The disappearing city »(2).

Cependant, cette nébuleuse urbaine n'est pas constituée d'unités ou de communautés repliées sur elles mêmes. Le rêve n'est pas celui d'une société néo-rurale fermée, organisée autour de groupes primaires, mais celui d'une société ouverte, hautement efficace et intégrée, grâce aux déplacements, à la mobilité. Dans ce contexte, l'intensité et l'efficacité des relations sociales peut être identique à celles de la ville dense car la mobilité et le réseau de communications le permettent. En effet, la démocratisation de l'automobile et le maillage des voies rapides rendent possible une communication généralisée. Ces conditions sont implicites dans le schéma de F.L Wright. De fait, comme l'écrit G. Dupuy, «c'est d'abord un réseau autoroutier indéfini qui crée Broadacre. Une sorte de grille d'autoroutes qui se croisent rend accessible, en automobile, n'importe quelle unité, agricole, industrielle ou résidentielle »(3).

Contrairement à l'image que l'on peut induire aujourd'hui de ce schéma, Broadacre City ne représente pas le sommet ou le stade suprême de la périurbanisation ni même celui de la métropolisation. C'est une autre ville, ou plutôt une non ville ou toute frontière a disparu entre l'urbain et le rural. Il n'y a ni centre, ni périphérie et le lieu de la communication sociale est chaque unité qui sont reliées les unes aux autres par la grille autoroutière. Les services et les équipements se situent à chaque croisement d'autoroutes et ces nœuds autoroutiers peuvent aussi abriter des pôles d'activités. Dans cette perspective, l'extension sans limites de la ville est aussi une garantie démocratique car « seule une horizontalité infinie peut satisfaire le sujet idéal d'une démocratie idéale » (4). En somme, F.L Wright invente le schéma d'une ville-réseau, entité illimitée ou sans lieu ni borne comme la qualifiera plus tard Melvin M. Weber (5).

(1) cf. C. Ghorra Gobin, Los Angeles, Le mythe américain inachevé, p 7-14, Editions du CNRS, 1997

(2) cf K. Frampton, Modern architecture, Franck Lloyd Wright and the disappearing city, pp 186-191, Thames and Hudson 1992

(3) G. Dupuy, L'urbanisme des réseaux, op, cit, p 99

(4) C. Maumi, « Broadacre city, projet territorial de F.L Wright », Urbanisme, n°326, sept-oct 2002, p 85

(5) Melvin M. Weber, L'urbain sans lieu ni borne, Editions de l'Aube, 1996

Pour certains, Broadacre représente une régression historiciste agrémentée de technologies modernes. On peut admettre cette critique, mais il faut voir également que cette utopie annonce la figure de la ville globale de la fin du XX^{ème} siècle, expression territoriale, elle aussi, de la société de l'information et de la communication. De fait, la vision urbaine de Wright anticipe de façon prémonitoire la révolution de la mobilité qui provoquera, plus tard, une mutation de l'idée et de l'expérience de la proximité et de l'éloignement, en changeant les rapports des individus à l'espace et au temps grâce à la montée des facilités et des vitesses de déplacement. Ce changement accompli, la mobilité deviendra alors bientôt le moyen qui rendra la dispersion efficace économiquement et socialement. En même temps, cette mutation émancipera les communautés d'intérêts par rapport aux communautés identitaires liées à un lieu, et la forme urbaine sera mise en concurrence avec l'efficacité des moyens de communication.

Les villes du futur, dans la vision de F. L. Wright sont partout et nulle part (1). Certes, mais quelle forme ont-elles, et composées de quels types de bâtiments ou de maisons ? Notons tout d'abord que la trame des localisations proposée par Wright obéit à un plan qui peut s'étendre sur une surface illimitée. En effet, « à l'opposé du plan radioconcentrique, le plan en damier permet à la ville de s'étendre de façon régulière, sans restrictions de tous côtés. Cette extension se base sur une décentralisation des fonctions et une diversification des formes, une nouvelle liberté articulée par une répartition égalitaire des espaces, des intervalles, des rythmes »(2).

Il s'agit d'un plan en grille appliquée sur un territoire encore vierge destiné à accueillir les réseaux et les implantations de résidences et d'activités. Les vastes plaines de l'Ouest, territoires « non corrompus », sont aptes à recevoir ces extensions : en effet, « pour des applications concrètes de notre idéal d'architecture organique, ces grandes plaines de l'Ouest avec leur immense sens de l'espace, nous offrent suffisamment de place pour mener à bien, dans la lettre comme dans l'esprit, ma propre proposition pratique de Broadacre city » (3). L'horizontalité sans limites symbolise donc l'utopie territoriale de F.L. Wright. Mais quel type de bâtiment est tout particulièrement adapté à cette géographie ?

Wright avait conçu « l'usonian house », un modèle de maison égalitaire sur un arpent de terre (homestead) et accessible à tous, se prêtant au fantasme de Broadacre City. Mais cette maison, pas plus que la forme urbaine dans laquelle elle s'inscrit ne sont vraiment significatives pour qualifier le lien qui existe, dans cette théorie, entre la mobilité, la ville et la forme architecturale. Car de même que la ville n'existe pas, qu'elle ne se situe en aucun lieu, la forme urbaine n'a pas davantage de sens ou de valeur sauf celle qui la rend totalement dépendante du réseau de communications.

Pareillement, alors que l'œuvre architecturale de Wright a marqué le XX^{ème} siècle, l'architecture qui caractérise Broadacre est inexistante, ou du moins elle ne joue strictement aucun rôle dans sa pensée urbaine. Les formes urbaines comme les formes des édifices sont dépourvues de références identitaires et de références territoriales. Ainsi, dans cette perspective, la véritable signification de l'utopie, au sens de Thomas More, est remise à l'honneur : utopie, c'est à dire sans lieu, sans aucune inscription dans l'espace.

Au terme de cette analyse qui explore un aperçu de la relation entre l'urbanisme, l'architecture et la mobilité chez Le Corbusier et F.L Wright, on peut se demander s'il existe vraiment, chez ces deux architectes, une pensée unitaire qui relie l'échelle de l'édifice à celle du territoire. Des spécialistes qui se sont penchés sur ce sujet répondent par l'affirmative en disant « que tout édifice architectural est le modèle réduit d'une conception de l'espace » (4).

(1) K. Frampton, op, cit, p 189

(2) P. Pellegrino, E. Jeanneret, R. Kaufmann, « Infrastructures et modèles urbanistiques », in Espaces et sociétés, n° 96, pp 11-29, L'Harmattan, 1999

(3) F.L. Wright, An organic architecture, cité par C. Maumi, op-cit, p 89

(4) P. Pellegrino, E. Jeanneret, R. Kaufmann, op, cit, p 19

C'est bien là le problème fondamental, mais ce rapport n'est certainement pas mécanique ou linéaire, et il va de soi qu'un architecte peut lui trouver des déclinaisons formelles diverses selon les périodes, les modes ou les contextes. Appliqué à l'œuvre construite de Le Corbusier et de Wright, les mêmes spécialistes, indiquent que « de manière opposée, Le Corbusier cherche à mettre le dehors dedans pour gagner de la surface au sol, alors que Wright met au contraire le dedans dehors, en cherchant à disséminer l'habitat dans le territoire »(1).

On pourrait dire aussi que les deux approches souhaitent fusionner l'habitat et les éléments naturels, à cette réserve près qu'il s'agit dans un cas de l'habitat collectif et dans l'autre de la maison individuelle. Pour Wright, en effet, « un nouveau rapport était ainsi instauré entre les différents espaces intérieurs réunifiés, puis entre intérieur et extérieur : le monde extérieur était désormais invité à entrer à l'intérieur, de même que l'intérieur était appelé à se prolonger vers l'extérieur, vers la nature des grandes plaines de l'Ouest »(2). Dans les comparaisons ou les rapprochements symboliques qui précèdent, le logement et sa conception représentent un condensé et une application des visions ou des fantasmes spatiaux des deux architectes.

De telles interprétations et associations intellectuelles ou métaphoriques sont simples et paraissent évidentes, mais il nous semble qu'un aspect essentiel du problème est ailleurs : il s'agit aussi, pour les deux concepteurs, d'apporter des réponses concrètes aux défis du moment de l'organisation urbaine, en particulier de fournir des solutions concernant la maîtrise de la densité, l'accès au logement, la régulation des déplacements et l'agencement du système de transports. Dans un cas comme dans l'autre, l'enjeu de l'accessibilité aussi figure au premier rang des préoccupations.

Dans leur tentative d'intégrer la nature dans la résidence et d'interpréter le rôle que joue l'architecture dans son rapport au territoire, les deux architectes parviennent en définitive à des « paradigmes » de modernité urbaine opposés. Les formes urbaines projetées par Wright et Le Corbusier sont en effet radicalement différentes. La dispersion prônée par l'un est symétriquement opposée à la concentration préconisée par l'autre. Néanmoins, les deux schémas sont des réponses apportées au même problème, celui soulevé par la gestion et le contrôle de la densité dans la ville contemporaine. De fait, on peut dire que paradoxalement les visions antagoniques et les projets des deux architectes se rejoignent, car ils portent essentiellement sur le rôle que joue la densité dans l'organisation physique et sociale des tissus urbains. Une autre convergence entre les deux approches peut être soulignée. Elle concerne le rôle de la mobilité et des transports dans l'organisation urbaine et ses incidences pour l'élaboration d'un langage architectural. Sur ce point, on retrouve, dans les deux approches, une subordination de la forme au flux, une importance prééminente accordée aux déplacements et aux transports dans le fonctionnement et la morphologie de la ville moderne.

(1) *ibid*, p 25

(2) C. Maumi, *Broadacre City*, le projet territorial de F.L Wright, *op. cit*, p 87

Flexibilités urbaines : le temps des mégastuctures

Les désillusions et les dégâts du modernisme ont conduit la pensée urbaine et architecturale, entre les années 1960-1970, à affirmer le refus du plan-masse et le rejet des principes de l'urbanisme issu de la Charte d'Athènes. Durant cette période, le défi à relever restait toujours, en particulier en France, de faire face à l'afflux de la population dans les villes et donc à la construction de logements et d'équipements collectifs. Parallèlement, notons que cette phase se distingue aussi par les premiers pas d'une croissance de l'équipement des ménages en automobile qui va rapidement devenir exponentielle. Dans la plupart des pays d'Europe occidentale, la création d'un réseau de voiries adapté à la croissance des circulations motorisées sera placée au premier rang des grands enjeux des politiques d'aménagement et d'équipement.

D'un autre côté, on peut résumer un des dilemmes de la pensée urbaine et architecturale de la fin des années 1960 en disant qu'il s'agissait de dépasser l'urbanisme des grands ensembles, l'architecture des barres et des tours, en refusant de retourner vers le vocabulaire traditionnel de la composition urbaine ordonné autour de la rue et de l'ilôt. Dans cette quête nouvelle, plusieurs pistes vont être explorées où on retrouve une sensibilité urbaine et architecturale aux problèmes soulevés par la mobilité, l'essor des flux et la croissance urbaine. Certes, les réponses à ces défis ont eu une coloration singulière selon les pays et les cultures. Mais les courants de la pensée urbaine et architecturale, du moins en Europe, ont développé des approches et des propositions offrant de nombreuses similitudes.

Aux problèmes de l'accroissement démographique des villes ou des agglomérations, les solutions appliquées jusqu'au début des années 1970, se sont résumées, dans la plupart des cas, à augmenter les densités. Toutefois, dans les milieux spécialisés, la remise en cause de cette option, remonte aux années 1960 avec la naissance d'une approche architecturale et urbaine qui se dévoilera sous différentes expressions et déclinaisons et sous différentes appellations : Team Ten, Archigram, Métabolisme, Superstudio... Au lieu de préconiser plus de densités, ces approches militent plutôt pour un « desserrement des groupements humains » que des facilités de communication et des nouveaux moyens technologiques doivent relier efficacement. Chacun de ces courants aura une identité et celle-ci sera déclinée de façon singulière selon les pays. Dans certains cas elle restera purement utopique, dans d'autres situations, elle donnera lieu à des réalisations qui seront présentées comme des axes de renouveau et de progrès pour la ville et pour l'architecture. On ne présentera pas ici ces visions de façon exhaustive, mais on évoquera leurs traits les plus marquants pour les éclairages qu'elles ont fourni sur les rapports entre mobilité, formes urbaines et architecturales.

La ville du futur : souple, mobile et flexible

Le versant utopiste de ces nouvelles visions va utiliser le langage de la science fiction, des technologies avancées, des robots et des équipements mécaniques pour décrire les traits futurs de la condition urbaine. Des images de cités branchées (plug-in city) ou de villes en marche (walking city) symbolisent les lignes d'avenir de la croissance urbaine. Les idées de flux, d'extension, de mouvement sont alors intégrées dans des métaphores où la ville incarne une totalité qui peut être cosmique, apparentée à un ordinateur, ou à une autre système technique (ville spatiale, ville cybernétique, ville computer, ville totale). Ces abstractions symbolisent une idée de ville dont les éléments, les composantes sont parfaitement connectées les unes aux autres dans une harmonie technologique. L'historien de l'architecture Charles Jencks résume l'orientation générale à laquelle obéit cette vision en indiquant qu'elle « offre à un monde affamé d'images une vision nouvelle de la ville de l'avenir, une ville de composantes sur étagères, de composantes en tas, de composantes intercalées dans des réseaux et des grilles, une ville de composantes montées sur place par des grues »(1). De son côté, Bruno Zévi, dans le langage moderne de l'architecture, décrit ainsi l'image de la ville proposée par Archigram : il s'agit « d'un empilement de cellules dans lequel s'enchevêtrent l'espace architectural et l'espace urbain, avec des rues à tous les niveaux. On pourrait l'agrandir en hauteur et y installer des écoles, des hôpitaux, des places, des jardins et des parcs »(2).

Yona Friedman proposera, au milieu des années 1960, une représentation très suggestive de cette ville « en kit », sorte de lego agrandissable et flexible, à travers le concept ou le fantasme de ville spatiale. Il s'agit d'un ensemble constitué d'éléments ou de modules qui peuvent être connectés les uns aux autres, recouvert de nappes et extensible à l'infini. Dans cet ensemble, le flux crée la forme, la morphologie se prête aux circulations, à la mobilité. Du reste, cette forme n'est pas définitive car l'extensibilité de la ville admet des métamorphoses et des changements au gré de nouveaux branchements. L'infrastructure spatiale ou la mégastructure est le fondement matériel ou le substrat sur lequel viennent se greffer les extensions urbaines qui peuvent alors se déployer tous azimuts.

Cette souplesse admet de multiples possibilités de choix, elle est synonyme de liberté : « Le principe de la ville spatiale est celui de la multiplication de la surface originale de la ville à l'aide de plans surélevés. Du point de vue de l'esthétique, il faut noter que dans l'infrastructure spatiale, toutes les combinaisons d'espace, de formes, donc toutes les architectures existantes ou à exister sont possibles, sans changement à apporter à l'infrastructure elle-même. Ceci signifie que l'architecture spatiale apporte à l'habitant la liberté presque sans conditions »(3). En plus de ces marges de liberté, cette extension urbaine revêt une nature métabolique ou proliférante car les points terminaux de la mégastructure peuvent recevoir de nouvelles unités dans n'importe quelle direction ou la croissance est souhaitée.

Bien sûr, ces structures rêvées ou fétichisées ne sont pas des avants-projets destinés à être réalisés. La ville spatiale n'est jamais entrée dans les faits, pas plus que « plug in city ». En réalité, ces fictions témoignent d'une étape dans l'histoire de la pensée urbaine et architecturale qui entendait établir tout d'abord une rupture avec les principes du modernisme de la charte d'Athènes. Ainsi le groupe Team 10 se revendique comme une dissidence des CIAM même s'il prolonge certains de ses dogmes ou principes. En particulier, des points de divergence voire des ruptures radicales sont revendiquées à trois niveaux : un refus de la hiérarchie fonctionnelle, une exigence de mixité au lieu d'un strict zonage et une substitution de la métaphore organique à la métaphore machiniste. Les membres de Team Ten affirment que « l'architecture de la ville devrait répondre à la hiérarchie du mouvement » (4).

(1) C. Jencks, *Mouvements modernes en architecture*, p 300, Mardaga 1987

(2) B. Zévi, *Le langage de l'architecture moderne*, p 72, Agora, Dunod, 1991

(3) Yona Friedman, *Une architecture pour des milliards d'hommes*, in J. Balladur, W. Jonas, P. Maymont, M. Ragon et P. Schöffner, *Les visionnaires de l'architecture*, p 67, Robert Laffont 1965

(4) P. Dehan et B. Jullien, « Au détour des chemins de grue », in V. Picon-Lefebvre, *Les espaces publics modernes*, p 49, Le Moniteur, 1997

Les utopies produites ont ainsi été une manière de rompre avec le passé, de prendre des distances avec le vocabulaire formel du modernisme et de se démarquer. D'autre part, il va de soi que ces visions reflètent les sensibilités culturelles, les enjeux économiques et politiques du moment, sans oublier qu'elles renvoient aussi à des préoccupations artistiques ou esthétiques. Mais elles sont également conçues comme des réponses, certes imaginaires, mais soucieuses d'orienter ou de guider des solutions pour résoudre les problèmes urbains de l'époque et attachées aussi à révéler de nouvelles directions pour la création architecturale. Même si ce sont des spéculations, elles s'attachent à rendre sensibles des solutions urbaines et architecturales pour ce que doit signifier, pour elles, le bien-être social dans la ville, voire la démocratie dans la cité.

Cela n'est pas nouveau, et une exploration historique plus approfondie pourrait dire pourquoi elles ont pris la forme d'utopies, bien que d'autres projets relevant de la même perspective aient connu, comme on le verra plus loin, des applications concrètes. Même très abstraites ou cultivant allégrement l'utopie, à la limite parfois de l'ironie, de la fantaisie et de la provocation, il faut bien voir que ces conceptions ont eu, malgré cela, des influences pratiques très importantes dans la conception et la réalisation de projets d'aménagement et de construction. Des projets-phares, qui sont considérés aujourd'hui comme des faits marquants de l'histoire urbaine et architecturale, ont été inspirés par ces visions. Au même titre que certaines conceptions du rôle de l'urbanisme et de l'architecture élaborées à d'autres moments ou d'autres périodes historiques, elles ont visé à inventer un nouveau langage formel, expression d'une idée différente des rapports entre l'homme et l'espace et entre la société et l'occupation du territoire.

Dans ces approches visionnaires, que certains ont jugés inspirées par un mysticisme technique, les circulations vont de soi, elles ne rencontrent aucune entrave. La fluidité des flux les caractérise qu'ils soient motorisés, piétonniers ou virtuels. D'ailleurs, ces utopies n'ont même pas envisagé de risques de congestion car cela se situait en dehors de leur champ de préoccupations ou, dans leur schéma, cela n'était pas possible. D'après elles, les flux et le mouvement créent l'extension. Le changement de la ville, l'état de mutation est pour ainsi dire permanent. Aux yeux d'un spécialiste du sujet, dans la série historique des utopies du XX^{ème} siècle, ce schéma renvoie « à la quête d'une ville *ex nihilo* sur un espace théorique où les infrastructures se sont détachées de toute contingence de sol et de relief, réseaux et voies évoluent librement dans un espace tridimensionnel »(1).

On pourrait spéculer à l'infini sur cette image d'évolution en continu, mais toutes ces visions métaboliques ont surtout un point commun qui est essentiel : celui de refuser en bloc les lieux, les formes urbaines et l'architecture. Les éléments qui renvoient à un contexte, à un site à une géographie n'existent plus, ou du moins, ces données apparaissent secondaires ou en retrait par rapport à d'autres critères ou d'autres priorités, au premier rang desquelles l'adaptation constante de la ville à une mutation. Dans cet ordre d'idées, comme l'observe Michel Ragon, « tout cela nous pousse à conclure que l'avenir de l'architecture est dans l'absence de l'architecture, l'avenir du matériau dans l'absence du matériau, tout comme l'avenir de l'urbanisme est dans la disparition des villes. Mais en attendant cet âge idéal de la mobilité, de la climatisation, de l'immatérialité, nous aurons à affronter l'étape intermédiaire du monde souterrain et des villes spatiales »(2).

Une telle disparition des lieux, de leur esprit ou de leur génie comme dirait C. Norberg Schulz, et de leur influence sur la ville et les édifices, constitue un trait dominant de ces utopies technologiques, les mégastructures pouvant remplir leur office de matrice urbaine presque partout et de façon quasi universelle. Cette qualité ou cette propriété est soulignée par Colin Rowe dans son célèbre ouvrage « Collage city ». En effet, avec ces approches, « il n'y aura plus besoin de villes ni de châteaux, de routes ni de places. Chaque point ressemblera à tous les autres, sauf quelques déserts et montagnes qui ne seront pas du tout habitables »(3).

(1) Bruno Jean Hubert, « Le temps des utopistes, les années 30-60 », in *Projet urbain* n°6, Déc. 1995, p 5

(2) Michel Ragon, *Où vivrons nous demain ?*, in J. Lucan, *Architecture en France (1940-2000) Histoire et théories*, p 127, Editions du Moniteur, 2001

(3) C. Rowe, *Collage City*, p 77,

En somme, les mégastructures et leurs extensions modulaires entraînent une négation de l'urbanisme et de l'architecture, ou du moins de celles qui s'inscrivent dans un répertoire où les bâtiments, les espaces publics, les quartiers, les voies sont des références ou des repères. Comme l'affirme C. Jencks, il s'agit d'une non-architecture pour une non-ville où les non-lieux abolissent toute forme d'identité ou d'ancrage aux qualités ou particularités d'un site ou d'un territoire. Il en résulte des conséquences pour la ville, l'aménagement et l'architecture. Dans cette hypothèse de disparition des lieux et de la géographie, quelle est alors la tâche ou la vocation de l'urbanisme et de l'architecture ? L'urbaniste ou l'architecte, « s'il désire créer ce non lieu d'une communauté parfaitement agissante, tout ce qu'il pourrait faire est d'accroître les facilités de communication et laisser le reste prendre soin de lui-même »(1). La fluidité des déplacements et la mobilité apparaissent donc comme le programme d'avenir où l'horizon de la ville, les questions soulevées par la morphologie urbaine ou les formes des édifices n'ayant qu'une importance mineure. Les enseignements à tirer de tout cela aboutissent à conclure, en définitive, que la ville n'est plus ni architecture, ni urbanisme, qu'elle n'est plus, pour reprendre les mots de C. Jencks, du « hardware ». Au contraire, elle est faite de personnes et de situations – du software - lesquelles sont contingentes et transitoires. Bref, la ville s'apparente à « un système souple fait de situations et d'éléments assemblés »(2), où le mouvement, la flexibilité l'emportent sur ce qui est figé ou sans mobilité.

Une telle préoccupation, on pourrait même dire un tel impératif de souplesse, de flexibilité et de recherche de marges de liberté renvoie au débat assez vif qui s'épanouissait, à l'époque, sur les contraintes, et les *modus operandi* de l'urbanisme et de la planification territoriale. A la tyrannie du plan-masse, des grilles d'équipement et de leur cortège de rigidités, expérimentés en particulier pour les quartiers d'habitat social, se substitue progressivement l'idée d'une programmation urbaine et architecturale qui doit être plus souple, moins entachée de contraintes d'irréversibilités et d'obligations de respecter des standards stricts d'urbanisation.

De plus en plus, l'idée d'une planification ouverte commence à voir le jour et à s'imposer, une méthode de programmation laissant des latitudes pour modifier en cours de route, même de façon substantielle, les éléments d'un plan d'aménagement. Au caractère « holiste » des modes d'urbanisation issus de la charte d'Athènes doit se substituer un aménagement prenant en compte les contingences, les divers aléas de l'exécution des programmes d'urbanisation et de construction. A travers l'idée de ville flexible développée par les tenants des mégastructures, c'est bien une telle notion de planification ouverte dont la nécessité est soulignée.

Cette transition importante est relevée par un historien de l'architecture réputé, dont le fameux ouvrage « Espace, temps, architecture » paraît au milieu des années 1960, dans un contexte où le rôle et les outils de la planification urbaine sont remis en cause et discutés : « Au lieu d'un plan général, l'urbanisme exige à l'heure actuelle un programme général flexible, capable de tenir compte des changements temporels c'est à dire de laisser la porte ouverte au hasard... Il est encore trop tôt pour donner une description systématique d'un urbanisme répondant aux exigences d'un changement perpétuel... Une seule tendance générale se dessine jusqu'à présent, celle de la planification ouverte. L'évolution montrera sous quelle forme cette planification ouverte pourra être appliquée dans l'urbanisme »(3).

(1) C. Jencks, op, cit, p 416

(2) ibid, p 432

(3) S. Giedion, Espace, temps, architecture, p 387, Denoël 1990, 1^{ère} édition 1968

Architecture proliférante et urbatecture

Comment sont définies les mégastructures ? Celles-ci adoptent des formes variées selon les programmes et les contextes, mais elles ont en commun, d'après le dictionnaire de Ralph Wilcoxon d'être « des structures de grande taille, capables d'une expansion importante, voire illimitée » (1). Dans les années 1960-1970, en France, mais aussi en Italie (Superstudio) et en Grande-Bretagne (Archigram), cette notion de mégastructure, comme on l'a vu plus haut, va occuper une place importante dans les réflexions sur les rapports entre la ville, les différentes fonctions urbaines et l'architecture. Dans les projets réalisés, les mégastructures prennent généralement la forme de nappes, de trames, de réseaux sur lesquels peuvent être connectées des cellules élémentaires, des bâtiments autonomes assemblés dans une unité complexe qui peut se prêter à des extensions. On emboîte ainsi des modules répétitifs selon les données d'un programme susceptible de changer, d'évoluer. L'extension adopte le plus souvent une forme métabolique. Les plans sont alors conçus à partir de trames réticulaires et d'agglutinations cellulaires.

En France, ces projets se sont échelonnés sur une période d'environ 15 ans, du début des années 1960 au milieu des années 1970. On peut citer comme réalisation exemplaire de cette approche le projet pour Toulouse-le-Mirail de Candilis, Josic et Woods (une cité de 100 000 habitants). Celui-ci prend la forme « d'une ossature urbaine capable de s'adapter aux différentes conditions d'une réalisation par étapes... l'université-lieu doit avoir la possibilité de s'adapter aux conditions constamment changeantes et aux conditions constamment croissantes de l'enseignement supérieur »(2). Le plan du programme d'aménagement se présente comme une grille arborescente, un réseau de mailles dans laquelle s'insèrent des programmes divers (écoles, logements, bibliothèque, équipements sportifs...) où on doit pouvoir circuler facilement. Bien sûr, cette structure isole les déplacements piétons des circulations motorisées non pas sur une dalle mais sur un sol artificiel où un réseau arborescent de voies dessert les bâtiments. Une mixité fonctionnelle est possible, de même qu'une variété de typologies architecturales et de densités car « la ville se développe linéairement sur une trame sous-jacente, épine dorsale de l'ensemble qui reçoit les hauts immeubles de logement, accompagnée de zones vertes linéaires ; à ses limites, on trouve des petits immeubles collectifs et des maisons individuelles »(3).

Plusieurs autres projets réalisés, en France, pendant la même période, s'inspirent de cette vision où les édifices s'assemblent dans une unité fonctionnelle et complexe qui forme un « morceau de ville ». C'est le cas des fameuses pyramides d'Evry, d'Andrault et Parat (1971), considérées sinon comme le signe d'un renouveau, du moins comme une solution typologique originale tournant le dos aux principes « totalitaires » des modes d'urbanisation « en plein champ » appliqués pour les grands ensembles d'habitat social et dénonçant la tyrannie du plan-masse. Ici, l'idée de trame arborescente est encore à l'honneur, elle est le substrat sur lequel viennent s'assembler et se superposer les cellules. En effet, l'ensemble est conçu comme « une nappe homogène et proliférante de logements en pyramide (les cellules) et la notion d'immeuble disparaît au profit d'un tissu urbain continu »(4).

A classer dans le même courant, citons l'opération réalisée par Jean Renaudie à Ivry sur Seine et une autre à Givors, dans le courant des années 1970, qu'un historien de l'architecture qualifie ainsi : « il s'agit d'une des dernières, des plus radicales et des plus abouties tentatives de création d'un tissu global *in abstracto*, sans référence au modèle traditionnel de la rue et de l'ilôt »(5).

(1) Cité par J. Triganou, Transit et espace public au Japon, le cas de la gare de Nagoya, in I. Joseph, Villes en gares, p 173, Editions de l'Aube, 1999

(2) J. Lucan, p 172

(3) *ibid*, p 174

(4) F. Chaslin, « L'architecture et tout le reste », in Urbanisme français, nouvelles lectures, Ville Architecture, n°2, juin 1996

(5) in J. Lucan, *op. cit.*, p 224

Ces deux réalisations s'affirment comme le manifeste et le symbole d'une architecture nouvelle orientée tout à la fois par des visées sociales et par l'invention d'une typologie inédite de bâtiments. Ceux-ci sont assujettis à une trame proliférante qui obéit non pas à une composition formelle mais à une combinaison d'éléments primaires. Comme le déclare l'architecte lui-même, « la ville est une combinatoire qui s'organise sur une structure, une structure complexe qui évite la ségrégation et la dissociation des éléments »(2).

Une formalisation intellectuelle de ces nouvelles visions de l'ordre urbain et du rôle assigné à l'architecture sera popularisée sous le néologisme « d'urbatecture ». Certains architectes, comme Jean Renaudie, se revendiqueront ouvertement de cet art mixant les approches de la ville et des édifices ou de cette nouvelle discipline hybride. L'expression « urbatecture » connaîtra une certaine fortune (mais sans lendemain) pour symboliser les principes nouveaux d'une relation entre l'urbanisme et l'architecture à partir d'idées, de représentations de nappes, de trames ou de réseaux sur lesquels viennent se greffer les éléments bâtis constitutifs de tissus urbains ou de morceaux de villes.

Il est intéressant de noter qu'une autre ambition de fusionner l'art urbain et l'architecture sous le vocable d'architecture urbaine, à la fin des années 1970, aura comme point de départ non pas l'urbanisme des dalles ou des mégastructures mais un retour au vocabulaire classique de l'urbanisme où l'espace public, les rues, les places et les relations entre morphologie urbaine et typologies architecturales seront remis en tête des préoccupations.

L'urbatecture, dans certaines approches et formulations optimistes ou ambitieuses, est ainsi appelée à offrir le nouveau modèle d'une ville-réseau apte à faire la synthèse entre les différentes composantes du tissu urbain reliant le patrimoine existant, les croissances urbaines nouvelles et même les campagnes environnantes. De plus, ce nouvel « art de bâtir les villes », selon l'expression de Camillo Sitte, garantit la fusion entre le bâtiment et son environnement urbain, il propose une voie de progrès qui résout ou tente de résoudre la difficile équation du rapport entre l'édifice, l'espace public et le quartier voire la ville. En effet, pour Bruno Zévi, par exemple, cette approche est une des expressions remarquables du langage moderne de l'architecture. Elle propose un nouveau code ou un nouveau répertoire formel car « de la fusion entre l'édifice et la ville naît l'urbatecture. Plus de pleins occupés par les édifices, qui alternent avec les vides que forment les rues et les places, une fois que l'ancien tissu est réintégré. Dépasant la dichotomie traditionnelle ville-campagne, l'urbatecture se dilate dans le territoire tandis que la nature pénètre dans le tissu urbain. Des villes-territoires et non plus des agglomérations surpeuplées, polluées, chaotiques et homicides d'un côté et des campagnes désolées et abandonnées de l'autre »(1).

Toutes ces expériences spatiales et architecturales nouvelles ont été jugées avec sévérité « au tribunal de l'histoire ». Le principal reproche qu'on leur adresse rejoint la condamnation générale prononcée contre le mouvement moderne, c'est à dire d'avoir prétendu inventer et appliquer un schéma totalitaire ou holiste pour « fabriquer » l'architecture et la ville. Ainsi, en essayant de dépasser les impasses et les contradictions du modernisme par l'introduction de plus de complexité et de diversité dans la conception urbaine et architecturale, les représentants de ce nouveau courant ont eux aussi échoué. En effet, « une idéologie de la complexité s'est développée, recherchant à travers de nouveaux systèmes formels toujours plus sophistiqués une issue à la démesure des opérations. Cependant, la complexité des codes formels rend les possibilités de combinaisons encore plus restreintes et les limites du jeu encore plus rapidement perceptibles. Ainsi, ces systèmes ont produit une confusion plus grande encore, accroissant la perte de lisibilité et de hiérarchie des espaces. Les recherches sur les systèmes dits proliférants, les analogies abusives entre la composition urbaine et les mathématiques ou la biologie, le procédé de la métaphore réduit à une rhétorique formelle sont les caractéristiques des années 60 et du début des années 1970 »(2).

(1) B. Zévi, *Le langage moderne de l'architecture*, op, cit, p 69

(2) P. Belli-Riz, « Le plan et la règle, synthèses et compléments », in X. Malverti, A. Picard, *La fabrication des villes*, p 89, Picard 1995

En marge de ces critiques, essayons, à titre de synthèse, de faire l'inventaire des traits marquants de ces approches en termes de mégastuctures, de nappes et de trames proliférantes pour dégager les significations que cela implique pour les formes urbaines, l'art urbain et l'architecture.

En premier lieu, la forme urbaine qui résulte de ces approches est assimilable à une ville-réseau qui présente une trame ouverte et polycentrique. Cette arborescence remet en question la spécialisation fonctionnelle de la ville et dénonce le zonage professé par l'urbanisme de la Charte d'Athènes. Au contraire, l'idée d'une mixité des fonctions est proclamée, et les architectes urbanistes de Toulouse-le-Mirail, par exemple, s'étaient fixé comme but de réaliser le négatif absolu d'une ville-dortoir. Ces idées et ces démarches seront très prégnantes pour les projeteurs des villes nouvelles qui reprendront à leur compte nombre de ces principes, au premier rang desquels celui de la mixité fonctionnelle.

Deuxièmement, les extensions urbaines effectuées grâce à des unités élémentaires, des modules répétitifs supposent une industrialisation de la construction, ce qui fait écho à un des dogmes du mouvement moderne. De façon beaucoup plus imagée, la ville s'apparente à un meccano, à un ensemble en kit dont les parties s'emboîtent et s'additionnent.

Troisièmement, comme nous l'avons déjà noté, la ville est assimilable à un organisme hautement flexible qui s'adapte, comme l'observe Jacques Lucan, à « un monde de grande mobilité »(1). Nappes et trames proliférantes assurent une fluidité et une facilité des circulations aussi bien pour les piétons sur les réseaux qui leur sont dédiés que pour les voitures avec les voiries d'accès aux mégastuctures.

En quatrième lieu, l'art de la composition urbaine s'apparente à celui de l'assemblage d'unités, le vocabulaire classique de la ville en termes de rues et de places étant, bien sûr, inadapté, inutile. Dès lors, la ville est bien plus celle de l'ingénieur, du technicien que celle de l'urbaniste ou de l'architecte porteurs d'ambitions sociales ou de prétentions esthétiques.

Last but not least, ces approches ont pour point commun de rejeter le monumentalisme, la singularité des édifices et toutes les significations qui peuvent être véhiculées par le langage architectural. De même que dans ce nouveau répertoire formel à prétention universelle, les lieux ont disparu ou ont perdu toute influence sur la forme urbaine, la forme architecturale, elle aussi, se voit supplantée par le primat des combinaisons de modules ou de bâtiments répétitifs dont le résultat final ne fait ressortir aucune intention esthétique, aucune fonction nouvelle attribuée à l'écriture ou au style architectural.

(1) J. Lucan, op cit, p 239

Le développement durable et la ville : une forme urbaine «apprivoisée» ?

Les années 1980 auront marqué une rupture définitive avec l'urbanisme des tours et des barres. Dans cette mutation, le rôle et statut de la voirie dans ses rapports avec le tissu urbain se voient aussi remis en cause, et cela annonce une sensibilité montante à l'insertion paysagère des infrastructures de transport. Parallèlement, la règle de la séparation des circulations motorisées et des déplacements des piétons n'est désormais plus admise comme une valeur de la modernité et encore moins comme un facteur d'urbanité.

La décennie suivante verra naître une conscience encore plus aiguë de la nécessaire redéfinition de l'insertion urbaine des réseaux viaires à la faveur d'une montée des sentiments et des préoccupations écologistes et d'une dénonciation de la place de la voiture dans la ville. Cela a eu des conséquences sur les visions des formes urbaines et architecturales aptes à concourir à la promotion d'une ville durable. En effet, la ville durable appelle l'application de principes favorables à une mobilité du même nom alliant le développement des transports collectifs, les aménagements de voirie favorisant les modes de déplacement « doux » et des typologies architecturales renouant avec les formes traditionnelles ou modernisées de l'îlot.

Pour des observateurs critiques, les impératifs de la ville durable ne sont que la reproduction d'orientations anciennes qui plongent leurs racines dans les différentes expressions de l'hygiénisme qui se sont succédées depuis le XVIII^{ème} siècle (1). S'il est vrai qu'une certaine filiation existe, ce jugement paraît néanmoins très discutable et perd toute crédibilité si on considère l'évolution des rapports entre les réseaux de voirie et la ville. Si la voirie a toujours été le support de la circulation des flux, ses rôles et fonctions dans la ville ont traduit, au fil du temps, des stratégies et des approches radicalement différentes. Bien sûr, cela résulte d'évolutions technologiques ou économiques, mais ces changements expriment aussi l'évolution d'un rapport social et culturel différent au fait urbain. Ce n'est que récemment que des préoccupations paysagères ont introduit une dimension esthétique dans la programmation des infrastructures routières. De même, aujourd'hui, une autre vision de la ville et de la forme urbaine a supplanté celle qui donnait une suprématie aux circulations automobiles alors que cette vision semblait naturelle il y a moins de vingt ans.

Cependant, même si les approches politiquement et esthétiquement correctes s'inspirent actuellement de plus en plus des principes de la ville durable, le débat sur la forme urbaine désirable est loin d'être clos. Ce débat oppose des visions, des acteurs et des institutions. Il mêle des préoccupations et des intérêts économiques, politiques et esthétiques. Ces controverses ou ces désaccords sont importants car ils ne se limitent pas au domaine des concepts ou des spéculations, mais ils guident des programmes concrets d'aménagement, ils inspirent et orientent des politiques urbaines. De facto, ces interventions reflètent des idées différentes voire antagoniques de la forme urbaine, du rôle des circulations dans les tissus urbains et de l'apport de l'architecture pour offrir des solutions adaptées aux problèmes, aux contradictions de la ville contemporaine.

On tentera ici de souligner ces dilemmes d'approches, de conceptions et d'interventions à travers trois éclairages particuliers : le thème de la ville chaos, le retour de l'îlot et l'architecture urbaine et, enfin, les enjeux de l'insertion des réseaux de voirie dans la ville.

(1) cf. E. Monin, S. Descat, D. Siret, "Le développement durable et l'histoire urbaine", in Les annales de la recherche urbaine, n° 92, pp 7-15

La ville et le chaos

Le débat sur les formes urbaines de la ville contemporaine fait peu de place à des considérations morphologiques, sauf celles qui portent sur les densités (1). Cette pauvreté a aplati le contenu des discussions et des controverses pour polariser les réflexions et les positions sur les deux figures ou les deux caricatures qu'incarnent d'un côté la ville compacte et « à portée de main » et, de l'autre, la ville du « chaos » (2). Cette dernière figure a pris son essor à la faveur d'une série de causes et d'évènements mettant en valeur les périphéries comme les laboratoires possibles de la métropole du XXI^{ème} siècle. En effet, les métropoles contemporaines ont subi des changements géographiques et morphologiques et cela a bouleversé les références et les modèles inspirés des approches classiques ou conventionnelles de la composition urbaine et de l'architecture.

Aujourd'hui, les centres, les banlieues, les périphéries proches ou lointaines détiennent divers atouts et aménités qui sont aussi des facteurs propres d'urbanité. Un relativisme des valeurs en est résulté, selon lequel la vision de la ville « historique ou sédimentée », comme seule référence légitime, doit être dépassée par des approches pluralistes admettant comme aussi légitimes et identitaires les divers secteurs et paysages des aires métropolitaines, en particulier ceux des périphéries. On voit que cette position peut ouvrir la porte à un flux de considérations extrémistes, nihilistes ou utopiques, courantes dans l'histoire de l'art et de l'architecture, une sorte de discours de rupture prenant le contre-pied systématique des positions officiellement admises.

A ce titre, il n'est pas surprenant que Rem Koolhaas justifie ses positions à partir de théories philosophiques et d'idéologies qui ont violemment dénoncé les valeurs fondamentales de la civilisation et de la liberté, en réinterrogeant, comme Nietzsche par exemple, la pertinence de la séparation entre le bien et le mal et en prétendant fixer les horizons d'une nouvelle morale. La ville-chaos est une expression de cette inversion des valeurs. Néanmoins, même si elle heurte les sensibilités, les convictions les mieux établies ou les plus sectaires, elle appartient aujourd'hui au registre reconnu des idées et des pratiques de l'urbanisme et de l'architecture. Des praticiens réputés s'en réclament et des opérations d'aménagement y puisent leurs références.

Plusieurs traits caractérisent la ville-chaos ou, du moins, particularisent la manière dont les spécialistes la différencient de la ville « traditionnelle ». Il s'agit tout d'abord d'une ville qui accepte et valorise ce fait dominant des métropoles contemporaines que représentent la mobilité, les flux, le transit, les déplacements ou encore les circulations. « Nous dépendons des systèmes de réseaux, ils nous sont indispensables et pourtant nous les détestons sans évidemment être à même de leur opposer la moindre alternative »(3), déclare Rem Koolhaas. Une telle ambivalence doit être surmontée car le mouvement, la mobilité est le substrat sur lequel s'édifie la ville d'aujourd'hui. Qu'on le souhaite ou non, la vie urbaine ou métropolitaine implique un essor des déplacements. Dès lors, il convient d'utiliser ce levier pour l'intégrer positivement dans les projets d'aménagement et de construction.

Cela n'est pas vraiment nouveau et a été entrevu auparavant, mais sous un angle qui a plus ou moins renié l'esthétique brute des réseaux. De fait, les infrastructures de transport, autoroutes, rocades, parkings, gares, aéroports, comme les autres éléments urbains liés à la mobilité doivent constituer les points forts, fonctionnels mais aussi identitaires de la ville. Dans cet ordre d'idées, « il faut alors comprendre le chaos métropolitain non comme un désordre, mais comme l'effet de l'autorité de l'ordre du mouvement sur l'ordre de la forme » (1). En d'autres termes, la ville chaos est tout simplement celle où les déplacements occupent une part essentielle et grandissante du mode de vie urbain, où les individus sont à la fois nomades et sédentaires.

(1) Voir à ce sujet V. Fouchier, « Mobilité et densité urbaine » in A. Pény et S. Wachter (dir), *Les vitesses de la ville*, pp 59-72, Editions de l'Aube, 1999

(2) André Pény, « Formes et conceptions urbaines : des modèles en compétition ? », in T. Spector et J. Theys, *Villes du XXI^{ème} siècle*, pp 120-124, Collections du Certu, 1999

(3) F. Chaslin, *Deux conversations avec Rem Koolhaas*, p 51, Sens & Tonka, 2001

(1) J.C Burdèse, « Formes urbaines, contingences métropolitaines », in T. Spector, J. Theys et F. Ménard (dir), *Villes du XXI^e siècle*, tome 2, p 50, Collection du CERTU, 2001

Ce nouvel état implique aussi des changements géographiques et morphologiques : la ville est devenue multipolaire, polycentrique, elle obéit autant à une logique du déplacement qu'à une logique de l'habitat, elle s'étend sur des surfaces de plus en plus vastes en se dédensifiant. Parallèlement, en rupture avec les vues officielles ou communément admises, Koolhaas voit une association positive entre la ville et la congestion. En effet, la ville n'est pas l'ennemi de la congestion, au contraire, cette situation est un état presque naturel qui caractérise le fait urbain, et encore plus le fait métropolitain contemporain. A cet égard, comme le note J. Lucan, dans le prolongement des analyses de Venturi sur Las Vegas, Rem Koolhaas perçoit « la métropole américaine comme intrinsèquement congestionnée, tirant même de la congestion toute sa valeur urbaine, où chaque bloc est idéalement une ville dans la ville » (1). Ainsi, New York a été, dans l'histoire, le premier laboratoire d'une nouvelle culture, « celle de la congestion qui est le véritable propos des architectes de Manhattan » (2). Cet état est appelé à se généraliser à l'ensemble des métropoles à travers le monde pour constituer un des premiers traits de la condition urbaine moderne.

En second lieu, la ville est devenue « générique ». Cela veut dire, d'une part, que le mode de vie urbain se généralise et, de l'autre, qu'il se banalise, qu'il s'uniformise. Ce phénomène d'uniformisation touche les modes de vie, mais aussi le cadre bâti, la ville et l'architecture. De fait, la ville a tendance à être partout pareille, à présenter les mêmes caractéristiques urbaines, architecturales et paysagères quel que soit le lieu ou le pays. Comme l'homme décrit par Robert Musil mais un siècle plus tard, la ville est devenue sans qualité. Ce constat n'est pas nouveau, il a été fait de multiples fois et à des moments historiques très différents. Ainsi, Charles Jencks, dans les propos d'ouverture du livre qu'il a consacré à l'architecture post-moderne, dénonce la montée de cette architecture générique, produit de la banalisation et de la mondialisation (3). Pour Koolhaas, il s'agit d'un processus planétaire : celui-ci se manifeste avec éclat par la généralisation de « non-lieux » qui sont identiques d'une ville à une autre et d'un pays à l'autre. Rem Koolhaas a formalisé cette facette de la mondialisation en présentant comme universelles les pratiques du « shopping », dont la place est désormais en tête des loisirs des individus et des ménages et qui appellent partout les mêmes dispositifs spatiaux et architecturaux.

Cela crée ce qu'il nomme des « junk spaces », littéralement des lieux « poubelles », ou des dépotoirs anonymes et sans qualités dont « l'architecture bien que parfois intense, violente, parfois belle entre guillemets, ne peut pas être mémorisée. Elle est instantanément et totalement oubliable, et je vous mets au défi de vous souvenir du moindre de ses aspects, de ses détails, c'est l'architecture du futur »(4).

Dans ce contexte post-moderne, quel rôle peut tenir l'architecture ? Si celle-ci suit la pente d'une banalisation, le bâtiment, au-delà d'une certaine taille peut s'émanciper du contexte, il peut exister en soi, sans se soucier de ce qu'il y a autour. Ce credo est défendu par Koolhaas dans son ouvrage « S,M,L,XL » et on voit que cela ouvre la voie à une architecture de rupture, telle qu'elle a été appliquée dans l'opération « Euralille » qu'il a dirigée (5). Néanmoins, cette position reste ambiguë car si d'un côté Koolhaas conteste à l'architecture toute capacité à qualifier un lieu, d'un autre côté, il préconise une esthétique sauvage, faite de greffes de bâtiments qui sont conçus comme autant de solutions héroïques et isolées. Pour lui, en effet, ce sont les pleins et non les vides qui font la ville, même si ces pleins représentent des objets étranges et solitaires en rupture avec les tissus environnants.

(1) J. Lucan, « Ouvert / fermé », in J. Gangnet (dir), Paris côté cour, la ville derrière la ville, p 195, Picard, 1997

(2) Rem Koolhaas, New York délire, p 125, Parentheses, 2002

(3) C. Jencks, Le langage de l'architecture post-moderne, pp 12 et suiv., Denoël, 4^{ème} édition, 1977

(4) F. Chaslin, op, cit, p 145

(5) A. Loubière, « Euralille s'enracine », Urbanisme n° 320, sept-oct 2001, pp 18-22

Enfin la ville du chaos, comme son titre l'indique, accorde peu de place à la planification urbaine. Effectivement, cette vision de la ville dénonce les schémas et interventions positivistes ou constructivistes qui s'inspirent d'un plan d'ensemble vu comme une totalité planifiée et à réaliser. De fait, on sait que les opérations d'aménagement ont été déstabilisées, ces dernières années, par toute une série de causes et « cette accélération des choses fait que toute action qui prétendrait régulariser le développement urbain selon des critères esthétiques, sociaux ou éthiques est vouée à l'échec » (1).

La montée de toutes ces incertitudes a discrédité la vision d'une ville mécanique, parfaitement intelligible et maîtrisable. Dans ces conditions, sans vraiment laisser la ville aller à vau-l'eau, il faut accepter la puissance de forces autonomes, imprévisibles ou contingentes, véritables moteurs d'une urbanisation qu'on ne saurait vraiment contrôler. Pour certains, cela renvoie à la « vacance de l'urbanisme » propre à l'ère post-moderne, celle du libéralisme généralisé (2). Pour d'autres, il s'agit plus simplement de la reprise d'une pensée, sous une forme symboliquement et médiatiquement dramatisée, qu'avait développé Colin Rowe dans les années 1970. Cet architecte montrait avec simplicité et bon sens que la ville a toujours été et sera encore, dans le futur, le produit d'une succession de collages, de superpositions et de greffes diverses faites avec plus ou moins de bonheur et pouvant se prêter, plutôt moins que plus, à une planification rationnelle.

(1) F. Chaslin, op, cit, p 51

(2) P. Louguet, « Euralille 1 : la vacance de l'urbanisme ? », Urbanisme n° 320, op cit, p 23

Mort et résurrection de l'îlot

« L'îlot existe depuis que les villes existent » (1). Certes, mais sous des formes variées qui ont changé au fil du temps. Cette donnée universelle, rappelée par P. Panerai, a été, on le sait, rejetée par l'urbanisme des tours et des barres. Cette parenthèse prendra fin dans la décennie 1970-1980 qui verra réapparaître, comme modèle dominant, le vocabulaire « traditionnel » de l'urbanisme avec comme éléments structurants les rues, le parcellaire et l'îlot.

Ce « retour de l'îlot » comme le qualifie un historien de l'architecture (2), en pensant à l'îlot haussmannien, constitue-t-il un « rétro-progrès » ? Non, car cette brique élémentaire du tissu urbain se prête à des adaptations, à des remaniements dont a besoin la ville. Comme un organisme, celle-ci évolue et est appelée à se transformer. Il existe des tissus plus ou moins aptes à assumer ces adaptations. Nécessaire pour renouveler la ville, ce processus doit s'effectuer en référence à l'histoire, aux tracés d'origine et au parcellaire qui constituent en quelque sorte le patrimoine génétique du tissu urbain. Cet héritage ne saurait être renié ou ignoré. Au contraire, il doit être une des premières valeurs de la continuité de l'œuvre urbaine.

Dans la lignée de la pensée d'Aldo Rossi, formalisée dans son ouvrage sur l'architecture de la ville, l'héritage historique légué par les formes anciennes doit être analysé et compris afin de rendre intelligible les ressorts de la transformation du tissu urbain. L'étude des morphologies urbaines et des typologies architecturales est alors indispensable pour lire la ville et comprendre ses transformations. Désormais, la méthode de la table rase a vécu, et il faut s'aviser avant tout que la ville est une sédimentation historique, du temps cristallisé comme le disait Marx pour les marchandises.

Ce processus historique doit être étudié, et plus encore, le savoir qui en résulte doit être mis au service du projet d'aménagement afin de guider les choix et les partis des nouvelles formes urbaines et architecturales. De fait, ces connaissances sont à l'origine « d'une approche raisonnée des modèles et des références sur lesquels s'appuie le travail des concepteurs... et faire urbain ne peut plus se réduire à projeter des solutions stéréotypées mais oblige à inscrire les bâtiments dans une pensée sur le territoire et sa transformation » (3).

Cette attitude ou cette posture, comme disent les sociologues, pour laquelle la connaissance est un préalable à l'action, est aussi soulignée par E. Lapière qui juge, en effet, que dans cette perspective « la ville issue de l'histoire est regardée comme une succession de strates déposées au cours du temps... il convient donc pour intervenir dans cette ville et y déposer une nouvelle couche d'avoir analysé en profondeur le site et de le connaître parfaitement » (4). En d'autres termes, l'espace contient du temps accumulé qu'il faut connaître, rendre intelligible et analyser.

Un tel historicisme sera un des piliers d'une approche originale s'efforçant d'articuler l'échelle de la ville et celle du bâtiment sous la dénomination d'architecture urbaine. Ce « savoir en action » trouve ses racines dans une lecture des couches sédimentées de la ville.

(1) P. Panerai, « Libérer l'îlot ? », Ville et Architecture, n° 3, Janvier 1997, p 8, DAU/METL

(2) J. Lucan, « Retour à l'haussmannisme ? » in J. Lucan, Paris, 100 ans de logement, op, cit, p 180

(3) P. Panerai, J. Castex, J.C Depaule, Formes urbaines, de l'îlot à la barre, op cit, p 184

(4) E. Lapière, « Espoirs et désespoirs de l'architecture urbaine », in E. Lapière (dir), Identification d'une ville, p 251, Picard 2002

Un tel déchiffrage fait apparaître les « invariants » du tissu et, ce faisant, il actualise le vocabulaire « classique » de l'art urbain autour des éléments primaires que sont la rue, l'îlot et le parcellaire. Pour les tenants de cette approche, la combinaison de ces éléments a toujours été à l'origine du processus d'évolution de l'organisme urbain et leur utilisation dans les projets d'aménagement et de construction sont des garanties pour assurer le renouvellement, le mécanisme normal de régénération de la ville. En effet, « la relation dialectique rue/parcelle construites fonde l'existence du tissu et c'est dans la permanence de cette relation en tant qu'elle permet la modification, l'extension et la substitution que réside la capacité d'une ville à s'adapter aux changements démographiques, économiques et culturels qui jalonnent son évolution » (1).

Dans les opérations se revendiquant de ce courant de l'architecture urbaine, la notion d'espace public triomphera et servira souvent de credo pour justifier les vertus et les *modus operandi* de telle ou telle composition urbaine. Si l'on nous permet cette expression, l'espace public sera mis « à toutes les sauces ». Du statut de simple ligne de partage entre le domaine privé et le domaine public, cette notion sera reprise tous azimuts et investie de mérites importants comme ceux permettant d'assurer la qualité urbaine et la conformité à la demande sociale des opérations d'aménagement. Tantôt présentée comme l'équivalent physique de la démocratie ou comme la marque d'une supériorité des vides sur les pleins dans la ville, la notion d'espace public aura alimenté une joyeuse confusion et une ambiguïté dans les discours - jargonnants - et argumentaires de nombreux architectes et urbanistes. Du côté des critiques, la primauté accordée aux vides et aux espaces publics dans les opérations d'aménagement fera dire à certains observateurs que l'architecture urbaine consacre le retour à un à un répertoire post-haussmannien où règnent l'alignement, le gabarit et l'importance accordée à l'espace public.

Plus grave, des historiens souligneront le risque d'une régression, d'une stérilisation du langage architectural dès lors assujéti à un mimétisme tourné principalement vers le respect et la reproduction des formes traditionnelles. Certes, l'architecture urbaine est porteuse d'espoirs comme le dit E. Lapière, elle a aidé à rompre avec les dogmes du mouvement moderne et a ouvert des perspectives intéressantes visant à « refaire la ville sur la ville » et à créer une urbanité. Ces avancées doivent être mises à son crédit. Mais elle fait courir aussi un danger d'idéalisation des formes urbaines du passé vues comme un horizon indépassable de la ville et de l'urbanité (2).

Vu sous l'angle pratique du projet, l'architecture urbaine soulève un autre enjeu : celui d'une échelle intermédiaire entre la ville, le quartier, le site et le bâtiment, une médiation qui doit permettre « d'analyser les formes urbaines et de penser leur nécessaire embrayage avec l'architecture » (3). De la grande échelle à celle de l'édifice, des contraintes de toute sorte entrent en jeu qui influencent les formes urbaines. Celles-ci peuvent être réglementaires ou reposer sur l'état du tissu existant qui dicte des options ou des partis à prendre dans le domaine paysager ou esthétique.

Dans cette totalité, certaines échelles sont plus pertinentes que d'autres pour assurer une cohérence, une unité et une urbanité à des opérations d'aménagement. Les périmètres à prendre en compte peuvent alors être de dimensions variables, de un à plusieurs îlots à des morceaux de quartier voire des quartiers entiers. Il convient de traiter ces ensembles de façon cohérente et cela doit apparaître à travers la silhouette des îlots et des bâtiments et à travers une écriture architecturale. Dans le langage spécialisé, il doit régner une concordance entre les morphologies et les typologies architecturales, le tout articulé sur une hiérarchie d'espaces publics clairement lisible et perceptible.

(1) H. Bressler, « Redans et redents, la cour ouverte », in Paris côté cours, op cit, p 112

(2) E. Lapière, « Paris n'est pas un faubourg », in E. Lapière (dir), Identification d'une ville, op cit, p 248

(3) C. Devillers, « Réseaux et projet urbain », Flux n° 18, oct-déc 1994, p 58

Ces règles sont rappelées par N. Eleb-Harlé dans une synthèse énumérant les divers ingrédients de cette approche : « L'architecture urbaine est définie, à cette étape, par les modes d'implantation et de mitoyenneté adoptées, la volumétrie ou les épannelages des bâtiments, les rapports entre les différents volumes... Ce qui se décide à l'échelle intermédiaire ressort de la composition urbaine, des tracés de voie de desserte, du découpage de îlots, de leur dimensionnement et caractéristiques volumétriques, de la définition des emprises bâties et non bâties et de la qualité de leur articulation » (1). Ces recettes, si l'on peut dire, ont été appliquées - avec plus ou moins de bonheur - dans nombre opérations d'aménagement réalisées ces dernières années et ont servi de base pour l'élaboration des règlements de zone correspondants ainsi que pour coordonner les styles architecturaux des bâtiments. Des opérations « phares », qui constituent des références ou des méthodologies exemplaires de montage de projet, se sont réclamées de cette démarche.

Enfin, l'architecture urbaine a pour mérite, d'après certains, de réhabiliter une échelle « anthropologique » de la ville, un espace social à l'échelle de l'homme et qui obéit aux rythmes de la vie quotidienne. Ce territoire se vit et se parcourt principalement à pied. La ville à vue d'œil ou l'image de la cité, chère à Kevin Lynch, est ainsi remise à l'honneur, et cette figure s'oppose radicalement à la ville des flux, de la mobilité et des circulations automobiles que célèbrent les adeptes de la métropole du chaos. C'est bien ici la ville compacte, celle des courtes distances, ou encore la ville « européenne » qui sert de modèle ou de référence, et c'est surtout dans ce contexte que l'architecture urbaine peut apporter sa meilleure contribution à une amélioration de la qualité de la vie dans la cité.

Les tissus urbains produits par le modernisme des années 1960 ont banni la voiture, isolant ses circulations des déplacements piétons. Des raisons de sécurité et d'efficacité fonctionnelle avaient justifié cette séparation. Le néo-modernisme des années 1980 et le retour à la ville compacte admet de nouveau une cohabitation de la voiture et du piéton, cela étant rendu tolérable par des aménagements de voirie appropriés et par une hiérarchisation du réseau qui évite l'urbanisme des dalles, les désastres engendrés par le zoning, la fonctionnalisation de l'espace et tutti quanti. En effet, si la voiture est nuisible dans les périphéries où « l'espace urbain se dilue en voies primaires bordées de talus qui mènent d'un giratoire à un autre sans qu'on ait le temps de savoir où l'on est avant de s'épuiser dans des dessertes en cul de sac pour s'achever dans des parkings au statut ambigu, la chose semble plus simple dans les villes anciennes où une fois modérée par quelques mesures qui ralentissent la vitesse et contrôlent le stationnement, la présence de l'automobile n'est pas contradictoire avec les pratiques urbaines habituelles » (2).

Comme on le verra plus loin, des types d'aménagement appropriés qui transforment les routes ou les infrastructures en voies urbaines permettent la conciliation entre les différents modes de déplacement. Dans certains tissus, à condition d'un bon traitement, la voiture peut être domestiquée. On a pris conscience, en effet, que ces solutions de mixité sont de loin préférables à l'isolement des circulations sous les dalles ou en périphérie de quartiers qui ont été réalisés il y a trente ou quarante ans, et dont on cherche encore à réparer les dégâts aujourd'hui.

Le retour de l'îlot et l'influence du courant de l'architecture urbaine n'étend pas son influence qu'aux seuls tissus « constitués » et labellisés sous l'étiquette de patrimoine à protéger. Il connaît des expressions ou des déclinaisons modernisées comme l'îlot ouvert. Cette figure a connu un succès ces dernières années dans le cadre de la création de nouveaux tissus ou de la réparation de tissus existants. A ce titre, les réalisations de Christian de Portzamparc, même si certains y ont vu une régression vers une architecture de « faubourg », ont fait preuve d'innovation et méritent d'être citées en exemple (1).

(1) N. Eleb-Harlé, Conception et coordination des projets urbains, p 99, Editions Recherches 2000

(2) C. Chevalet, « La méthode se fait aussi plus urbaine », Diagonal, n° 153, janv.-fév 2002, p 30

(3) cf. Ville et Architecture, La ville de l'âge III, n° 4, Novembre 1997

Cette influence est également sensible à travers des opérations de requalification ou de renouvellement urbain qui touchent de plus en plus les grands ensembles d'habitat social dans les banlieues dégradées. Ces tissus sont justiciables d'interventions se revendiquant de l'architecture urbaine, et plus encore, il y a lieu d'engager leur mutation pour les rendre assimilables à des secteurs, à des quartiers où on doit retrouver du parcellaire, des rues et des îlots. Dans les banlieues, il faut retourner à la règle urbaine fondamentale, véritable principe constitutionnel de la ville selon lequel « la fragmentation parcellaire est l'une des clés essentielles de la substitution et la condition nécessaire de la continuité urbaine » (1). En d'autres termes, « il n'y a pas de ville sans substitution, mouvement naturel qui devient malaisé dans le grand ensemble par occupation monofonctionnelle et absence de parcellaire » (2). Il faut remédier à cette situation en revenant aux bonnes vieilles recettes qui se résument simplement : « le travail urbain n'utilise que de trois opérations : tracer, découper, remplir. Remplir est du ressort de l'architecte » (3).

L'application de cette approche aux zones où ont prospéré les tours et les barres est une des dernières grandes innovations des politiques urbaines qui visent à réinsérer ces quartiers dans la ville. Pour ce faire, il faut reprendre les choses au début, c'est à dire recréer du tissu urbain « normal » avec des délimitations claires entre le domaine public et le domaine privé, avec de la mixité sociale et fonctionnelle et des découpages fonciers permettant de nouvelles constructions. Cela devrait permettre, dans ces zones, sinon le retour de l'initiative privée, du moins l'instauration des conditions favorisant une diversification sociale et fonctionnelle.

En effet, pour « rendre le sol aux habitants et les responsabiliser », il convient « d'utiliser la fragmentation du foncier pour atteindre une diversification de la propriété foncière en introduisant plusieurs bailleurs sociaux au lieu d'un seul, en créant quelques co-propriétés et en réservant des terrains non bâtis à l'initiative privée » (4). Cette diversification pourra permettre, à terme, « une recomposition de la cité en brisant son caractère monolithique et en la décomposant en îlots résidentiels identifiables » (5). C'est de la combinaison entre l'allocation de nouveaux droits de propriété, comme disent les économistes, et l'application de la « grammaire fondamentale » du tissu urbain que devrait sortir un nouveau découpage du sol et une nouvelle gestion urbaine se prêtant à la diversification sociale et fonctionnelle des quartiers dégradés.

On voit que cette technique dite de la « résidentialisation » est très redevable à l'architecture urbaine car elle emprunte à ce courant sa vision d'un tissu décomposable en éléments primaires qu'il s'agit de combiner afin d'assurer sa mutation et son adaptation. De fait, selon l'expression consacrée, pour renouveler l'urbain, il faut (re)créer du « vrai tissu » et retrouver, comme le rappelle J. Lucan, la dialectique universelle de la ville autour de la parcelle, de la rue et de l'îlot.

(1) J. Lucan, Paris, 100 ans de logement, op cit, p 179

(2) B. Huet, « Substituer par un retour à la règle », in Projet urbain et grands ensembles, n° 5-6 p 15, nov-déc 1993, DAU/MELTT

(3) C. Devillers, « La ville très vieille et très jeune », in Projet urbain n° 18, Renouveler l'urbain, sept 1999, DGUHC/METL, p 21

(4) M. Le Monier, « La zaine sort de l'ombre », Diagonal n° 146, nov-déc 2000, p 47

(5) P. Panerai, J. Langé, « La restructuration des grands ensembles », in Etudes Foncières n° 88, Automne 2000, p 8

Des voies pour la ville

« Les nouveaux espaces qui veulent exister naîtront de projets issus de l'ordre du mouvement »(1). Cette déclaration prémonitoire de L. Kahn, faite autour des années 1960, annonce bien le rôle constitutif que jouera la mobilité dans la formation de la métropole contemporaine. Cette influence a connu un essor ces dernières décennies. De façon croissante, au même titre que l'habitat et conjointement, le déplacement est devenu un des éléments essentiels de la condition urbaine. Mais ses modalités de réalisation ont évolué. Les vitesses de circulation ont augmenté et les distances parcourues par les individus se sont allongées. Cela s'est accompagné d'une mutation importante de la morphologie des réseaux de transport. Sous cet angle, le mouvement appelle un support pour se réaliser et cela soulève le problème des relations entre la voie et la ville ou encore entre les infrastructures routières, les tissus urbains et l'architecture des bâtiments.

Agents principaux de l'interaction spatiale, les infrastructures routières ont longtemps été vues comme des facteurs de déménagement du territoire. Tout particulièrement en ville, elles ont imposé une logique écrasante qui a déstructuré et déshumanisé l'espace public. Cela a été abondamment dénoncé à travers l'image de la domination de la ville par la voiture au terme d'effets qui ont été jugés dévastateurs.

En premier lieu, les infrastructures séparent, fragmentent et cela se traduit non seulement par des coupures physiques qui nuisent à l'intégrité de l'espace public et du paysage, mais aussi par le fait que les routes sont le moyen de la division fonctionnelle de l'espace, du zoning et de la suprématie de l'automobile.

En soi, la route n'a rien de désastreux mais son utilisation au service d'une idéologie qui assimile la ville à une machine à circuler est lourde de conséquences. En effet, « en faisant une voie rapide, on introduit une ségrégation fonctionnelle en coupant un quartier en deux, en excluant toutes relations avec ses rives et en interdisant l'accès aux piétons » (2). Plus encore, les coupures physiques sont aussi des coupures sociales. De facto, les grandes voiries isolent généralement les quartiers les plus fragiles qui sont aussi les plus grandes victimes des effets de ségrégation produits par la voirie. Ainsi, en France, « le bilan des 500 quartiers concernés par la politique de la ville en 1992 montre que 56% d'entre eux sont traversés, 83% longés par des voies rapides ou des routes nationales. Les effets coupures poussent à l'usage de la voiture pour des relations de proximité et privent de relations de proximité ceux qui n'ont pas de voiture, rallongeant considérablement les itinéraires à pied ou à vélo » (3).

Ensuite, l'obsession de l'équipement routier, surtout dans les périphéries a été un des ferments de la mort de la cité. Cette frénésie se décline en rocades, pénétrantes, contournements giratoires et tutti quanti, éléments qui ont tout à la fois accéléré l'éclatement et la dilution urbaine et qui ont sapé ce que certains appellent l'échelle humaine ou anthropologique de la ville faite de proximité et de convivialité. De fait, l'espace public fréquenté par le piéton a été désorganisé et dévalorisé. On lui a parfois substitué des mégastructures coûteuses, des dalles qui n'ont presque jamais rempli les fonctions qui leur avaient été assignées en termes d'urbanité (4).

Des erreurs plus graves ont encore été commises dont la source provient de la primauté accordée à l'essor des circulations motorisées par rapport aux autres dimensions de la vie collective urbaine. La fonction purement circulatoire des voiries a constitué une négation de l'espace public. Parallèlement, l'amélioration des performances du réseau a alimenté les délocalisations des grandes surfaces commerciales et autres types d'activités vers les périphéries en défigurant les entrées de ville et accroissant la dépendance automobile.

(1) L. Kahn, cité par C. Devillers, « L'infrastructure, laboratoire de l'avenir », in *Projet urbain, Les infrastructures comme architecture urbaine*, n°6, décembre 1995, p 4, DAU/MELT

(2) C. Devillers, « Réseaux et projet urbain », op, cit, p 59

(3) J.L Gourdon, *La rue, Essai sur l'économie de la forme urbaine*, p 81, Editions de l'Aube 2001

(4) Cf V. Picon-Lefèvre, « Invention d'un artefact urbain, les dalles », in V. Picon-Lefèvre, op, cit, p 76-92

En troisième lieu, une « déterritorialisation » des réseaux s'est accomplie. Leur adhérence ou leur ancrage au territoire a souvent été réduite à zéro. De ce fait, les « effets tunnels » se sont multipliés un peu partout sur l'ensemble du réseau. Une priorité a été mise pour faciliter l'écoulement des flux avec un objectif de rendre toujours plus fluides les circulations. Ce mécanisme a prospéré dans un système d'actions et de représentations où la logique sectorielle de la programmation routière a joué le rôle d'un rouleau compresseur par rapport aux autres préoccupations de l'aménagement urbain.

De fait, une course-poursuite pour l'amélioration des performances du réseau routier en termes de vitesse, de gestion des trafics et de débit des flux a été engagée. Selon une spirale bien réglée, les anticipations d'accroissement de la demande de mobilité entraînaient mécaniquement une offre d'infrastructures correspondante. Une fuite en avant vers encore plus d'équipements routiers en a résulté.

Dans ce schéma, le savoir technique routier, monopolisé par un corps de professionnels intéressé à accroître la longueur du réseau, « fera du système viaire une machine circulatoire de communication efficiente, à partir de grilles et de normes établies et une programmation dans le temps pour sa réalisation » (1). Avec cette perspective, comme l'indique un spécialiste du sujet, « c'est la loi du débit qui commande, il faut assurer la fluidité du trafic, faire sauter les bouchons, écouler le flot des véhicules etc. » (2)

De plus, une telle logique sectorielle a tenu une place longtemps hégémonique dans les activités de conception urbaine et dans les pratiques de l'aménagement. Cela a été consolidé par le fait que les services techniques des villes ont longtemps subi la domination de celui responsable des circulations et de la voirie. L'approche sectorielle, fonctionnelle et unilatéralement routière a triomphé pendant longtemps en imposant ses critères de choix et ses vues. En définitive, cette situation a eu pour conséquence que « les infrastructures se sont souvent tournées contre la ville et les grands réseaux ont eu des effets dévastateurs lorsqu'ils ont été conçus suivant une logique purement sectorielle » (3).

Ces visions et ces politiques d'infrastructures routières ont été critiquées et remises en cause ces dernières années. Cela n'est pas récent et remonte au moins à deux décennies et un courant d'idées et de « bonnes pratiques » s'est répandu qui accorde un rôle radicalement différent aux infrastructures routières dans leurs rapports avec les tissus urbains. Au lieu de faire la ville, de commander la forme urbaine, les routes doivent au contraire se mettre au service de la ville et contribuer à l'amélioration de l'urbanité. Comment ? Plusieurs voies ont été explorées qui ont conduit, avec plus ou moins de bonheur, à de nombreuses réalisations. On n'en citera ici que quelques unes.

Tout d'abord, lutter contre l'excès de fonctionnalisme routier suppose de penser les réseaux dans leurs interactions avec l'espace public et la forme urbaine désirable ou souhaitée. Cela paraît évident mais le souci de lier ces deux aspects de l'aménagement de la ville ne résulte pas d'une génération spontanée. Il suppose un changement de référentiel et un effort de concertation de la part des responsables de ces domaines dans les diverses administrations locales et nationales. « La route doit se (ré)concilier avec la ville » (4) et pour cela les ingénieurs routiers et les urbanistes doivent mieux dialoguer. Cette mutation doit conduire à voir la conception et la réalisation des infrastructures comme l'élément ou la partie d'un projet urbain. Mieux encore, il convient de « concevoir les infrastructures comme des projets urbains » (5). Cela signifie beaucoup de choses, et au premier rang que la voirie doit être capable de s'intégrer de façon harmonieuse dans la ville et elle doit ajouter un supplément d'urbanité à la vie des quartiers.

(1) A. Lévy, « Infrastructures viaires et forme urbaine, genèse et développement d'un concept », *Espaces et sociétés*, n° 96, tome 2, p 41, op, cit

(2) P. Belli-Riz, « L'espace public, synthèses et compléments », in X. Malverti, A. Picard, *La fabrication des villes*, p 145, Picard 1995

(3) C. Devillers, « Les infrastructures comme architecture urbaine », *Projet urbain* n° 6, Décembre 1995, p 4, DAU/MELT

(4) C. Leyrit, « Réconcilier la route et la ville », *Projet urbain* n° 5, sept 1995, p 9, DAU/METL

(5) C. Devillers, op, cit, p 4

Ainsi, un des grands enjeux de l'urbanisme du début du XXI^{ème} siècle, d'après le bilan effectué chaque année par le très officiel rapport du Moniteur, est de faire en sorte que « les infrastructures initialement conçues dans la seule perspective des flux soient réintégrées dans la logique urbaine » (1).

Il faut convenir que « l'effet de rupture et la laideur ne sont pas inscrits dans le destin des infrastructures » (2). Au contraire, la rue a toujours été le premier agent du maintien et du développement de l'urbanité et il faut s'efforcer de retrouver cette qualité dans les divers projets qui ont pour but de créer de nouveaux tissus urbains ou de réhabiliter ceux en panne de renouvellement. Les mérites et les vertus de la rue peuvent être communiqués aux diverses infrastructures qui irriguent le tissu urbain pour les rendre « habitables » (3), pour les utiliser comme leviers de l'amélioration de la qualité de l'espace public.

Au fil du temps, la rue a fait preuve d'une remarquable capacité d'adaptation, elle a su accueillir des fonctions nouvelles et répondre à des exigences imprévues. La rue a combiné une multiplicité d'usages tout en gardant la qualité de lieu. Ces propriétés doivent se retrouver dans un large assortiment de voiries urbaines, peu importe le gabarit. On concevra ainsi les réseaux comme des lieux et non comme des liaisons purement fonctionnelles où règnent les « effets tuyau » (4).

Une telle démarche a connu un succès à travers l'expérience des boulevards urbains, véritable produit d'appel de l'architecture urbaine administrant la preuve d'une conciliation réussie entre l'écoulement des trafics, la cohabitation entre les différents modes de déplacement, la requalification de l'espace public et la valorisation foncière et immobilière.

A bien y regarder, le boulevard urbain détient les mêmes atouts et mérites que le tramway dans son aptitude à produire de l'urbanité. Plus, il en est la condition car c'est lui qui offre le support physique aux divers modes de déplacement, y compris le transport en commun. De fait, le boulevard urbain « concerne toutes les échelles de la ville, de l'agglomération au quartier, concilie tous les modes de déplacement et permet l'épanouissement des fonctions urbaines riveraines » (5). C'est pourquoi, au même titre que « la bonne vieille rue », ce type de voie doit permettre l'expression d'une vie locale riveraine et être à même de jouer un rôle prépondérant aussi bien dans la reconquête des quartiers en déshérence que pour le développement de nouveaux quartiers.

Cette nouvelle urbanité de la voie clôt de manière définitive la période des doctrines et pratiques où les circulations automobiles étaient séparées de celles des piétons. Désormais, les trafics ne sont plus rejetés à la périphérie des quartiers. Au contraire, les flux de voitures sont réintroduits dans le tissu urbain mais de manière différente, hiérarchisée et graduée. Cela s'est accompagné d'une technologie nouvelle et d'un nouvel art d'aménager les voiries. La promotion de la mixité des usages des voies a amélioré leur interface avec la ville et a même rendu plus tolérable la présence de la voiture.

De fait, « la ségrégation envers l'automobile s'est heurtée à la réalité des usages et des pratiques sociales, et l'heure est à son assimilation discrète et diffuse » (6). Une telle tolérance devrait fixer une des lignes d'horizon de la ville de demain où chaque mode de déplacement pourra ainsi trouver sa place.

(1) E. Allain-Dupré, G. Davoine, « La confiance retrouvée », Le Moniteur, Aménagement 2002

(2) J.M Duthilleul, « Du point à la ligne, de la gare au rail », Projet urbain n° 6, déc 1995, p 7

(3) cf. R. Borruey, « Rêves et réalités de l'infrastructure habitable », in V. Picon-Lefèvre, op cit, p 156-174

(4) cf. G. Amar, « Pour une écologie urbaine des transports », in Les annales de la recherche urbaine, n° 59-60, Juin-sept 1993, p 141-151

(5) C. Chevalet, « Des usages et abus de langage », Diagonal n° 153, janv-fev 2002, p 32-33

(6) P. Belli-Riz, Le vert et le noir, l'automobile dans l'espace résidentiel, op, cit, p 74

A l'issue de cette mise en perspective historique, on voit combien le rôle des infrastructures de voirie et les trafics qu'elles supportent ont joué un rôle essentiel dans la formation et la dynamique des formes urbaines. Cette influence a autant inspiré les théories, les utopies de la ville que les projets et les réalisations concrètes. De même, au fil du temps, les lieux de la mobilité tout à la fois comme nœuds d'interconnexion et comme espaces ancrés dans la ville ou dans le territoire ont une importance majeure pour l'évolution et la structuration des tissus urbains. Les flux ont fait la ville et celle-ci, en retour les a aussi façonné.

Ces relations entre les flux, leurs supports que sont les infrastructures et les morphologies urbaines sont, comme on l'a vu, à l'ordre du jour et des efforts convergent aujourd'hui pour « domestiquer » les trafics motorisés. La deuxième partie de cette étude a pour but d'illustrer, à partir d'études de cas, les types d'interactions qui existent entre les déplacements, les morphologies urbaines et les typologies architecturales. Pour ce faire, deux catégories de sites sont choisis dans deux métropoles de l'Ouest de la France, Rennes et Nantes. Les lieux ou les espaces étudiés qui sont évocateurs des rapports entre la mobilité, la ville et l'architecture sont les gares, ou les pôles d'échange, et les entrées de ville.

CHAPITRE

2

MOBILITE ET FORMES URBAINES

« La ville, on le voyait très bien lorsque l'on venait du centre, et qu'on se dirigeait vers la périphérie, était formée d'un noyau de vieilles maisons du XV, XVI, XVII et XVIII^{ème} siècles, inchangées, harmonieuses et bien dessinées, à l'intérieur des remparts. Puis il y avait le quartier des gares, de style haussmanien, qui s'était précipité au devant des rails, installé assez loin des anciennes murailles. Et si l'on allait au-delà, on voyait des quartiers neufs de construction récente, qui avalaient et digéraient allègrement les champs et les vignes suburbains.

Tout cela révélait le mouvement des hommes. Jusqu'à 1850, rien ne s'est trop passé, la vie des hommes n'avait pas tellement changé et la ville n'avait pas plus d'habitants qu'au temps des ducs [...]. Les hommes vivaient dans les campagnes et, tout à coup, le chemin de fer se construit et voilà que les hommes quittent leurs champs et leurs établis et viennent s'installer dans les villes. »

Henri Vincenot. - « Mémoires d'un enfant du rail » - Hachette éd. – 1980

GARES ET QUARTIERS DE GARE

PREAMBULE

Quelques extraits choisis du rapport de Jacques Chauvineau sur la régionalisation du transport ferroviaire, peuvent introduire l'étude des quartiers de gare à travers le contexte historique et législatif du développement des infrastructures de transport :

« Vers la fin du XVI^{ème} siècle, il fallait dix huit jours pour relier Paris à Lyon. Progrès considérable, en 1814, la vitesse moyenne d'une diligence était de 4,3 km/h à cause des obligations de ne rouler que de jour, de ménager les montures et de faire des arrêts fréquents. On atteignait 10 km/h en 1848, alors que débute la généralisation du chemin de fer. »

L'Etat réalise rapidement la dimension d'intérêt général du nouveau mode, et favorise l'extension du réseau tout en multipliant les gares, et les omnibus desservant toute la campagne. Tout ce système fut marginalisé pendant les années noires du chemin de fer, au moment où le développement de la voiture particulière est devenu une priorité sociale et politique en termes d'investissement, d'aménagement et de désenclavement. Il faut attendre 1974, alors que parvient l'onde du premier choc pétrolier pour qu'apparaissent les limites du « tout-voiture » de la décennie précédente.

Des Schémas Régionaux de Transport ou SRT, d'Olivier Guichard, à la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) de 1982, le cadre législatif favorise les conventions entre les régions et la SNCF pour aboutir en 1987 au lancement du Transport Express Régional (TER).

La LOTI profite de la fin de la convention de la SNCF datant de 1937 pour la transformer juridiquement en EPIC (Etablissement Public Industriel et Commercial), ajoutant au service public une autonomie de décision et de gestion en relation avec le marché. L'Etat laisse alors la SNCF supporter l'essentiel du financement des lignes à grande vitesse, repris aujourd'hui par RFF (Réseau Ferré de France, nouvel EPIC) mais surtout un ensemble de décisions d'aménagement du territoire qui auraient dû faire l'objet de choix politiques plus transversaux.

Souffrant de l'engouement pour le « tout-TGV », le réseau classique et ses matériels sont délaissés, jusqu'à la réintroduction de son intérêt d'alternative à la voiture et au camion par une commission de toutes orientations politiques.

En ce début de XXI^{ème} siècle, toutes les activités humaines tendent à s'organiser en réseau; réseaux d'échanges matériels, réseaux d'échanges d'information. Si le transport physique reste essentiel au développement, sa bonne organisation est une condition à que ce dernier soit durable.

La généralisation de la civilisation urbaine, génératrice d'une forte mobilité, notamment locale, n'oblitére en rien la nécessité d'une bonne connexion avec les grands réseaux de service européens et mondiaux. Cette question se pose en particulier pour les métropoles régionales dont la dynamique propre jouera un rôle important pour le développement régional. »

LA GARE DE NANTES

INTRODUCTION

La gare d'Orléans à Nantes constitue de nos jours un pôle d'intérêt métropolitain, au sens de la métropole Nantes-Saint-Nazaire. Connectée par le réseau grande vitesse au maillage ferroviaire européen et à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, elle est fréquentée par 22 000 personnes chaque jour en moyenne, avec des périodes de pointe de 50 000 personnes. C'est en outre le seul point d'échange où sont représentés tous les modes de déplacements terrestres (train, tramway, bus, cars, taxis, voitures), centralisant toutes les formes de mobilité s'échelonnant du trafic pendulaire aux flux migratoires.

Nous retracerons les grandes époques qu'ont vécu la gare, les quartiers environnants, ainsi que le chemin de fer en relation avec les mutations de la mobilité des hommes et des biens. Nous examinerons suivant cette progression les éléments en présence avant de synthétiser les résultats obtenus et d'introduire une brève observation sur les projets de tramway nantais.

DEPLOIEMENT DU CHEMIN DE FER

L'épopée du rail

Depuis 1828, qui vit naître la première ligne française longue de 23 kilomètres entre Saint-Etienne et Ambrezieux, jusqu'à 1851, année de réalisation de la voie reliant Angers et Nantes, alors chef-lieu de Loire-Inférieure, la conquête du territoire par le chemin de fer s'est déjà concrétisée par plus de 3500 kilomètres de lignes. Pour résumer, quelques barreaux partent des trois plus grandes agglomérations de province, un réseau radio-concentrique connecte Paris à quelques villes de la grande couronne, de la Somme et du Nord, et des lignes industrielles à voie métrique ou montagnardes à crémaillère commencent à proliférer un peu partout. La standardisation et la connexité des dispositifs ne sont pas toujours d'actualité car l'«Etat» est relayé ou devancé par de nombreuses compagnies soucieuses de profiter du nouveau et prometteur mode de transport, situation qui se prolongera jusqu'à la création de la SNCF en 1938.



La première gare de Nantes vers 1860. Le prolongement vers le centre-ville est déjà ouvert. (Source : Nantes Info Passion)

L'implantation de la gare

Dans la cité des Ducs de Bretagne, depuis 1845, l'arbitrage parmi trois solutions d'emplacement de la nouvelle gare soulève entre la municipalité et la toute jeune compagnie Nantes-Orléans les débats les plus houleux.

La première, dite septentrionale et soutenue par la compagnie, contourne Nantes par le Nord et se dote d'une gare au Nord-Ouest, avec l'avantage de permettre sans difficulté le prolongement d'une ligne ultérieure vers Saint-Nazaire ou la Bretagne. La seconde, rapidement abandonnée, envisage l'implantation de la nouvelle gare sur l'île Sainte-Anne, au milieu de terrains en friche entre les bras de Loire de Pirmil et de la Madeleine. Enfin, le troisième projet, soutenu par la municipalité et les armateurs, approche par l'Est près du centre historique et vient en terminus occuper la friche séparant le jardin des Plantes, ouvert en 1806, du débarcadère des bateaux à vapeur.



Les options d'implantation de la gare. La solution B sera finalement retenue. (Source : Nantes44.com)

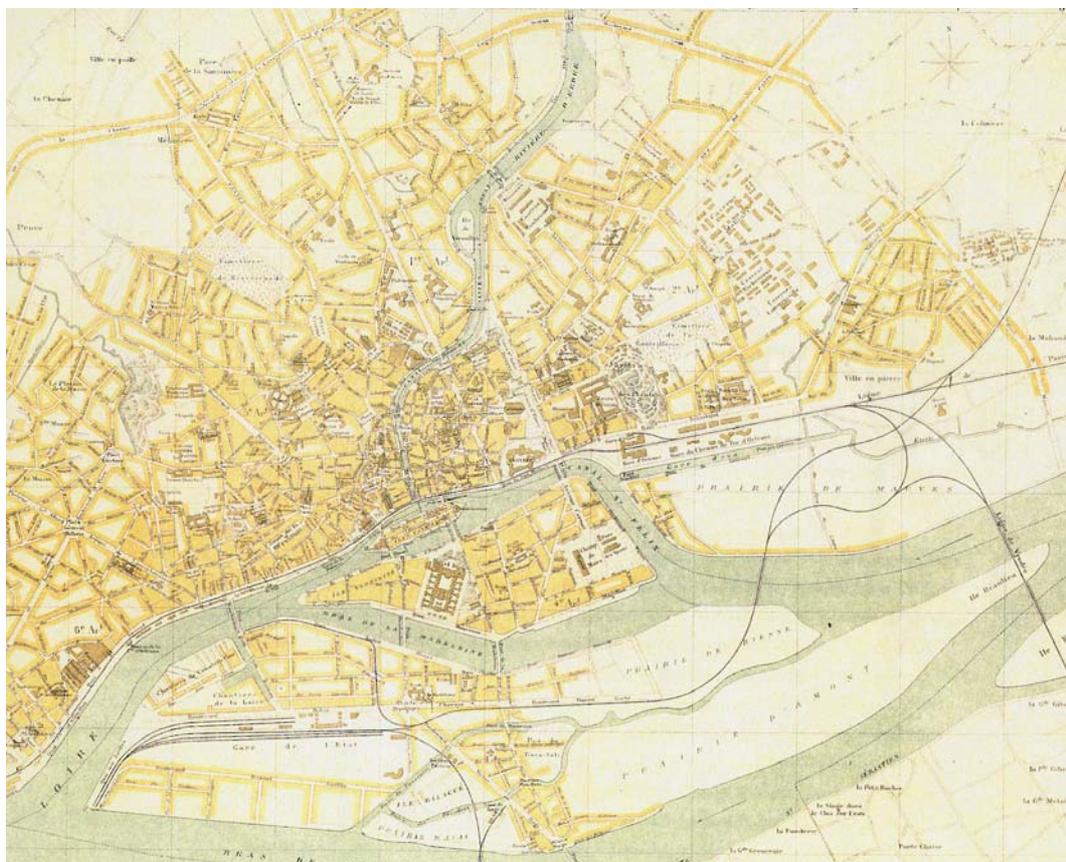
Le jardin des Plantes

A titre anecdotique, la situation du jardin à proximité de ce quai s'explique elle-même par la mobilité, en l'obligation faite aux capitaines de navires au long cours de ramener de leurs périples des graines exotiques. Ce qui permet d'introduire le magnolia en 1737 puis le camélia un siècle plus tard, essences aujourd'hui profondément symboliques de Nantes et dont la colonisation de la cité nous rappelle chaque jour la diversité des formes d'impact du déplacement humain sur le visage de nos villes. Nous verrons à quel point l'activité portuaire et le trafic fluvial encore florissant ne cesseront plus d'influencer les phases du développement du chemin de fer et des quartiers avoisinants.

Le pragmatisme et l'immédiat

Obéissant aux impératifs économiques et au soutien du dynamisme du cœur urbain, l'adoption de la troisième solution, en frange du centre et soutenue par la municipalité, aboutit à la construction de la première gare d'Orléans où se déroule l'inauguration de la ligne Paris - Nantes le 21 août 1851.

On le voit ici, fort éloignées des théories ou des visions urbaines d'un Cerdà ou d'un Soria y Matta, les politiques obliées par les considérations économiques président alors aux choix architecturaux et urbains en posant, et c'était le point commun entre les trois options d'implantation étudiées, la gare à côté de la ville là où à la fois elle dessert le mieux l'activité et où elle gêne le moins les quartiers favorisés. La pensée du projet est alors bien peu proportionnée au développement et à la révolution que constitue l'arrivée du train à vapeur.



Le plan Jouanne de Nantes en 1914 fait apparaître les emprises ferroviaires de la gare d'Orléans près du centre, de la gare de l'Etat sur l'île Ste Anne, et les grandes courbes près des franchissements de la Loire, dont les interstices et les proches alentours sont toujours en friche actuellement. (Source : Jacques Floch)

La saignée des voies dans le centre ville

Immédiatement après cet événement, se présente la nécessité de prolonger la ligne jusqu'à Saint-Nazaire dont les volontés politiques, toujours d'actualité, font l'avant-port de Nantes. Une nouvelle opposition apparaît entre la compagnie d'Orléans qui propose à nouveau sa solution septentrionale, et la municipalité qui souhaite la traversée de la ville le long des quais d'alors, toujours pour soutenir l'activité portuaire. L'adoption de cette seconde option entraîne une césure urbaine lisible depuis l'ouverture de la ligne Nantes-Saint-Nazaire en 1857 jusqu'aux comblements de la Loire à l'entre-deux-guerres. L'incessant bruit, les difficultés de circulation, la vapeur et la fumée qui empoussièrent le centre, les nombreux accidents aux vingt-quatre passages à niveaux joignant la ville à ses quais, puis le doublement des voies par les Américains en 1917, valent le surnom d'« insupportable Nantais » au chemin de fer.



*Une station sur le quai de la Fosse, en plein centre ville
(Source : nantes44.com)*

Un système paralysant

L'extension du réseau de voies ferrées de 1866 à 1876 en direction du Sud Loire et le traitement des marchandises, relayés par la création de deux gares de l'Etat à Rezé-Pont-Rousseau puis sur l'île Sainte-Anne, à l'emplacement délaissé naguère par la gare d'Orléans, donnent à Nantes son visage ferroviaire actuel avec pour pierre d'achoppement un système de franchissement aérien des bras du fleuve qui constitue aujourd'hui encore la plus inutilisable et ingrate friche urbaine du centre-ville.

En effet, les contraintes de faible pente, de rayons immenses et d'aiguillages à plats ont imposé la réservation de plusieurs hectares coincés entre les voies, perchées en crête d'interminables merlons percés d'une poignée de tunnels minuscules.

La fin de la Venise de l'Ouest

Afin de redonner un espace cohérent aux circulations portuaires, mais aussi pour des raisons de salubrité, de dragage des sables, de tirant d'eau insuffisant pour les navires de haute mer, et de réduction d'inondations alors endémiques, le pharaonique projet de comblement de deux bras de Loire et de l'Erdre proposé par l'ingénieur Marcheix n'empêche l'adhésion du conseil municipal que par le soutien apporté par la compagnie Nantes-Orléans qui profite des travaux, échelonnés de 1926 à 1945, pour enterrer la désastreuse ligne déchirant les quais du port historique. Hormis quelques journalistes et l'industriel Louis Lefèvre-Utile (Biscuiterie LU) pour des raisons d'intérêts, personne ne s'oppose ouvertement à cette réalisation biblique que les élus avaient repoussée depuis 1880 pour des raisons majoritairement financières.

Comprenons qu'il ne s'agit pas de favoriser l'automobile-reine, dont la préfiguration aurait demandé à l'époque des dons de voyance, mais les espaces immenses dégagés à cette occasion pour être restitués à l'activité du port, seront au déclin de ce dernier sacrifiés sur l'autel du tout-puissant trafic

routier. Ces politiques et leurs conséquences sont mentionnées ici car elles définiront en profondeur l'image de l'hyper centre Nantais, à la faveur d'une cascade de métamorphoses manifestement amorcée et soutenue par l'implantation de la gare et la structuration du chemin de fer.



*L'enfouissement du chemin de fer pendant les complements de Loire
(Source : Nantes44.com)*

L'AUTOMOBILE AU CENTRE VILLE

Récemment encore, le cœur de Nantes voyait d'énormes flux automobiles irriguer et souvent noyer les espaces interstitiels entre les anciennes îles, et suivre exactement, non sans une certaine ironie de l'Histoire, les lits remblayés des bras du fleuve d'autrefois. Cet aspect a été gommé le mieux possible lors de restructurations réalisées au cours des quelques dernières années, où nombre de Nantais se prennent à regretter, sans pour autant les avoir connus, les temps révolus de la « Venise de l'Ouest ». Cependant, les politiques en vigueur excluent tout recréusement pour des raisons bien compréhensibles, et aucun des documents directeurs ou planificateurs des transports ou de l'aménagement des diverses collectivités locales ou territoriales n'y fait la moindre allusion.

Les bouleversements politiques du « tout automobile »

Revenant au milieu du XX^{ème} siècle, la gigantesque opération des comblements constitue finalement la dernière influence majeure du chemin de fer sur l'urbanisme nantais avant la démocratisation de la voiture particulière et les politiques du « tout-automobile » subséquentes.

Les transformations se sont poursuivies et, aux abords de la gare, le bras du débarcadère a été comblé, le tramway ancien a disparu depuis les années cinquante. La physionomie du quartier est bouleversée par la construction d'une nouvelle gare d'Orléans en 1968, sur le site de l'ancienne, puis par la création en 1975 d'une voirie semi-rapide et d'une trémie à quatre voies dégageant le parvis du nouveau bâtiment, tout en assurant l'ensemble de la desserte Est de l'agglomération.

L'autopont Carnot



La rampe de l'autopont franchit les voies ferrées avant de rejoindre la pénétrante sud. On note le caractère routier de l'ensemble avec glissière de sécurité, anticamion, etc. (source :nantes44.com)

En 1977, la création de la deuxième ligne de ponts et de la pénétrante sud de Nantes débouche, entre la gare et le château des Ducs, sur un inextricable nœud à trois niveaux superposant canal Saint-Félix, chemin de fer, puis l'autopont Carnot, dangereux et sémantiquement auto-routier, parachevant le dispositif et dont la ville aujourd'hui ne sait plus que faire.

Des conséquences pratiques

De plus, les dispositifs décrits ci-dessus et souhaités à l'époque, ont entraîné la convergence des voitures particulières et des usages dans le secteur de la gare. Il s'ensuit une congestion automobile totale due aux trafics parasites, notamment aux heures pleines. Au point (extrême) qu'avant les récents aménagements de l'île Beaulieu, si l'on n'y portait pas suffisamment d'attention, on pouvait se rendre par erreur depuis la Roche-sur-Yon jusqu'à la gare d'Orléans, sans croiser ni feu ni alternative évidente de circulation.

L'une des grandes vacuités de certaines politiques antérieures, celles dites du "tout-automobile", fut de porter la cause de l'engorgement des hypercentres sur des difficultés d'accessibilité alors qu'il s'agit principalement d'un problème de stationnement, où la plupart des autos circulent à la recherche d'une place de parking et paralysent le trafic pour cause de régulation et de plan de circulation inadapté au volume et à la variété de cet afflux.

Les débits au cœur de la ville deviennent tels que la voie circulaire a priorité sur tout le reste, s'imperméabilise et dilue les espaces publics par la rupture du fragile équilibre entre sols, services et bâtiments qui les caractérisent. L'îlot réagissant très fortement à la hiérarchisation de la voirie qui le ceint, comme le soulignent Philippe Panerai, Jean Castex et Jean-Charles Depaule, la forme architecturale se ferme devant ce ruban de chaussée qui rejette toute la mémoire de l'urbanité.

LE TGV : INTERCONNEXIONS ET SERVICES

Un nouveau chemin de fer : le TGV

Poursuivant les mutations de la gare d'Orléans, c'est dans un cadre de désaffectation générale pour le transport ferroviaire, de déficit du service public et de fermetures de lignes locales, qu'est approuvée en 1974 la construction d'une ligne d'essai pour un train à grande vitesse. En exploitation commerciale dès 1983, le TGV va doter la SNCF, au prix certes d'un endettement faramineux, d'un puissant outil d'aménagement du territoire et de modernisation de ses propres installations.

Parce qu'il permet un nouveau maillage spatial et temporel, une alternative à l'avion sur les distances européennes avec le tunnel sous la Manche, et qu'il favorise une mobilité inédite, dont des trafics pendulaires d'ampleur régionale voire nationale, le TGV signe la fin du premier âge du chemin de fer et constitue à lui seul un nouveau mode dont l'impact sur les formes architecturales et urbaines s'avère déterminant.

Repenser la gare et son quartier

A Nantes, l'arrivée du TGV en 1990 s'est traduite par la réalisation d'importants aménagements et de répercussions en cascade sur le tissu urbain du centre-ville. Ainsi, la mise en place de la gare Sud s'ingénie à redonner une transversalité à la césure que constitue toujours le faisceau ferroviaire à travers la ville.

En outre, la nouvelle gare s'est adjointe à la plus ambitieuse opération d'urbanisme péri-centrale de Nantes, la ZAC Madeleine-Champs-de-Mars, décrite plus loin, en amorçant la reconquête d'un quartier satellite au Sud-Est. Ce dernier, délaissé jusqu'alors, est un agrégat d'ateliers industriels, de locaux techniques liés à l'activité ferroviaire, d'une maille résidentielle faible et d'un quai abandonné au stationnement menant au stade Marcel Saupin, quasiment désaffecté.

Les bâtiments de la gare TGV, pensés de prime abord pour la desserte des grandes lignes, sont dotés par l'usage et les pratiques individuelles des mêmes fonctions que ceux de la gare traditionnelle, et réciproquement. Les offres de services, allant de l'intermodalité à l'adjonction de commerces complétant les habituels buvette et marchand de journaux, d'automates de distribution de l'information et des biens, donnent une nouvelle centralité à l'ensemble.

Une pensée des réseaux complétée

Au XIX^{ème} siècle, les gares étaient dotées d'un grand parvis permettant de faire aboutir les réseaux omnibus, puis tramway, les voitures hippomobiles puis automobiles. Mais la pensée était simplement de pousser les voies existantes jusqu'à la gare pour assurer sa seule desserte.

Au contraire, l'irrigation de tous les quartiers de la ville et de toutes les villes de la métropole par tous les modes et usages possibles, a été pensée dès 1985 avec la réalisation de la première ligne du tramway moderne. Celui-ci est l'occasion pour la municipalité de marquer la rupture définitive avec les politiques antérieures de l'urbanisme et de reprendre possession d'une partie du parvis de la gare. Cela est fait au détriment de la voirie routière et de la trémie qui se voit privée à cette occasion d'une file sur quatre.

Les interconnexions ont été réalisées au Sud avec les services de bus, cars, taxis ou encore loueurs de voiture et, bien sûr, avec les voies d'évitement du centre par le flux automobile. Enfin, les actions entreprises lors de la restructuration en 1998 de l'ensemble de la gare en faveur de l'organisation générale, de l'information intermodale, du traitement de l'espace public et de l'amélioration de l'accessibilité, renforcent le caractère de centralité de la gare de Nantes. Alors que l'arrivée du chemin de fer originel s'était traduite par une simple juxtaposition des emprises ferroviaires et de la ville et par une desserte locale, l'arrivée du TGV se produit dans un contexte de réflexion globale en termes de connexité, de communication et de réseaux.

Un nouveau point de suture

Bien que pensée originellement sans lien avec la gare d'Orléans ou les quartiers jouxtant celle-ci au Nord, la ZAC Madeleine-Champs-de-Mars peut leur être couplée, aux confluences du canal Saint-Félix et des voies ferrées, par l'introduction de la gare Sud. Cette opération de renouvellement d'un quartier se double de la requalification de la pénétrante Sud en boulevard urbain.

La ZAC, régie par un plan d'aménagement et un programme exigeants dûs à Jean-François Revert, comporte plusieurs équipements majeurs, telles la Cité des Congrès et le Lieu Unique, pôle culturel majeur réhabilitant le délaissé industriel des usines LU. Ces opérations couplées à des programmes privés soignés de logements, de bureaux et de commerces ont ouvert la reconquête des rives du canal Saint Félix

L'adjonction d'une nouvelle pièce-clef du puzzle urbain à la faveur de la création d'un réseau d'ordre national fait ici glisser le centre de gravité du noyau urbain nantais vers l'Est, opérant une suture inédite entre le quartier de la gare et le cœur de la ville des Ducs. La mobilité et ses exigences infra-structurelles restituent donc au niveau local des équilibres urbains nécessaires et attendus.

LE POLE D'ECHANGES : LIEU DE VIE EN GESTATION

Un début prometteur

Tout ceci ne fait cependant que préfigurer les évolutions que dessinent et structurent progressivement les nouvelles formes de la mobilité, et selon les prévisions d'un ancien responsable de la SNCF, « si le train survit au XX^{ème} siècle, ce sera le moyen de transport du XXI^{ème} siècle »... C'est envisageable et tout au moins la gare semble-t-elle promise à un avenir radieux par les prospectives en cours.

Le renouveau du chemin de fer local traditionnel

Alors que la reconquête des grandes lignes par le TGV s'est opérée, nous amorçons la revalorisation des lignes de portée plus courte, intra-métropolitaines et intra-urbaine. Initialisée par la loi de décentralisation de 1982, elle se concrétise par le réseau TER et aujourd'hui à Nantes par de récents projets d'intermodalité regroupés sous la notion d'étoile ferroviaire.

Il s'agit en résumé de profiter du réseau existant pour créer une offre de déplacements alternatifs à l'automobile vers la Bretagne, la côte, le futur aéroport de Notre-Dames des Landes, et un faisceau de liaisons vers les communes péri-urbaines en continuité du réseau de tramway. Depuis 1992, la direction régionale de la SNCF et le District puis la Communauté Urbaine ont examiné la faisabilité d'un projet d'utilisation en transports urbains et péri-urbains d'infrastructures ferroviaires existant dans l'agglomération (Etoile de Nantes).

Les moyens

Un premier projet appelé Réseau Express Districale et Départemental (REDD) consistait à faire circuler, sur des infrastructures ferroviaires rénovées et aménagées, des autorails en navette traversant l'agglomération du nord-est au sud-ouest. En 1996, des études complémentaires ont fait apparaître les limites du projet (clientèle, coûts de gestion, intermodalité). Fin 1997, une étude confiée à la société SYTRA a établi un nouveau schéma de desserte ferroviaire composé de deux lignes ferroviaires périurbaines et d'une branche du tramway.

Le cadre de la métropole millionnaire Nantes-Saint-Nazaire est également considéré à l'horizon 2010, avec des formules de type « carte orange » facilitant les déplacements quotidiens pendulaires. De multiples actions ont déjà été menées avec notamment la tarification intermodale de chaînage « Métrocéane » qui est un titre unique permettant aux usagers d'accéder à la fois aux TER, aux autocars du réseau départemental « Atlantic », aux bus, navettes et trams de la SEMITAN (Nantes) et aux bus et navettes de la STRAN (Saint-Nazaire).

Le pôle d'échanges : une pensée des fonctions

Ainsi munie de la panoplie entière des mobilités, au sens d'interconnexions de modes de déplacements renforçant la centralité de la gare, la pensée directrice de l'âge du TGV permet d'aborder la notion de pôle d'échange, de mixité des fonctions et du mouvement.

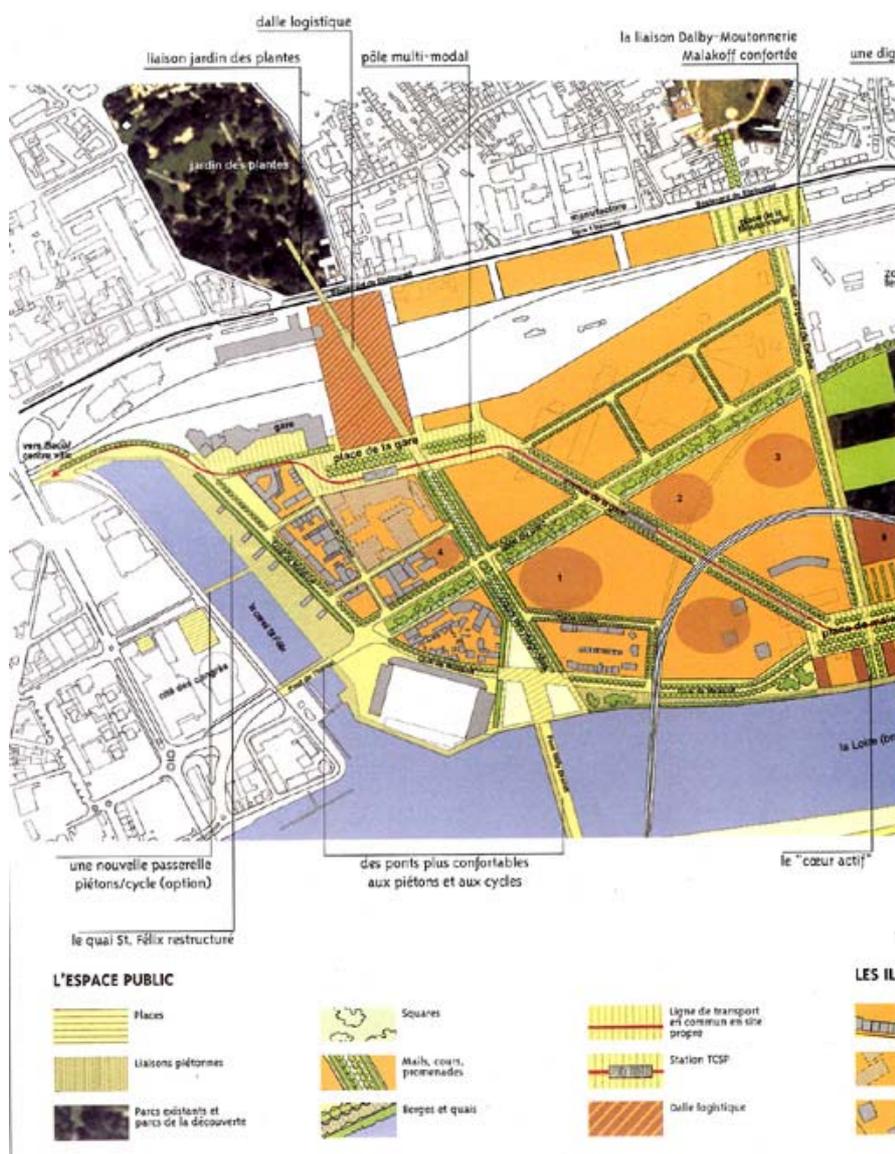
La confirmation de la composante gare devient alors un simple fondement, le prétexte à la définition globalisatrice d'espaces publics originaux de commerce, de transit, de loisirs, de travail connecté, de restauration voire d'hébergement, le tout alimenté et complété par la convergence multimodale.

Situés à la croisée des chemins, toutes espèces de nomades et de sédentaires se retrouvent sur une plate-forme, un forum remodelisant la ville à l'échelle d'un ensemble de bâtiments, se confondant au centre urbain mais néanmoins identifiable. De la pensée de la communication et des connexions modales que l'arrivée du TGV a suscitées, la pensée de l'intégration générale est à présent intronisée par les notions de pôle d'échange.

L'interpénétration des projets urbains

A Nantes, le volumineux programme du futur pôle d'échange de la gare d'Orléans élaboré à partir de 1998, prévoyant notamment une immense dalle couvrant les voies par une place urbaine, le déplacement des ateliers et d'une école de cheminots, est reporté pour en vérifier la compatibilité avec deux autres projets structurants à l'échelle de l'agglomération. C'est à ce prix que la gare concrétisera dans ses formes sa mutation en pôle d'échanges.

Le premier, le Grand Projet de Ville (GPV) de Malakoff-Pré Gauchet, au Sud-Est de la gare d'Orléans, agencé par l'Atelier Ruelle, prévoit la redéfinition d'un grand ensemble datant des années soixante-dix. Le site est complètement enclavé par le boulevard de Sarrebruck, artère pénétrante de front de Loire, et par le système déjà cité de franchissement du fleuve par les voies ferrées connectant la gare d'Orléans, les lignes du Sud et la gare de l'Etat sur l'île de Nantes. Le projet, dans ses grandes lignes prévoit sur fond de mixité sociale, envisage la création de liens avec tous les quartiers environnants et le fleuve, la destruction de plusieurs tours et la création de barreaux viaires et d'une perspective structurante vers la gare TGV.



Les liens entre le GPV et le futur pôle d'échange sont étroits. A l'ouest de la dalle qui franchit les voies, on note les plans de masse de la gare sud et de la gare nord. (Source : Communauté Urbaine de Nantes)

Le deuxième projet est celui de l'île de Nantes, comme il convient maintenant d'appeler les sites de l'île Beaulieu et de l'île Sainte-Anne puisque aucune frontière physique ne les distingue plus. Situé au Sud-Ouest de la gare, le programme signé Alexandre Chemetoff et Louis Berthomieux réaménagera sur trente ans ou plus d'immenses terrains en marge du centre ville, depuis longtemps encerclés par les extensions urbaines. Plusieurs dizaines d'hectares constitués d'anciens chantiers navals, de zones de fret ferroviaire et du marché d'intérêt national se verront ainsi métamorphosés par une opération d'ensemble. Il sera créé un véritable cœur de ville muni de toutes les fonctions urbaines autour d'un port de plaisance soulignant la présence du fleuve et l'ouverture de la ville vers l'estuaire.

La liaison, l'interface entre des deux précédents programmes et de celui du pôle d'échanges, tous trois de potentiel stratégique énorme, parfois distants mais tous de premier ordre, confirme l'élargissement de la pensée urbaine, et l'intégration constante des politiques conjointes de l'aménagement et des transports induite par la mobilité.

SYNTHESE GARE DE NANTES

L'implantation de la gare s'est faite dans un climat de conflit entre la municipalité, les instances portuaires, l'Etat et les compagnies. Le placement du faisceau ferroviaire et des bâtiments d'exploitation, dont la gare elle-même, ont stigmatisé la forme de la ville de Nantes, avec ses césures et ses premières extensions urbaines.

Après guerre, les transformations de la gare n'ont pas été radicales et elle a juste été déplacée d'une centaine de mètres. Sous la férule du lobby automobile, qui reprenait le flambeau de l'ancien lobby ferroviaire, la gare s'est trouvée dotée d'aménagements routiers à la confluence de plusieurs pénétrantes majeures de l'agglomération, toujours dans un contexte de tension politique, qui ont donné de nouvelles orientations au quartier tout entier.

Aujourd'hui, avec six millions de voyageurs par an sur les 21 liaisons TGV quotidiennes entre Nantes et Paris, avec la congestion automobile et la dynamisation de nouvelles formes de trafic ferroviaire urbain et interurbain, les projets concernant la gare ne peuvent exister qu'à travers une réflexion globale et transversale. C'est là qu'apparaît la notion de pôle d'échanges, fédérant toutes les échelles de mobilité et de prise en compte du fait urbain. On observe donc une progression du rôle de l'urbanisme dans la décision politique concernant les transports, et on observera plus loin une traduction de cette tendance dans la forme architecturale du lieu gare.

L'évolution institutionnelle

Ce phénomène de progression de la conscience politique donne une justification définitive à la création de structures d'échelle appropriée au territoire et aux enjeux, telles que les agences de l'urbanisme, la Région, le Conseil Général, ou encore la Communauté Urbaine de Nantes qui prend effet depuis 2001.

On peut comparer, non sans sourire, cet état d'esprit aux décisions aussi fondamentales que l'introduction du chemin de fer originel, prises naguère dans l'indifférence générale par quelques membres du conseil municipal et quelques responsables d'une récente compagnie privée...

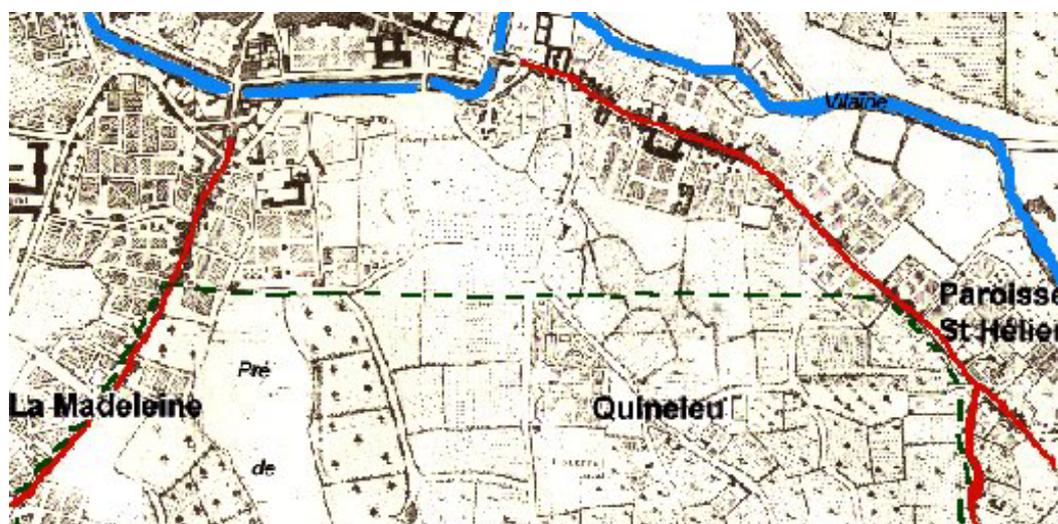
RENNES : LA GARE ET SON QUARTIER

INTRODUCTION

Rennes, née à la confluence de l'Ille et de la Vilaine, ne fut rattachée définitivement, ainsi que toute la Bretagne, qu'en 1532 à la France. Cet isolement, hors son impact sur les caractères tels une grande méfiance à l'égard des décisions centrales, s'était soldé par une vétusté chronique des réseaux et des services de transports et de messagerie. Suite à un terrible incendie la semaine de Noël 1720, le centre ville est entièrement reconstruit en granit, tuffeau et ardoises au lieu des maisons à pans de bois plus vulnérables. Surtout, il change d'échelle suivant le plan Gabriel, architecte de Louis XV, et son système de places, de rues orthogonales, de canalisation de la Vilaine demeurent un ensemble unique en Europe.

Au début du XIX^{ème} siècle, si elle s'est étendue au nord, la ville de Rennes, qui compte 40 000 habitants à cette époque, n'a guère dépassé vers le sud l'enceinte des remparts édifiés au XV^{ème} siècle au sud de la Vilaine. Longtemps freinée dans son extension par le cours incertain de la rivière, la ville peut après sa canalisation retrouver un équilibre qui lui permettra d'accueillir les fonctions centrales d'une grande capitale régionale, comme des aménagements ferroviaires.

Un début d'urbanisation au sud existe à l'ouest le long de la route de Nantes (le faubourg de la Madeleine) et à l'est le long de la route d'Angers (la paroisse Saint-Hélier), des chemins de campagne relient quelques fermes ou quelques manoirs, tel celui de Villeneuve par exemple, mais le caractère de l'ensemble est essentiellement rural.



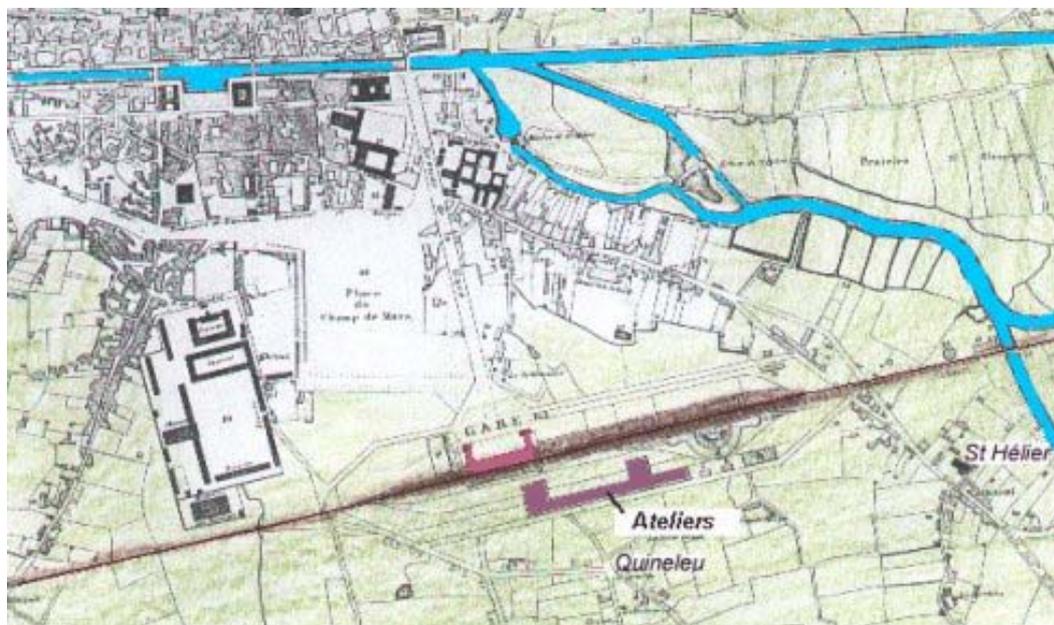
Le secteur d'étude avant son urbanisation. Le pointillé horizontal vert correspond à la future ligne de chemin de fer (Source : Christian Briec)

LES ORIGINES

La décision de construire une gare de chemin de fer à Rennes, sur le tracé de la ligne Paris-Brest, est prise en 1846. Les deux solutions d'implantation envisagées, l'une au sud et l'autre au nord, posent la gare à la lisière de la ville et de la campagne d'une façon beaucoup plus classique que celle adoptée à Nantes, et envisagent d'emblée la poursuite de la ligne à l'Ouest, vers la Bretagne. Huit ans d'hésitations aboutissent à valider le projet sud, à l'emplacement de l'ancienne poudrière Lorette à Quineleu.

Vraisemblablement, la tâche urbaine qui s'étend à l'époque au nord bien plus qu'au sud aurait trop éloigné la nouvelle gare des centres administratifs, et ce tracé permet d'éviter la construction d'un ouvrage d'art pour le franchissement de l'Ille.

D'après J-Y Veillard, les autres sites plus centraux soutenus par le conseil municipal, les commerçants et les habitants des quartiers nord supposaient l'implantation d'une gare terminus.



On observe, outre la gare et les ateliers, la percée de l'avenue qui relie ceux-ci au centre-ville (Source : Christian Briec)

La gare et sa structure

La gare excentrée, édifiée à la campagne dans un style néo-classique par l'architecte parisien Victor-Benoît Lenoir, est alors considérée comme un « monument », un point d'aboutissement que la ville ne devrait rejoindre qu'un peu plus tardivement. Elle est reliée au centre ville de Rennes par l'« avenue de la gare », renommée plus tard « avenue Janvier », bordée au fur et à mesure d'hôtels et d'immeubles, dont le lycée Impérial, appelé de nos jours Emile-Zola pour avoir accueilli le second procès Dreyfus. C'est ce dispositif qui favorise l'extension du centre historique vers la gare et le faisceau ferroviaire, dans les secteurs du Champs de Mars et du Colombier.



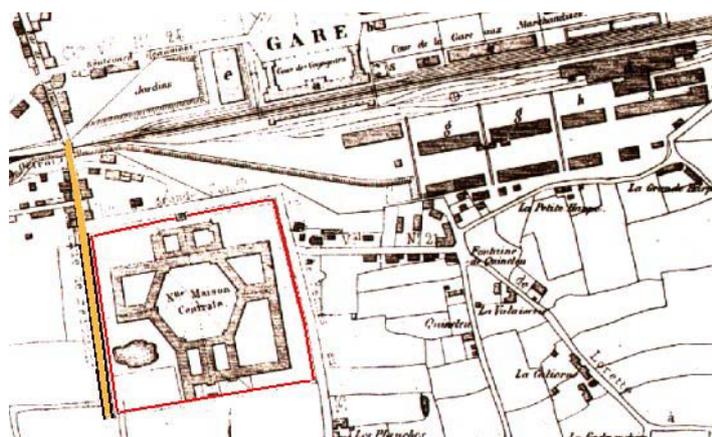
*Une gare de province, pas très monumentale, pourvue d'une cour fermée comme il était d'usage
(Source : Christian Briec)*

La compagnie adjoint en 1865, au sud des voies et à proximité de la gare principale, des ateliers destinés aussi bien à l'entretien du matériel roulant qu'à celui des bâtiments, de la signalisation et des voies, et encore à la formation des cheminots et du personnel dans son ensemble. Notons que le cas ne se présente pas à Nantes dans le secteur d'étude de la gare d'Orléans car presque tous les ateliers de la compagnie sont situés bien plus loin en amont, à Doulon, commune annexée en 1908 à la ville de Nantes.

Le pont de l'Alma

Pendant quelques années, les espaces au sud de la gare proprement dite sont complètement isolés de la ville, le franchissement des voies n'étant possible qu'à Saint-Hélier et par la route de Nantes, assez loin de chaque côté. Par conséquent, les terrains à bon marché situés au sud intéressent la compagnie, les cheminots et les ouvriers des ateliers de maintenance. Mais un nouvel aménagement va modifier cet état de fait.

La prison centrale des femmes, terminée en 1876, est destinée à recevoir des condamnées de la France entière, et c'est pourquoi on choisit de l'implanter près de la nouvelle gare. Mais ne disposant pas d'espace suffisant au nord, elle s'établit au sud des voies et il est construit un nouveau pont, celui de la rue de l'Alma, qui permet de la desservir et de relier la route de Châtillon au centre ville. Premier bâtiment d'importance au sud des voies ferrées, elle engendre, par le nouveau franchissement de celles-ci qu'elle impose, l'urbanisation du quartier sud-gare et par suite du sud de Rennes dans son ensemble.



*L'urbanisation de Rennes au Sud sera conditionnée par le pont et la rue de l'Alma (en jaune) qui desservent la nouvelle prison pour femmes.
(Source : Christian Bric)*

Les hommes du train

Le chemin de fer, ayant donné naissance à un univers de nouveaux métiers, nécessite la présence d'un personnel considérable en gare, aux ateliers, aux voies, et dans les trains. Ces employés directs, généralement recrutés dans les villages et hameaux de la France rurale, constituent rapidement une grande famille ayant la fierté de son métier et qui vient s'établir en ville.

D'une façon générale et en particulier concernant le chemin de fer, la mobilité a engendré des liens entre les hommes, qu'il soient commerciaux, touristiques, scientifiques ou parfois philanthropiques. A l'époque, il est d'usage de penser que le tissage de ces liens inédits peut rendre l'homme meilleur. C'est notamment le point de vue défendu par les Saint-Simoniens, parmi lesquels de nombreux polytechniciens qui président aux destinées du chemin de fer, ceux-là même qui imaginèrent les phalanstères ou d'autres communautés dont la forme urbaine et architecturale fut pré-établie pour répondre à cette bonification pressentie de l'être humain. Ces théories verront leurs premiers démentis à l'occasion de la guerre de 1870, pendant laquelle les chemins de fer seront largement réquisitionnés pour le transport de troupes et de l'armement, et le rapatriement des victimes et des permissionnaires.

Le développement en circuit fermé

La plupart des employés de la compagnie de chemin de fer et a fortiori les ouvriers des ateliers de réparation, n'ayant pas les moyens de se loger côté ville, s'installent au sud près de leur lieu de travail, suivant un développement pavillonnaire, spontané, dans un territoire initialement exposé aux inondations au creux du talweg de la Vilaine. C'est la naissance du quartier sud-gare, qui devient le lieu de l'habitat des cheminots et des ouvriers de la Courrouze et de l'Arsenal. Suivant Rémy Allain, la rue de l'Alma y délimite deux formes d'urbanisation distinctes : à l'est la paroisse Sainte-Thérèse peu contrôlée, au fil des ventes de terrains et du parcellaire rural antérieur, et à l'ouest la paroisse des Sacrés-Coeurs qui met en œuvre une trame régulière de rues et de parcelles sur l'ancien parc du château de Villeneuve.

L'espace s'urbanise progressivement, avec une forte dominante de maisons individuelles alignées sur rue, développant des cœurs d'îlots de jardins très appréciés et peu perçus depuis la rue. L'usine de confection Ariès et la brasserie Graff développent l'offre d'emplois au sud en renfort de l'activité ferroviaire et amplifient l'extension de l'habitat. Le quartier coupé de la ville au nord par les emprises ferroviaires, est stoppé au sud par la maison d'arrêt départementale dès 1902 et la caserne de gendarmerie Marguerite en 1913, et devient un quadrilatère singulièrement isolé.

Il s'y organise une société quasiment autarcique, où les employés du chemin de fer et leurs familles n'ont de relations qu'en vase clos. Même l'approvisionnement en biens de consommation est assuré par un convoi réservé au personnel, dit wagon-économat et qui sillonne les gares. La

ville des cheminots, couplée à la ville originelle et plus tard enveloppée par celle-ci, répond assez bien aux critères de la « gated-community ». A la veille de la seconde guerre mondiale, les boulevards Clemenceau et Combes, alors inachevés marquent la limite sud du quartier sud-gare et de la ville de Rennes.

La prospérité

La gare est devenue l'un des lieux les plus actifs de Rennes pour le trafic des voyageurs et celui de marchandises, et constitue également un carrefour important pour l'Ille et Vilaine, et une porte pour la Bretagne. Comme à Nantes, un réseau de tramway à vapeur puis électriques irrigue la gare et la campagne.

Parallèlement, les installations des ateliers se sont développées pendant sept décennies avec la construction de nouveaux bâtiments adaptés au développement des autorails et des locomotives diesel et à la disparition des wagons en bois. En 1936, 2870 personnes sont au service de la compagnie des chemins de fer de l'ouest. Les futurs cheminots apprennent les métiers d'ajusteur, de tourneur, de serrurier, forgeron, peintre ou chaudronnier, menuisier. La compagnie assure logement, formation, assistance médicale, fêtes et activités sportives, pour porter le personnel et l'esprit d'entreprise.

La seconde guerre et la reconstruction

L'importance des ateliers en fait malheureusement, au côté de la gare elle-même, une cible stratégique pendant la guerre, en particulier en 1943 avec des bombardements américains les 8 mars et 9 juin, en plein jour, faisant de nombreuses victimes dans les quartiers avoisinants, ravageant les voies.

La gare du XIX^{ème} siècle perd à cette occasion son premier étage, mais la remise en état après 1945 n'entraîne pas de bouleversement. Personne ne songe par exemple à saisir cette occasion pour développer l'ouverture de la gare sur la ville. Celle-ci se maintient donc uniquement orientée vers le centre ville au nord, en récupérant un peu d'espace sur l'ancienne esplanade pour construire de nouveaux hôtels restaurants, mais en continuant à « tourner le dos » au quartier sud.

Après guerre, les ateliers constituent l'une des principales entreprises de Rennes, dont la majorité des employés habite le quartier sud gare, soit dans les pavillons, soit dans les HLM qui commencent à émerger.

La ruée vers le far South

A partir de la gare et vers le sud jusqu'à la sortie de ville en direction de Nantes, la ville va se développer par strates, adaptant d'une façon quasiment académique les grandes orientations de l'urbanisme. Ainsi, en s'éloignant de la gare, on découvre les quartiers des cheminots puis un important faubourg, et enfin la ZUP du Blosne, l'un des plus importants programmes nationaux de l'époque. Ces éléments permettent à la tâche urbaine au sud de la Vilaine d'être aujourd'hui comparable à celle du nord.

Le développement de cette ZUP et d'une offre importante de logements neufs jusqu'au milieu des années 1980, ainsi que la volonté de dédensification de la nouvelle équipe municipale justifient le maintien du caractère enclavé et faubouriens du quartier sud-gare jusqu'à nos jours. A cette époque, la rue de Châtillon et la rue de l'Alma, respectivement entrante et sortante, deviennent de pseudo-voies rapides à sens unique, césures insécures dédiées à la voiture, se croisant au pont de l'Alma pour franchir la crevasse ferroviaire. La rue de l'Alma aurait pu, en ce temps, devenir une véritable pénétrante autoroutière de l'agglomération si le projet d'élargissement à 40 mètres n'avait pas été abandonné en 1977.



Les strates qui s'accumulent et s'amplifient au sud finissent par équilibrer Rennes de part et d'autre du faisceau ferroviaire. (Source : Projet Urbain)

Les mutations au Nord

Au Champ de Mars, au fil des années soixante, les taudis s'effacent, les casernes militaires disparaissent, ainsi que les foires agricoles et autres marchés qui avaient justifié dans les années trente l'implantation de la gare routière sur la place .

Aussi le champ de mars devient-il l'Esplanade Charles de Gaulle, un parking de 875 places rapidement bordé par d'équipements, comme le Palais des Sports, et de bâtiments administratifs monumentaux tels que la CPAM, le Service du cadastre, la Chambre des Métiers, l'URSSAFF, etc.

Bordant l'ouest de l'esplanade, le quartier neuf du Colombier, opération lancée en 1965, permet le réinvestissement par les classes moyennes et aisées du secteur compris entre le centre historique et la gare. La réalisation du centre Colombia, constitué d'un pôle commercial et de bureaux, de la FNAC, lieux phares du quartier, a élargi la centralité rennaise vers le sud en permettant à certaines fonctions propres au centre urbain de se rapprocher géographiquement de la gare mais pas encore sensiblement.



Les immenses emprises de la rénovation urbaine au nord. Entre l'esplanade et les tours, le centre Colombia (Source : maville.com)

Parallèlement, au nord des voies, un projet envisage l'aménagement rapide des boulevards Beaumont et Solferino, sur le modèle des voies qui parfois accompagnent les fronts de fleuves. Celui-ci, abandonné, sera néanmoins remplacé par un dispositif moins ambitieux mais d'un caractère très routier, avec une trémie et sans transversalité.

Les transports publics

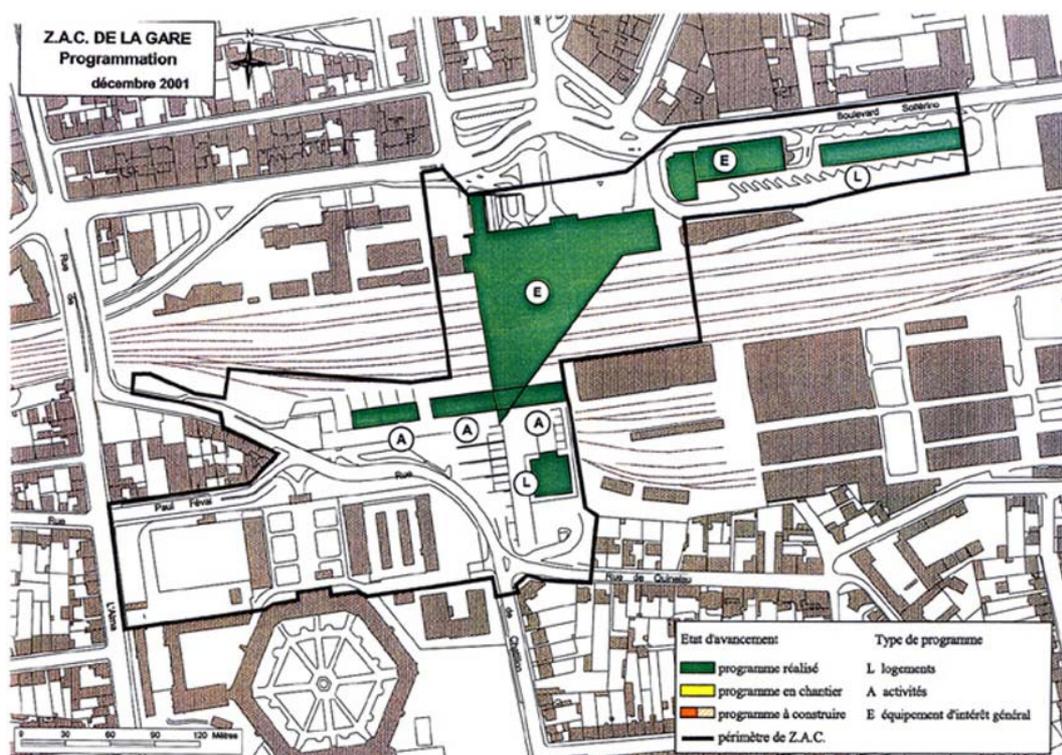
Les vieux tramways ont survécu jusqu'aux années cinquante avant de céder place aux réseaux d'autobus, réputés plus modernes, plus sûrs, plus confortables, dont l'itinéraire peut être facilement modifié grâce à l'absence de ces rails qui faisaient chuter piétons et cyclistes. Bref, on affuble l'ancien maillage de transports en commun de tous les défauts. La priorité est à l'automobile et les infrastructures routières sont les seules dessertes des gigantesques extensions urbaines réalisées jusqu'aux années quatre-vingt, toujours dans un souci de vitesse et d'accessibilité.

LE TGV : MUTATION DE LA GARE

L'arrivée du TGV, à la fin des années quatre vingt déclenche à Rennes, comme à Nantes, de profonds changements et pour absorber l'afflux de voyageurs et optimiser l'accès aux quais, on lance un programme d'extension - restructuration de la gare.

La ZAC gare

Outil de prédilection des instances rennaises, la ZAC est utilisée pour réunir un ensemble programmatique complet autour de la nouvelle gare. La ZAC de la Gare est créée par délibération du conseil municipal du 8 décembre 1986 et étendue en avril 1992 et février 1993.



L'emprise de la ZAC gare, dont le programme est intégralement réalisé aujourd'hui. (Source : DAFU)

La nouvelle gare

Avec la mutation de la nouvelle gare en « morceau de ville au-dessus des voies », plusieurs objectifs sont ciblés. Il s'agit de moderniser la gare, de développer un pôle intermodal, d'améliorer l'accessibilité et les circulations, et notamment la perméabilité nord-sud.

Alors qu'à Nantes, les délaissés permettaient de construire une gare TGV séparée de celle des grandes lignes traditionnelles et pratiquement sans toucher aux bâtiments existants, la nouvelle gare de Rennes, conçue par les cabinets Le Berre et Le Trionnaire dans les dynamiques conjointes de pôle multimodal et de couture des quartiers de ville, veut intégrer la refonte attendue de l'ouverture des bâtiments et des pratiques de leurs usagers.



La nouvelle gare, vue ici peu avant sa livraison, enjambe les voies pour unir la ville nord (en bas) et le quartier sud (en haut) (Source : DAFU)

Les débuts du pôle tertiaire

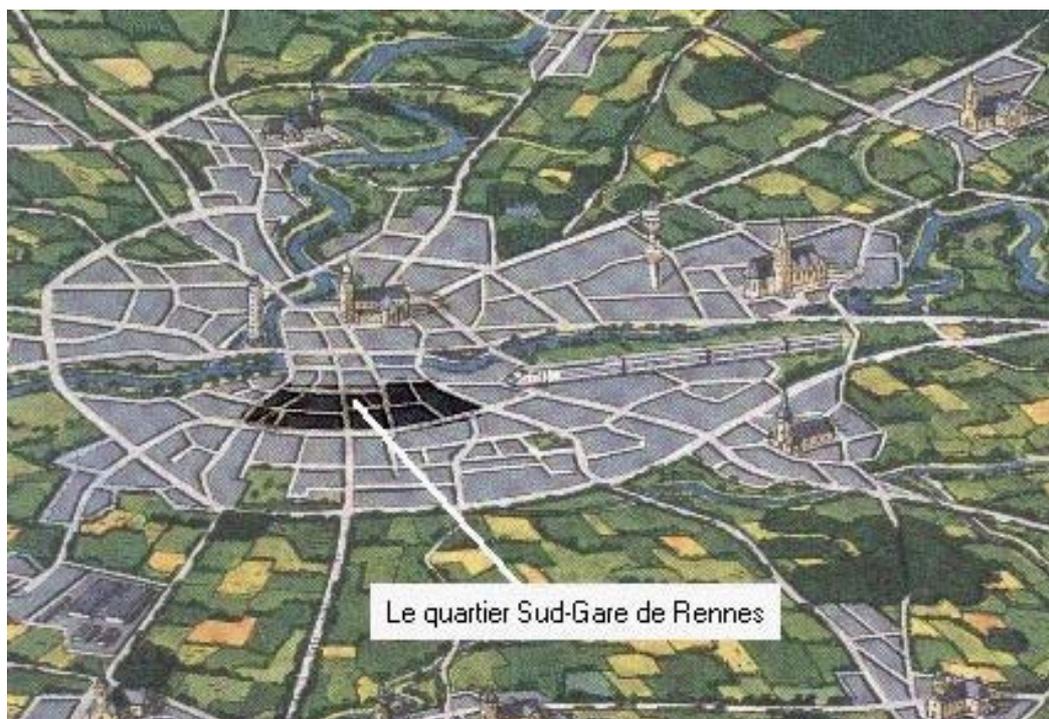
On espère aussi que le TGV va doper l'emploi tertiaire aux alentours de la nouvelle gare et dans cet esprit, pour favoriser le développement par la création de bureaux, commerces, hôtels, un quartier d'affaires de 500 mètres de long constituant le nouveau signal de la ville-centre, parallèle aux voies, est confié à Claude Vasconi.

Le programme se complète de logements, notamment étudiants, répartis au nord et au sud, et d'une gare routière, un agrandissement du parcotrain, une station VAL et un parking relais.

Malgré ses atouts, hélas, le pôle tertiaire en centre ville s'essouffle dès 1993, souffrant dans un premier temps de la crise de l'immobilier, d'un défaut de ciblage, et du manque de places de stationnements, dus principalement aux travaux échelonnés en quasi permanence de janvier 1994 à février 2002. Le rapport entre nombre de stationnement et coût des surfaces de bureaux est donc prohibitif, relativement à celui que l'on peut rencontrer dans les zones périphériques rendues très accessibles.

L'extension au sud devenue centre géométrique

Si le quartier Sud-Gare marqua en son temps la limite de l'aire urbaine, il devient beaucoup plus surprenant de voir jouxtant le centre géométrique d'une agglomération comme Rennes, juste devant la nouvelle entrée de la gare sud, un pan de ville constitué de petites maisons avec jardins que l'on verrait mieux dans les faubourgs d'une sous-préfecture.



Le quartier Sud-Gare, autrefois extension de Rennes, est devenu comme le montre ce croquis, géographiquement central, mais sans caractère de centralité. (Source : Christian Bricc)

Les mutations du peuplement

Par le passé, la plupart des habitants travaillaient sur place, en particulier dans les principales entreprises déjà mentionnées, les ateliers des chemins de fer, la brasserie, l'usine de confection, complétées de la clinique Saint-Yves et du collège des Ormeaux. Cet état s'est inversé et l'essentiel des gens travaille aujourd'hui hors du secteur. La population se partage donc entre d'anciens habitants de culture populaire et ouvrière, héritiers des premières vagues d'urbanisation, et d'autre part de jeunes ménages aisés qui souhaitent profiter du caractère tranquille et replié maintenu jusqu'à nos jours, en faisant l'un des quartiers les plus recherchés de la ville.

Cela explique aussi le déclin de l'activité, peu compatible avec les souhaits des nouveaux investisseurs. Les locaux de l'usine Mont Saint-Michel-Aries citée plus haut, fermée en 1979, ont été détruits en 2000 pour faire place à un programme de logements sociaux, de façon à assurer la mixité sociale dans ce quartier que sa configuration et ses interfaces ont une tendance naturelle à ghettoïser.