Christine **HOARAU-BEAUVAL**

URBANISME DE DALLE
URBANISME VERTICAL

Entre utopies et réalités

EDITIONS
LE MONITEUR

Préface 7

Introduction 9

Partie 1 : Une nécessaire réflexion sur la ville de demain : fondements et perceptions 13

Chapitre 1 : Un état des lieux 15
L'insalubrité du bâti : cause de tous les maux de la ville du début du XX^e siècle ? 15
Pénurie de logements et croissance démographique : l'équation qui fait boom ! 18
L'ouverture de l'espace 23

Chapitre 2 : L'héritage de la révolution industrielle 27
Les Expositions universelles, macro-événements d'urbanisme éphémère 27

Chapitre 3 : Le temps de la ville, le temps des idées 39
L'accélération des rythmes de vie 39
Caractère de ce qui est sujet au changement : la mutabilité 41
Combien de temps dure la ville ? 46

Partie 2 : L'expression de la modernité 51

Chapitre 4 : Une création originale : « la ville du futur » 53
Les utopies urbaines 53
La mise en œuvre de la ville-architecture 61
L'implantation de nouvelles typologies : la tour et la barre 64

Chapitre 5 : Habiter, travailler, se divertir… ? 71
De nouveaux modes de vie : le confort moderne 71
La mise en œuvre de la City : « l'affairisme » 82
La Défense, un business district « french touch » 86
L'incompréhension, la contestation 94

Panorama d'un héritage entre modernité et contemporanéité 97

Chapitre 6 : Des expérimentations modernes et contemporaines 113
L'objet de tous les défis techniques 113
Une répartition inédite des rôles et des responsabilités 119
Un imbroglio juridique qui s'évalue au cas par cas 119
Paris Rive Gauche, un défi contemporain 126

Partie 3 : Portrait de mutations : comment réinventer la ville verticale ? 135

Chapitre 7 : Mutations contemporaines 137
Le Front de Seine, Paris 15e : histoire d'un quartier entre utopie et réalité 137
Choisy-le-Roi : centre-ville moderne ou pôle intermodal ? 145

Chapitre 8 : Mutations perpétuelles 155
La Part-Dieu, Lyon : entre rayonnement et enclavement 156
Mériadeck, Bordeaux : la mauvaise réputation 165

Chapitre 9 : Des quartiers au point mort… 177
Pantin : la modernité contrariée 178
Bourg l'Évêque, Rennes : des architectures en trompe l'œil 180

Conclusion prospective 183

Postface 187

Bibliographie 193

PRÉFACE

L'urbanisme de dalle, un urbanisme sans mémoire ?

Jean-Baptiste Marie, docteur en aménagement et architecture, maître de conférences à l'Ensa Clermont-Ferrand et directeur de l'équipe de recherche Ressources.

L'urbanisme de dalle a connu son heure de gloire au cours des Trente Glorieuses. Certaines réalisations actuelles, tout en se défendant de renvoyer au principe de la dalle, n'en présentent pas moins certaines caractéristiques héritées des apports de cet urbanisme : intégration de fonctions, recours au principe du socle… L'ouvrage *Urbanisme de dalle, urbanisme vertical. Entre utopies et réalités*, de Christine Hoarau-Beauval, par sa vision transhistorique de l'urbanisme de dalle, nous donne une lecture panoptique de ces diverses réalités, qui sont le reflet d'un équi - libre entre des environnements de projet spécifiques, des territoires donnés, des contextes économiques singuliers.

L'urbanisme de dalle, une utopie d'abord

L'urbanisme de dalle naît d'un contexte de crise du logement, d'émergence de l'automobile, du développement du secteur tertiaire… Son essor reste néanmoins limité, en raison de deux aspects : premièrement, de par une complexité technique et structurelle qui appelle une ingénierie spécifique ; et, deuxièmement, par un coût de production souvent prohibitif qui en a limité *de facto* le développement au fil du temps. Virginie Picon-Lefebvre retrace l'histoire des dalles pionnières à travers deux exemples illustrant plusieurs stades d'aboutissement : Maine-Montparnasse et La Défense. Elle expose les motivations qui ont conduit les maîtres d'ouvrage de ces opérations – tout autant que les maîtres d'œuvre – à mieux gérer les réseaux techniques (électricité, gaz, égouts, etc.), avant de répondre aux enjeux de mobilités[1]. Cela met à mal l'idée parfois réductrice que l'urbanisme de dalle consiste uniquement en la superposition des cheminements piétons en surface et des circulations automobiles et ferroviaires en sous-sol. En réalité, les maîtres d'ouvrage expriment une recherche d'idéal dans l'édification de ces projets.

De même, il se crée un rapport singulier entre la dalle et le bâti que la dalle reçoit, mais dont la forme, le dessin et le volume ne sont pas déterminés par la nature du sol. De nombreux paran gons, plus ou moins préservés, sont à ce titre mis en lumière par Christine Hoarau-Beauval. À titre d'exemple, Toulouse-Le Mirail, conçu par l'architecte Georges Candilis, est une dalle qui, bien que largement détruite, en a conservé les attributs : des tours en forme de tripode et, plus méconnue, une mixité de bâtis associant logements collectifs et individuels (maisons individuelles avec patio). Mais le trait le plus fascinant de ce projet, c'est la gestion des flux et des circulations : celle-ci se poursuit au cœur même des immeubles d'habitation par une circu - lation piétonne en coursives. Ainsi, la dalle ne peut se réduire à une seule typologie de bâti ou à un même type de mobilité. Ce simple exemple introductif vient conforter l'intérêt des analyses de détail afin de comprendre la complexité de l'organisation de l'urbanisme de dalle.

1 Picon-Lefebvre (Virginie), *Paris-ville moderne. Maine-Montparnasse et La Défense*, 1950-1975, Éditions Norma, 2003. *La Défense, dictionnaire et atlas*, sous la direction de Chabard (Pierre) et Picon-Lefebvre (Virginie), Parenthèses, 2012.

L'urbanisme de dalle, une utopie confrontée à la réalité

Ayant fortement marqué les esprits, l'urbanisme de dalle n'a pas bonne presse et souffre d'un discrédit. Si les critiques à son égard semblent communément admises – au point de faire oublier certains apports de la dalle dans la gestion des villes –, les propositions contemporaines ne sont pas toujours aussi détachées de ce modèle tant décrié et n'ont pas toujours su répondre aux écueils soulevés par la construction sur un sol artificiel. Tout d'abord, on observe que certaines dalles ont répondu – et répondent encore – aux impératifs techniques et aux sollicitations dont elles sont l'objet, n'étant pas si décriées par les usagers ; certains exemples parisiens tels que le Front de Seine ou le quartier des Olympiades sont plébiscités par les habitants, indépendamment des jugements de valeur souvent externes[1].

De plus, l'urbanisme de dalle a su se réinventer et préfigurer de nouvelles formes d'urbanisme technique, logistique et de franchissement sans précédent. *L'urbanisme de la programmation*, pour reprendre le terme de Françoise Fromonot[2], qui s'établit sur la base d'infrastructures (le plus souvent de transport), vise à gérer les flux et les échanges qui concentrent un rassemblement d'activités urbaines. À ce titre, des formes contemporaines peuvent apparaître comme des héritiers potentiels de l'urbanisme de dalle. Rem Koolhaas assemble et fait coexister de manière intégrée les diverses fonctions dans les bâtiments. Il travaille à ce titre par strates, couches, épaisseurs et cherche à organiser la « congestion métropolitaine [3] ». Certes, il ne s'agit pas à proprement parler du principe de dalle, mais les filiations sont à interroger, les connexions à établir, car les constructions du XXI[e] siècle ne sont pas sans interférence avec ce qui constitue une mémoire de l'urbanisme – et une mémoire de ses pratiques –, à laquelle l'urbanisme de dalle n'est pas étranger.

Que reste-t-il de la dalle aujourd'hui ?

C'est finalement la question posée par cet ouvrage. L'héritage des dalles, dont la plupart des métropoles françaises regorge – de Paris (Front de Seine) à Lyon (Part-Dieu), en passant par Bordeaux (Mériadeck)… –, pose aujourd'hui la question de leurs réaménagements. Les mobilités ayant évolué, le partitionnement entre le piéton et la voiture est constamment redéfini. De même, l'ensemble de ces débats interroge fondamentalement notre rapport au sol, autre point rarement exploré et que cet ouvrage pointe avec intelligence notamment sous l'angle de l'environnement. Enfin, en apportant divers points de vue grâce à une série d'entretiens, cet ouvrage renouvelle le regard porté sur la dalle et tend à favoriser une meilleure connaissance des transformations urbaines actuelles. En somme, les critiques à l'égard de l'urbanisme de dalle ne peuvent conforter l'économie d'une réflexion sur les formes de l'urbanisme contemporain. Sans prétendre prophétiser un urbanisme de dalle ni réhabiliter un principe pour partie désuet, il s'agit – et cet ouvrage y contribue – de mieux situer la place des dalles dans nos villes.

1 Clerc (Thomas) et Engrand (Lionel), *Le Front de Seine*, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, 2013.

2 Fromonot (Françoise), « Manières de classer l'urbanisme », *Criticat*, n° 8, septembre 2011.

3 Koolhaas (Rem), *New-York délire : un manifeste rétroactif pour Manhattan*, Parenthèses, 2002.
Koolhass (Rem), Mau (Bruce), *S,M,L,XL*, Monacelli Press, 1997.

INTRODUCTION

La question des apports de la modernité – à la fois prometteuse et fascinante – a déjà été posée de nombreuses fois. Cependant, elle s'envisage trop souvent sous l'angle de la dualité entre identité et altérité et peu de manière globale. Sous forme d'état des lieux, cet ouvrage propose ainsi de développer les bases d'une réflexion sur l'évolution et les potentiels de transformations des modèles d'urbanisme de dalle au regard des attentes de la société contemporaine.

L'observation de ces exemples, riches d'enseignement, nous prouve que l'on ne peut simplement se détourner de cet héritage, le considérer comme autre ou lointain. Il faut objectiver en observant, en constatant et en redécouvrant le contexte de la naissance de ces projets à grande échelle, portés par une période de forte croissance et un changement radical des modes de vie et de consommation.

L'ère de l'anthropocène

En mai 2018, la revue *Planète* publiait un long article intitulé « Bienvenue dans l'anthropocène ». Ce terme savant, au cœur des enjeux de développement de nos grandes métropoles est utilisé pour la première fois en 2000 par le météorologue Paul Crutzen. Il désigne l'ère planétaire qui a débuté avec l'activité humaine. Qu'est-ce que cela implique ? C'est toute une vision du monde qui s'effondre : celle qui distinguait, d'une part, la Nature comme une force stable et indépendante et, de l'autre, l'Homme de la révolution industrielle exploitant avec excès les ressources énergétiques (charbon, pétrole, etc.) tout en pensant pouvoir contrôler la planète et ses manifestations (climat, saisons, évolution, etc.).

Pour la très grande majorité d'entre nous, ce n'est qu'une crise passagère. À l'instar de nos ancêtres qui, durant les siècles précédents, n'avaient guère conscience de se situer à ces époques charnières que les historiens ont fini par dénommer, *a posteriori*, Renaissance, Grand Siècle ou Trente Glorieuses. Pourtant, la période actuelle est décisive. Nous devons faire le deuil d'un futur – tel qu'envisagé par l'homme moderne – qui constitue toujours les fondements de notre société contemporaine (modes de consommation, de mobilité, d'habiter…). Comment s'inscrire dans la continuité de cet héritage ? En reniant, comme l'a fait la société d'après Mai 68, en réaction à ses aînés ? En gardant espoir, car il faudra bien que la prospérité revienne ? Ou, plus sereinement, en se souvenant de la mise en garde du sociologue Bruno Latour qui nous rappelle que « nous n'allons pas vers un futur tel que nous pouvions le prédire comme prolongement de notre trajectoire ; c'est au contraire l'avenir qui vient à nous et que nous prenons en pleine poire[1]. »

1 Latour (Bruno), « No future vive l'avenir », conférence à Sciences Po, 2013.

À la découverte de l'espace moderne : une expérience sensible de la promenade

Tout commence par une longue itinérance dans le Paris contemporain, une « expérience de la dérive » sur les traces de Guy Debord[1]. Devenir Visiteur[2], à la découverte du puzzle composite qui s'offre à celui qui prend le temps de regarder.

Dans le 15e arrondissement de Paris, à la sortie du métro Charles Michel, on est immergé dans la ville dense et linéaire. Puis, en se dirigeant vers la Seine, très vite, ça et là, des morceaux de ville semblent affirmer leur propre spatialité. Une perspective écrasante, suivie d'une nappe visuelle fascinante, qui invite à prendre de la hauteur. C'est le quartier Beaugrenelle que certains surnomment le « Petit New-York ». Sans se laisser impressionner par les apparences, on est très vite intrigué par ce quartier au style *seventies* qui cache en son cœur une paisible vie de quartier.

De retour sur la ligne 10, terminus gare d'Austerlitz : changement de décor. En sortant sur le parvis, une vaste place ouvre sur le panorama en grappe de la gare de Lyon et sur l'élance - ment du pont Charles de Gaulle qui transperce la gare. En biais, un crochet puis, une rampe, plus qu'une rue, invite à monter. L'avancée sur l'avenue de France peut laisser perplexe. Le parti-pris est résolument celui de la dalle, bien que le mot soit dévoyé, tabou, banni – on dit désormais « sursol » –, il s'agit bien ici d'urbanisme de dalle. Certes, il est vrai que les principes d'organisation sont bien différents puisque le quartier se compose d'îlots ouverts[3]. Quoiqu'on en dise, l'urbanisme de dalle ne s'est donc pas arrêté avec la crise économique des années 1970.

L'apport des enquêtes de terrain et des entretiens

L'ambition n'est pas ici de prétendre à l'exhaustivité mais plutôt à la représentativité. C'est un constat, il y a des dalles qui marchent et d'autres qui ne marchent pas. Pourquoi ? Comme tous les types d'occupation sociale, ce n'est pas la forme qui dicte l'usage. En revanche, il y a des formes qui favorisent certains usages[4]. Morphologie et fonctions donnent de la ville une image, un schéma statique ; or, une ville, par nature, est sans cesse en mouvement. Plutôt que de se cantonner à des méthodes dont les limites proviennent justement de leur prise de recul, de leur extériorité, il est indispensable, pour traduire les évolutions en cours, de recourir à des outils qui permettent de s'éloigner des aprioris et proposent une autre lecture de la réalité : recherche historique, enquêtes de terrain, entretiens. Ces méthodes révèlent la nature éminemment complexe d'une ville où se jouent des problématiques d'ordres technique, sociologique, juridique mais aussi symbolique.

1 « Construction de situations », « urbanisme unitaire », « dérive » : ces locutions apparaissent à maintes reprises dans les écrits de Guy Debord des années 1950. Martelées comme des mots d'ordre, elles signalent le précoce intérêt de celui-ci pour les problématiques spatiales.

2 www.visiteurdarchitecture.com.

3 Théorisé par Christian de Portzamparc, l'îlot ouvert se différencie de l'îlot commun par sa morphologie qui permet sa traversée.

4 Entretien avec Jean-Louis Violeau.

Redécouvrir l'ambition des acteurs

Pourquoi ne pas tenter de porter un regard bienveillant sur cette époque bercée par l'espoir d'un avenir radieux ? Quand l'odyssée du progrès partagé prenait alors forme de ville[1]. Comme l'affirme Eric Lapierre, « le XXe siècle, [...] avec son cortège de catastrophes et d'éblouissements esthétiques et techniques représente une période particulièrement riche de tentatives, d'expériences et de questionnements, qui justifie que l'on s'y attache en tant que tel[2] ». Dans les années 1950, à une époque où la France doit impérativement se reconstruire, les prises de position deviennent radicales et les bonnes volontés sont souvent mises à l'épreuve de la nécessité. Le concept d'urbanisme de dalle est né d'une volonté de renouvellement urbain : assainir, reconstruire, doter les grandes villes de pôles d'attractivité... Ces expérimentations procèdent des grandes théories hygiénistes du début du XXe siècle qui donnent un nouveau cadre de la ville idéale : ouverte et fluide, saine et lumineuse, moderne et visionnaire. La dichotomie automobile/piéton y prédomine et certains principes posent les fondements de problématiques environnementales d'organisation du bâti encore très actuelles. Dans cette optique, la dalle ouvre alors un large champ de possibles.

Les concepteurs de cette ville idéale sont encore les architectes des Beaux-Arts et les détenteurs du grand prix de Rome. La qualité des projets s'apprécie alors essentiellement au regard de leur beauté plastique et le cadre bâti est pensé presque exclusivement par le dessin. Malgré toutes les réserves que l'on pourrait formuler vis-à-vis de cette conception jugée désuète, celle-ci présente l'intérêt d'associer le fond et la forme à travers la figuration d'une réponse intégrant des paramètres – tels que l'ensoleillement, la circulation, etc. – visant l'accès au confort pour tous. Sur bien des points, la qualité spatiale de ces réalisations n'ont rien à envier à celles d'aujourd'hui.

Durant cette période, la relation entre progrès humain et progrès technique devient quasi dogmatique. Croire que le progrès technique – dans le sens où il engendrerait innovation, croissance et prospérité – est la condition *sine qua non* du progrès humain n'est pourtant pas automatique. Actuellement, cette idée est d'ailleurs fortement remise en doute. Quoique l'on en dise, cette période, qui s'inscrit dans la continuité des grandes innovations du XIXe siècle (matériaux, procédés constructifs, essor de l'ingénierie, etc.), nous a légué de formidables avancées dont nous continuons, aujourd'hui, de bénéficier.

1 « la forme d'une ville / Change plus vite, hélas ! que le cœur d'un mortel », extrait du poème *Le Cygne* de Charles Baudelaire, sera détourné dans l'*incipit* de *La Forme d'une ville* de Julien Gracq en : « la forme d'une ville change plus vite, on le sait, que le cœur d'un mortel ».

2 Lapierre (Eric), *Guide d'architecture. Paris 1900-2008*, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, 2008.

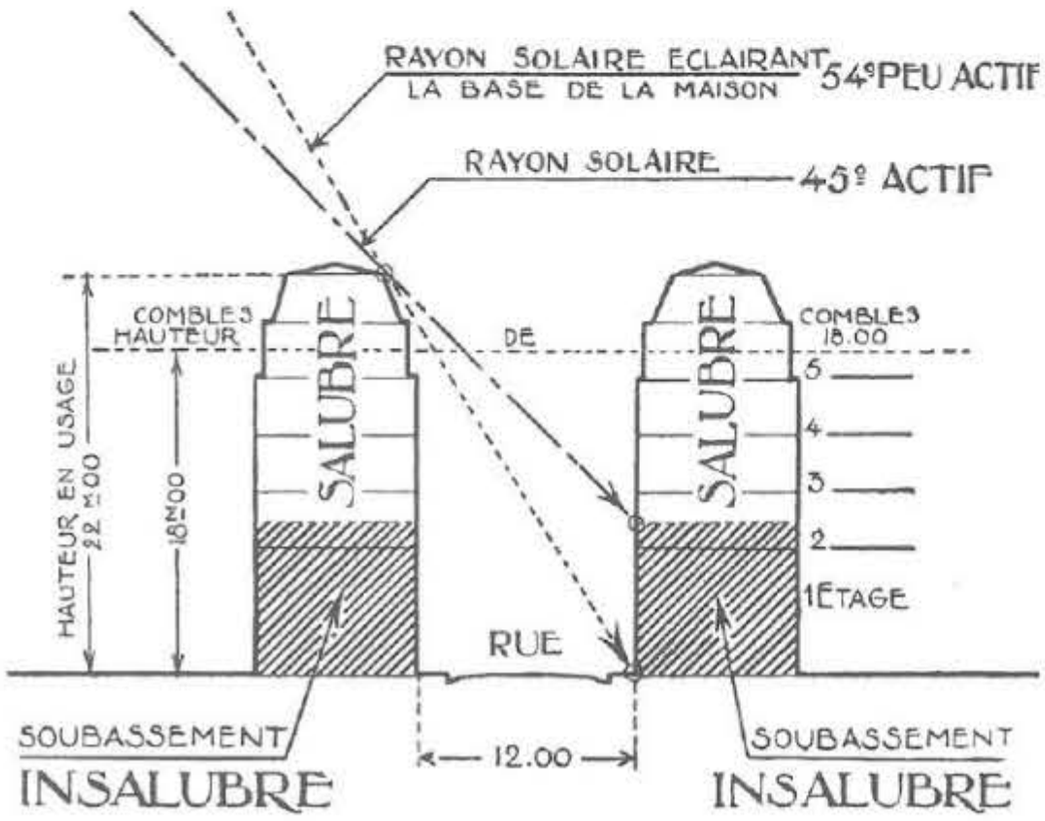
CHAPITRE 1

UN ÉTAT DES LIEUX

— Le manque de logement et l'insalubrité n'ont rien d'inédit au début du XXe siècle. Néanmoins, c'est à cette époque qu'ils deviennent sujets d'état. Au sortir de la seconde guerre mondiale, il faut reconstruire, traiter les urgences. Pour y répondre efficacement, le pouvoir public et les architectes se sont peu à peu saisis ensemble du sujet. —

L'insalubrité du bâti : cause de tous les maux de la ville du début du XXe siècle ?

Aujourd'hui, l'insalubrité n'est plus un problème crucial dans la majorité des grandes villes françaises. Ce n'est plus non plus un critère absolu d'analyse du « bien vivre » en ville. Pourtant, en ce début du XXe siècle, elle reste le mal à éradiquer qui rend la ville mortifère : il faut assainir et traiter le tissu urbain. Comment ? En créant en urgence un modèle urbain inédit.



Plan type d'une rue londonienne au début du XXe siècle © DR

L'enquête sur les îlots insalubres, véritable matrice de la ville moderne

En 1904, les résultats des enquêtes sanitaires entreprises par Paul Juillerat depuis 1894 m ettent en évidence les conséquences des problèmes d'hygiène dans les logements. Les chiffres sont édifiants : 12 000 personnes meurent annuellement de la tuberculose, alors surnommée « maladie de l'habitat ». Les spécialistes (médecins, architectes, théoriciens sociaux, philan - thropes...) qui cherchent à expliquer ce mal chronique vont mettre en évidence les liens de cause à effet entre la qualité du bâti et la mortalité des occupants. Ainsi, des corres - pondances sont établies entre une trop forte densité de la ville, le manque de lumière, la mauvaise circulation de l'air et la maladie. La statistique faisant foi, l'éradication des poches d'insalubrité devient la priorité.

Le conseil municipal de Paris du 8 mars 1906 crée ainsi une liste de six îlots « tuberculeux » ou insalubres, qui s'étendra à dix-sept îlots après la première guerre mondiale. Une fois ces îlots identifiés sur une carte, il ne reste plus qu'à les détruire ou les réaménager [1] pour reconstruire une ville plus conforme aux visions hygiénistes du moment.

La mise en œuvre de cette politique volontariste et ambitieuse ne se fait finalement que progres - sivement – et il faudrait ajouter pour le mieux !

1 La réhabilitation pouvait être réalisée selon le principe de curetage, qui consistait à purger l'intérieur des îlots tout en conservant le tissu urbain, voire seulement les façades sur rue.



Montage photographique de l'îlot du secteur
Planchat-Vignoles avant les travaux © Maison Édouard François

Zoom sur… deux greffes urbaines contemporaines

En 2007, les immeubles de la rue des Vignoles dans le 20 e arrondissement présentent des façades décrépies, une structure fortement endommagée, des murs aveugles et une toiture soumettant les habitants aux intempéries. Ancienne zone agricole, le secteur Planchat-Vignoles fait partie de ces faubourgs annexés à Paris en 1860 pour permettre la croissance de la ville. Au fil du temps, vont se superposer tissu agricole, infrastructures diverses et bâti faubourien. En 2009, une opération de transformation est entreprise par l'architecte Édouard François pour Paris Habitat. Nominé au célèbre prix de l'Équerre d'argent, cet ensemble de 99 logements sociaux et de 12 ateliers met en valeur la morphologie originelle de l'îlot.



Projet Eden Bio, Édouard François (2009)
© David Boureau



Projet de la promenade Sainte-Catherine,
Valode & Pistre (2015) © Valode & Pistre

En 2015, les Bordelais ont pu découvrir la « greffe urbaine » opérée par les architectes de l'agence Valode et Pistre sur une parcelle de 19 000 m² de la promenade Sainte-Catherine, à l'emplacement de l'ancien site du journal *Sud-Ouest*. Le dénivelé du quartier a imposé deux entrées basses par les rues Sainte-Catherine et Guiraude, et une entrée haute, rue de la Porte Dijeaux, desservant les 32 magasins et les 100 logements de ce nouvel ensemble urbain.

CHAPITRE 2

L'HÉRITAGE DE LA RÉVOLUTION INDUSTRIELLE

— Entre 1855 et 1937, à l'occasion des Expositions universelles, Paris se modifie plusieurs fois de façon radicale. Durant un temps défini, la ville devient un terrain d'expérimentations inédites mettant en scène la société en progrès. Ces réalisations ambitieuses, et parfois démesurées, promeuvent un certain état d'esprit et préfigurent les interventions à grande échelle du XX^e siècle. —

Les Expositions universelles, macro-événements d'urbanisme éphémère

La notion même d'Exposition universelle questionne notre conception de la ville qui, en ce début de XXI^e siècle, doit nécessairement s'inscrire dans la durée. En effet, la curiosité et l'engouement que suscitent ces villes éphémères – véritables vitrines de la modernité et du progrès technique – se développant à partir du milieu du XIX^e siècle, peuvent aujourd'hui surprendre.

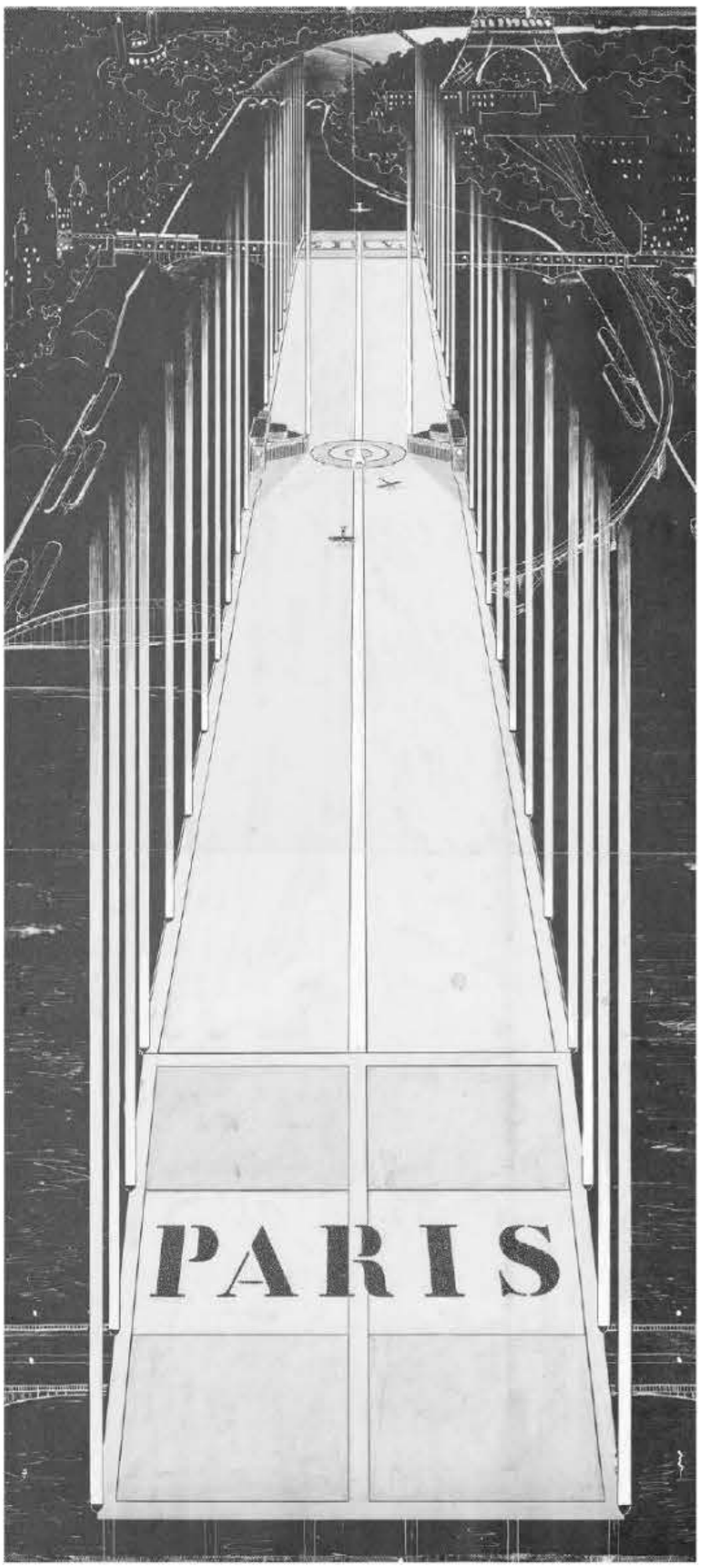
Tabula rasa[1] *= Tabula nova*

Du point de vue urbain, ces manifestations ont constitué de formidables accélérateurs de progrès et lèguent à la ville moderne des inventions pérennes : l'électricité, le téléphone, le métro et même le cinéma. En peu de temps, cette effusion créative a profondément et durablement transformé la ville et les modes de pensée.



Exposition universelle de 1900
© Léon et Lévy/Roger-Viollet

1 Expression latine qui désignait une tablette de cire vierge, sans aucune inscription. Par extension, faire table rase fait référence au fait d'effacer les vestiges du passé pour repartir à zéro.



Aéroparis, projet d'aérodrome sur l'île des Cygnes à Paris, André Lurçat (1932) © Fonds Lurçat. CNAM/SIAF/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle/ ADAGP

c'est que les concepteurs sont déjà prédisposés à l'expérimentation et au changement radical. Comme en témoigne encore aujourd'hui l'architecte Michel Holley, ils imaginent, sur 30 à 70 ans , des projets grandioses mettant en scène les techniques et les savoir-faire, en se disant qu'ils pourront « laisser ensuite place à autre chose[1] ».

L'hypermobilité : symptômes, risques et traitements

Tant dans la représentation imagée que dans la mise en œuvre, les exemples de l'influence des nouveaux modes transports sur la conception de la ville ne manquent pas. Dans le dessin architectural d'avant-guerre, on retrouve des formes empreintes des univers de l'aéronautique, du chemin de fer, de la route et de la navigation. Le Corbusier lui-même était fasciné par le progrès technologique, introduisant très tôt dans ses écrits des images de paquebots, d'automobiles ou d'avions. Son livre *Aircraft*, paru en 1935, va très vite devenir mythique. Fondant son approche urbaine sur les images que lui donnent ses propres expériences aériennes, il dénonce le chaos des villes et proclame la nécessité absolue de les moderniser :

« Car la vue d'oiseau nous a donné le spectacle de nos villes et du pays qui les environne et ce spectacle est indigne. [...] L'avion accuse ! Il accuse la ville ! Il accuse ceux qui conduisent la ville. Nous avons maintenant, par l'avion, la preuve enregistrée par la plaque photographique que nous avons raison de vouloir changer les choses de l'architecture et de l'urbanisme[2]. »

1 Entretien avec Michel Holley, mars 2017.

2 Corbusier (Le), *Aircraft*, Parenthèses, 2017.

CHAPITRE 3

LE TEMPS DE LA VILLE, LE TEMPS DES IDÉES

— La notion de temps, relative à la modélisation de la ville, est un facteur essentiel à la compréhension des nombreuses critiques dont fait l'objet la conception de la ville moderne mais aussi contemporaine. Jean-Yves Boulin pose la question de « la synchronisation des temps d'un territoire ». Selon lui, dans le champ de la réflexion et de l'action publique, on a traditionnellement dissocié en France l'approche du temps vécu de celle de l'espace. Dès lors quelle est la bonne cadence ? Le bon équilibre entre anticipation et assimilation ? Quel développement pour « la ville du futur* », pour qui et pour combien de temps ? — [* Dossier « Paris dans 20 ans », *Paris Match*, n° 951-952, 1967].

L'accélération des rythmes de vie

Accélération du sociologue allemand Harmut Rosa[1], *Le Grand Accélérateur* du philosophe Paul Virilio[2], le dossier de la revue *Esprit* « Le monde à l'ère de la vitesse[3] », *La Dictature de l'urgence* de l'essayiste Gilles Finchelstein [4], et bien d'autres ouvrages en appellant à la vitesse, sont parus ces dernières années. Pourtant, rien de nouveau. Le sentiment d'une accélération est exprimé dès le XIXe siècle avec l'apparition du chemin de fer et se concrétise, à travers une multitude d'expériences, au cours de la révolution industrielle qui fut un formidable accéléra - teur du progrès urbain et technique.

Avec pour promesse une approche inédite de l'espace géographique et de la maîtrise des éléments (terre, mer, air), la société s'est investie avec énergie dans des innovations à grande échelle. Progressivement, l'idéologie d'une modernité fondée sur l'éloge de la vitesse, la rapidité des échanges, le mouvement d'une vie animée et dynamique s'est répandu jusqu'à l'émergence du culte de la performance[5].

La ville est résiliente

Le concept de résilience urbaine découle directement du concept de résilience écologique, définit par l'écologue canadien Holling (1973). Il considère la résilience comme la quantité des désordres qu'un écosystème peut absorber tout en conservant ses fonctions. Dans sa théorie, les systèmes complexes sont soumis aux changements perpétuels de leurs milieux, hautement imprévisibles, et s'auto-organisent selon des réactions situées à plusieurs échelles d'espace et de temps : « Améliorer la résilience augmente les chances d'un développement durable dans un environnement changeant où le futur est imprévisible et la surprise est probable*. »

* Folke (Carl), Carpenter (Steve), Elmqvist (Thomas), Gunderson (Lance), Crawford S. (Holling) et Walker (Brian), « Resilience and sustainable development : building adaptive capacity in a world of transformations », *Ambio : A Journal of the Human Environment*, vol. 31, n° 5, 2002.

1 Rosa (Hartmut), *Accélération. Une critique sociale du temps*, La Découverte, 2010.

2 Virilio (Paul), *Le Grand Accélérateur*, Galilée, 2010.

3 Zawadzki (Paul), Remaud (Olivier), Delannoy (Gil) et Escudier (Alexandre), dossier « Le monde à l'ère de la vitesse », *Esprit*, n° 345, juin 2008.

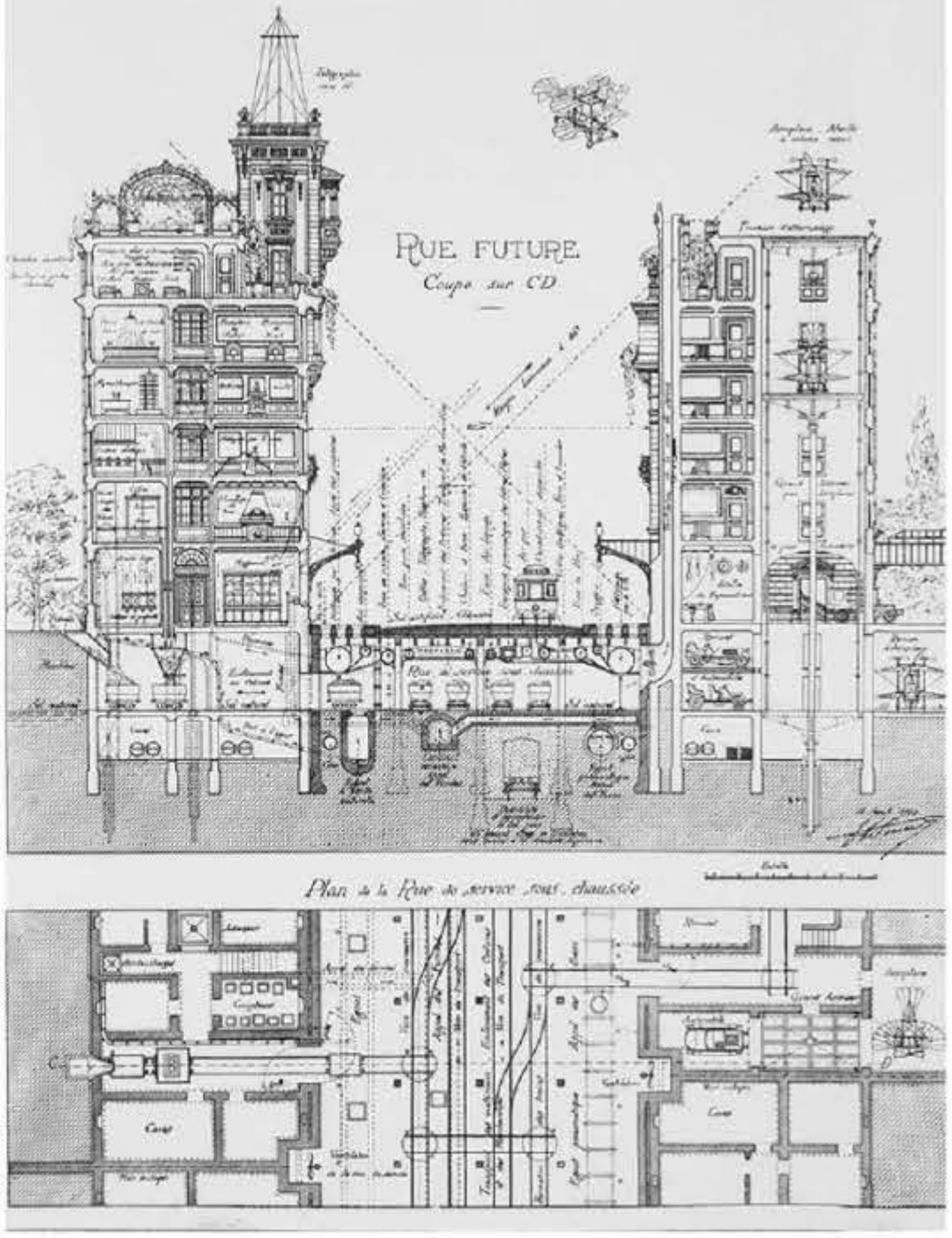
4 Finchelstein (Gilles), *La Dictature de l'urgence*, Fayard, 2011.

5 Ehrenberg (Alain), *Le Culte de la performance*, Calmann-Lévy, 1991.



Vue aérienne de la métropole parisienne en 1990, *Paris Match*, n° 952 (1967) © Paris Match

En juillet 1967 deux numéros de Paris Match sont consacrés à l'avenir architectural et urbain de Paris. À travers des illustrations très réalistes, le lecteur découvre les projets phares de la capitale en 1990 : autoroutes urbaines et rocades à travers la ville, paysage de tours en Front de Seine et à La Défense, hélicoptères, héliports…

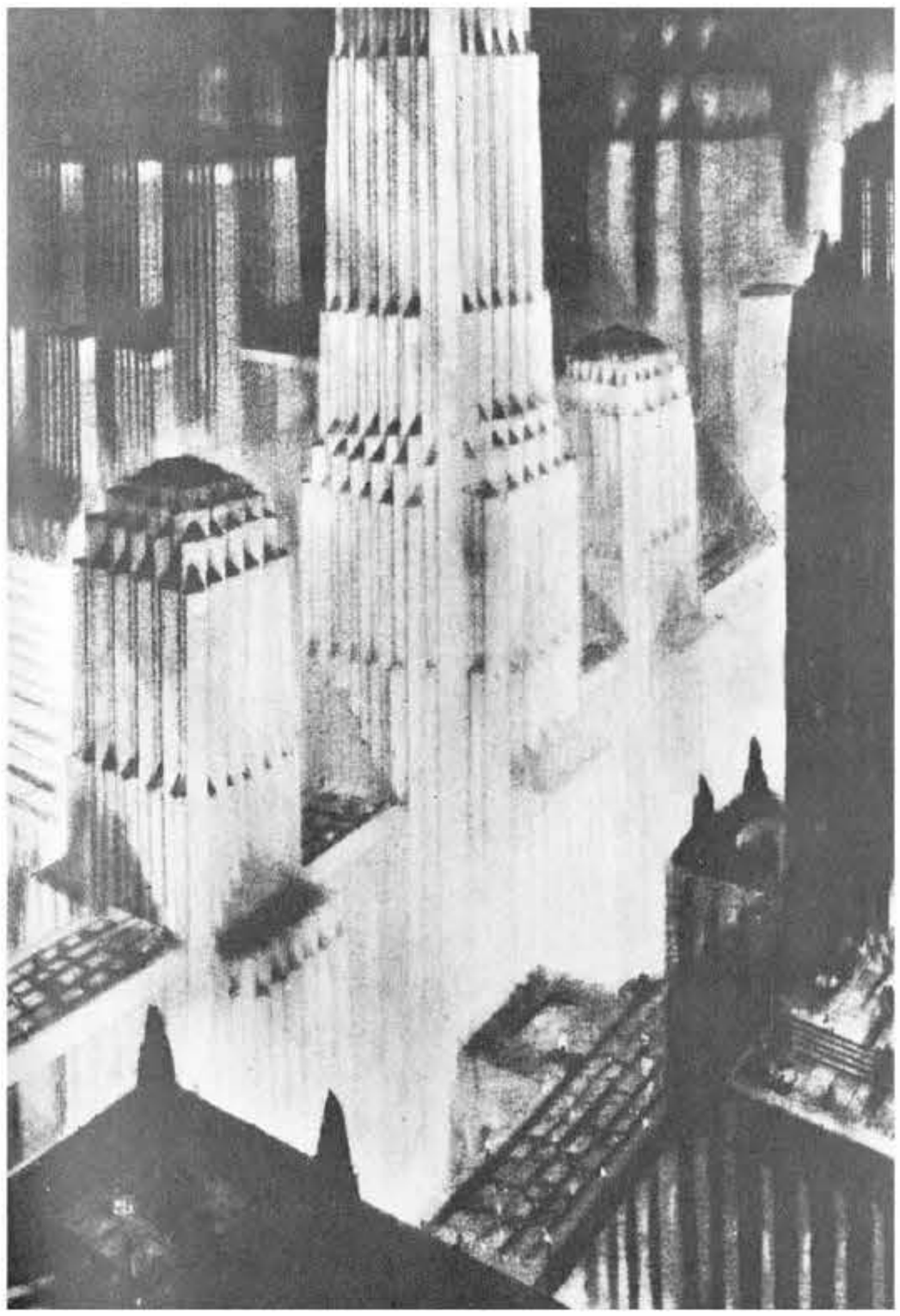


La rue future, Eugène Hénard (1910)

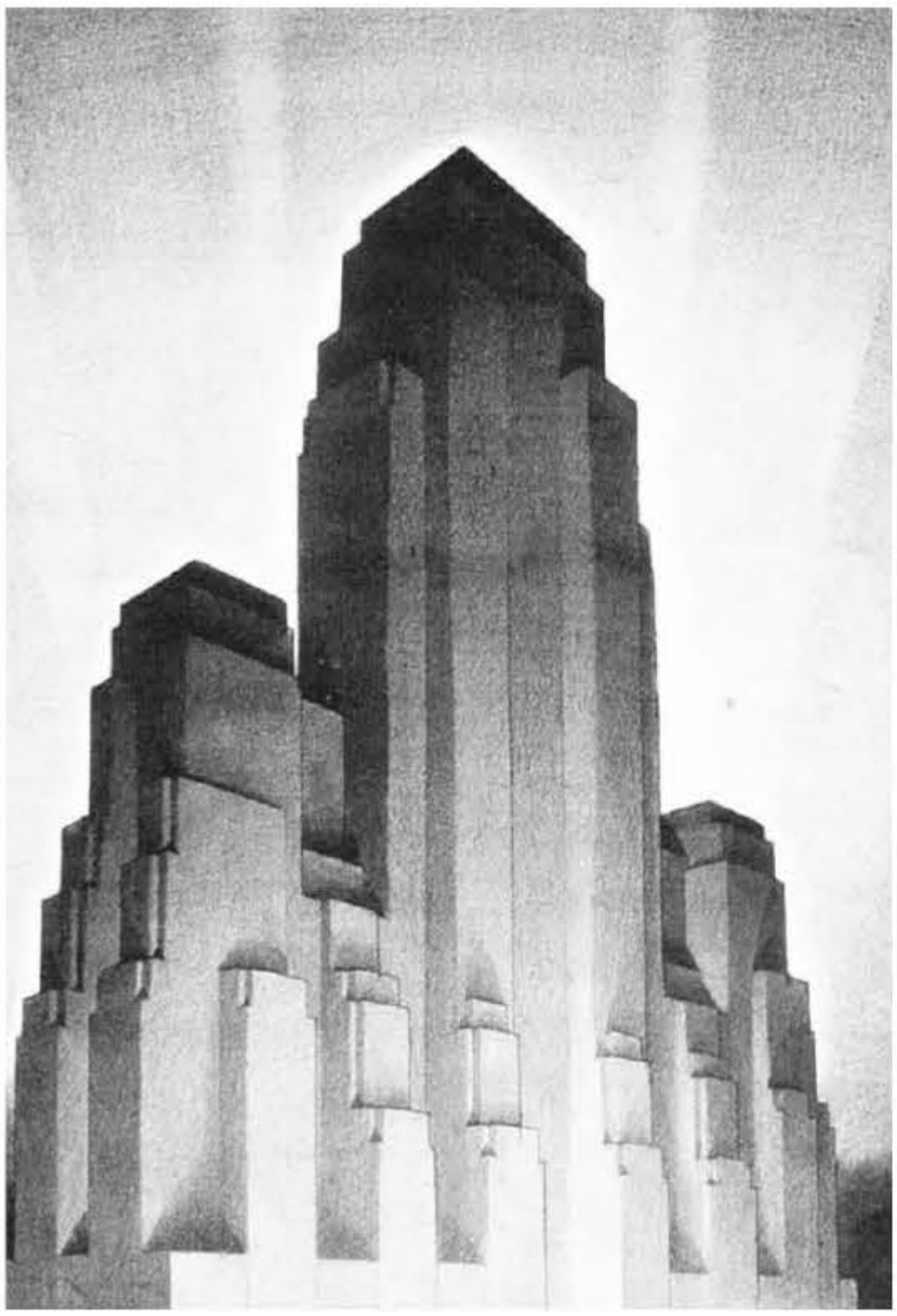
La rue actuelle, avec ses « dispositions incommodes et son hygiène déplorable » face à « la rue du futur » qui résout toutes les difficultés de la rue traditionnelle.

Discours d'Eugène Hénard à la *Town Planning Conference* de Londres, 1910

Je me propose d'étudier l'influence que les progrès de la science et de l'industrie modernes peuvent avoir sur la construction et les aspects des villes de l'avenir [...] Pour faire entrer ces hypothèses dans le domaine de la réalité, il faudrait dépenser des sommes énormes, et c'est ce qui en rejettera l'exécution à une époque extrêmement lointaine. Pourtant, la révolution profonde, provoquée dans les idées par l'avion, [...] ouvre de telles perspectives qu'il est permis de tout espérer .



Crowding Towers, Hugh Ferriss (1929)
© Hugh Ferriss



Fourth stage, Hugh Ferriss (1929)
© Hugh Ferriss

Des vertus du voyage pour les architectes

Entretien avec Michel Holley, mars 2017

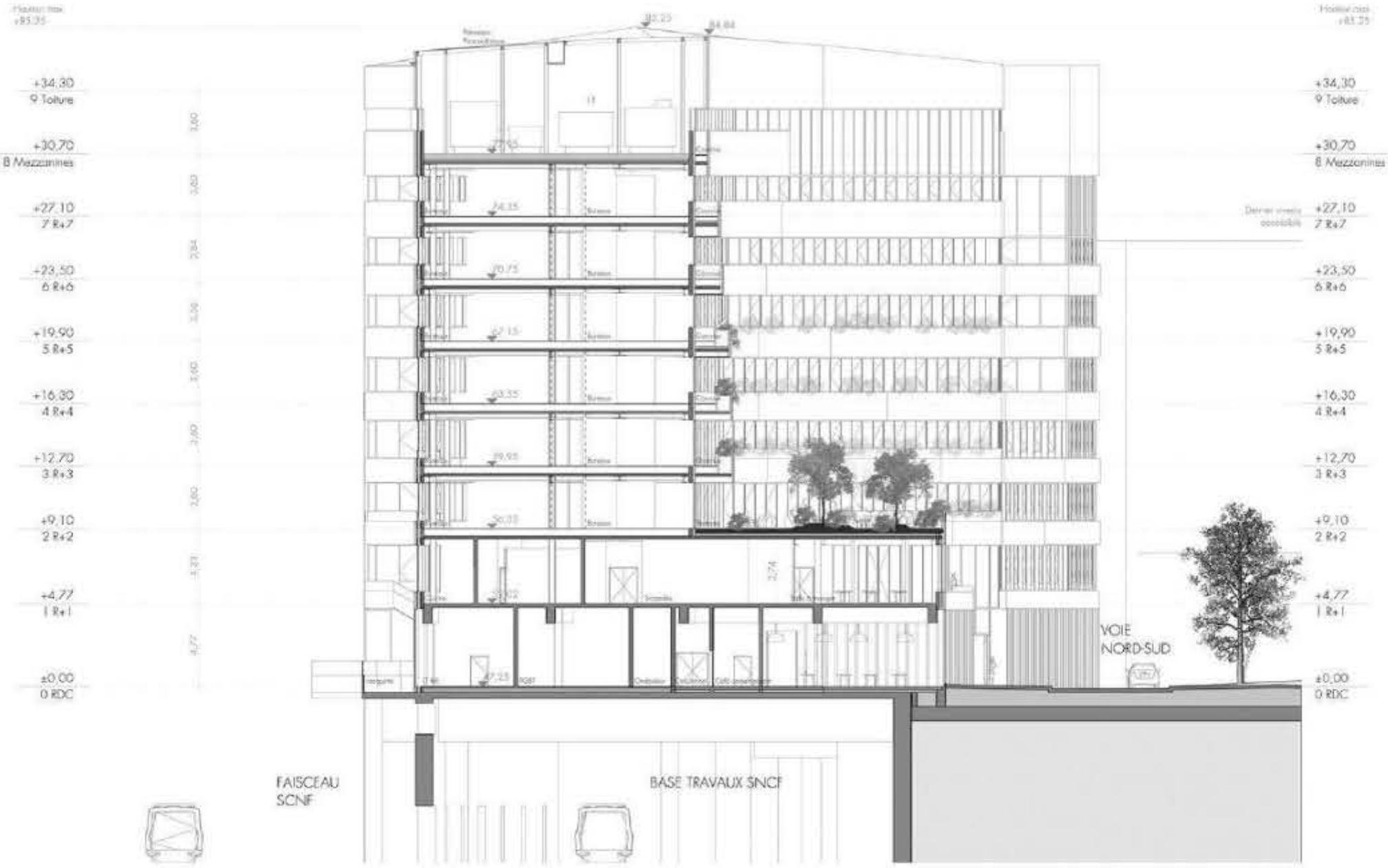
« Mon premier voyage à New-York, j'ai eu un sentiment de désorganisation de l'espace bien que l'on pouvait percevoir des prémices d'organisation avec le *Rockfeller Center*. Puis, surprise et bonheur lorsque j'ai découvert le travail de Mies qui crée un espace organisé et enchanteur ! »

« Le Barbican à Londres, c'était inédit ! Ils ont construit un sur-sol, faute de remblayer l'existant après les destructions*! »

« Lors du concours de Berlin pour l'IBA en 1957, la ville avait invité les 10 architectes les plus en vue de l'époque à reconstruire un quartier : Corbu, Beaudoin et Lopez ont été choisis parmi les français. Je suis allé avec Beaudoin à Berlin pour défendre le projet. »

« Mon histoire de recherche plastique urbanistique, c'était une recherche de l'organisation de l'espace ; j'ai trouvé cette inspiration dans le premier groupement de tours de Mies van der Rohe à Chicago. Aujourd'hui, si on regarde la *skyline* de La Défense, par exemple, on ne retrouve pas cet effet de plafond et d'organisation de l'espace recherché, comme sur le Front de Seine ».

* Le Barbican est un quartier résidentiel de Londres construit entre 1965 et 1976, pour remplacer une zone de 16 hectares détruite par les bombes allemandes durant le Blitz de 1941.



Coupe d'un bâtiment construit sur la dalle des Batignolles © Chartier-Dalix/Brenac & Gonzalez

Quelle place pour l'urbanisme de dalle aujourd'hui ?

Il est possible de considérer les dalles comme une incarnation, une pétrification, à un moment donné, d'une utopie. Et c'est sans doute ce qui en fait l'intérêt aujourd'hui : à partir de ces éléments tangibles, il est permis de mesurer l'écart entre les rêves véhiculés à l'origine de leur conception et ce qu'elles sont devenues, entre les utopies de l'époque et celles qui animent actuellement le champ urbain.

Au demeurant, même si elle se pare de vocables différents (socle, sur-sol, etc.), cette manière de faire la ville perdure. Le principe d'empilement reste le même et se présente souvent comme une nécessité pour construire densément.

Ainsi, en visitant aujourd'hui le quartier des Batignolles dans le 17 e arrondissement de Paris, on s'aperçoit que la dalle n'a jamais complètement disparu des projets. Depuis 2007, cet ancien espace ferroviaire de 50 hectares, situé dans le faisceau de la gare Saint-Lazare, fait figure d'exemple de renouveau urbain à l'échelle du Grand Paris. S'articulant autour du parc Martin Luther King, le projet repose sur trois grandes idées :

- aménager des espaces verts et de convivialité ;
- favoriser la mixité avec des logements, des bureaux et des équipements ;
- créer de nouveaux espaces publics.

Il reprend donc des principes déjà énoncés par les modernes : travailler, habiter, se déplacer et se divertir. Autres temps, autres mœurs ; les attentes, et donc, la mise en œuvre de ces usages, elle, est différente. En revanche, la problématique de faire cohabiter des fonctions différentes dans un contexte de ville dense demeure, et c'est pourquoi le principe de la dalle est adopté. En-dessous de celle-ci, se situent 400 places de parking ainsi qu'une vaste plateforme logistique de la SNCF.



Vue de la Zac des Batignolles depuis le faisceau ferroviaire (2017) © Sergio Grazia



Vue sur le parc Martin Luther King (2014) © Sergio Grazia

Autour de la voie principale du quartier s'articulent, d'un côté, les logements donnant sur le parc ; de l'autre, les bureaux situés le long de la voie ferrée afin de faire écran au bruit. Au milieu, se déploient une rue et des jardins disposés en gradins qui permettent d'atténuer la forte pente de la dalle. Deux passerelles permettent également de relier le quartier Saussure, situé de l'autre côté des voies ferrées.

Quoiqu'on en dise, la figure de la dalle traverse les époques. Destinée à opérer des liens avec l'existant, la dalle contemporaine travaille désormais sur des opérations de « couture urbaine ».

Chiffres clés

- 35 000 m²
- 14 500 m² d'espaces publics
- 20 500 m² d'îlots constructibles
- 550 m de long
- 50 à 70 m de large
- 10 m au-dessous du niveau du parc



Vision du futur quartier de La Défense (1967) © Paris Match

La dalle, espace public piéton de 31 hectares, contribue à la singularité d'un ensemble basé sur un principe d'organisation verticale des quatre fonctions humaines : habiter, travailler, se divertir, se déplacer. Ayant pour vocation de protéger les passants du bruit et des dangers de la circulation, elle marque en fait le triomphe de la voiture que l'on imagine à l'époque défi - nitif. Elle ne figure pourtant pas dans le premier projet d'aménagement des années 1950 qui définit un principe de terrasses ponctuelles entre les bâtiments. Cependant, l'avantage pour les architectes de concevoir sur un sol vierge apparait rapidement. Construite comme un espace plutôt discontinu, elle se connecte difficilement avec le tissu urbain environnant et nécessite des aménagements gigantesques, longs et coûteux.

Autre originalité, les unités foncières s'apprécient en trois dimensions, s'évaluant ainsi en mètres cubes et non en mètres carrés. Ce montage permet à des constructions privées de côtoyer des dépendances du domaine public. Différentes strates se superposent verticalement :

- des réseaux publics de transport (métro, RER, autoroute A14) et des parkings en infrastructure ;
- une esplanade publique en superstructure ;
- des tours de bureaux, logements et surfaces commerciales.

Cette configuration particulière va favoriser la densification verticale.

En 2015, l'Epad présente Stratégie 2025, un plan d'avenir pour le quartier La Défense Seine Arche. Ses objectifs sont les suivants :

- élaborer un projet urbain durable ;
- développer l'offre d'animations (notamment commerciale avec les projets Oxygen et Table Square) ;
- élargir le périmètre de concertation entre les différents acteurs du territoire (564 hectares répartis sur La Défense, Nanterre [Seine Arche] et une partie de La Garenne-Colombes).



The Johnson Wax headquarters, Frank Lloyd Wright (1969) © Courtesy of the Library of Congress



Vue actuelle de la tour Initiale © Fotolia

Travailler : les tours de La Défense

La tour Initiale est la première tour construite à La Défense ; c'est sur ce modèle que devaient être construites toutes les tours du quartier. Son architecte, Jean de Mailly (également auteur du Cnit), est marqué par les gratte-ciel américains et en particulier la tour Johnson de Frank Lloyd Wright. Avec Jacques Depussé et l'ingénieur Jean Prouvé, il en adapte les modèles tout en se pliant aux exigences d'alignement et de gabarit du premier plan d'aménagement de 1964 : 100 m de hauteur, 24 m de large et 42 m de profondeur.

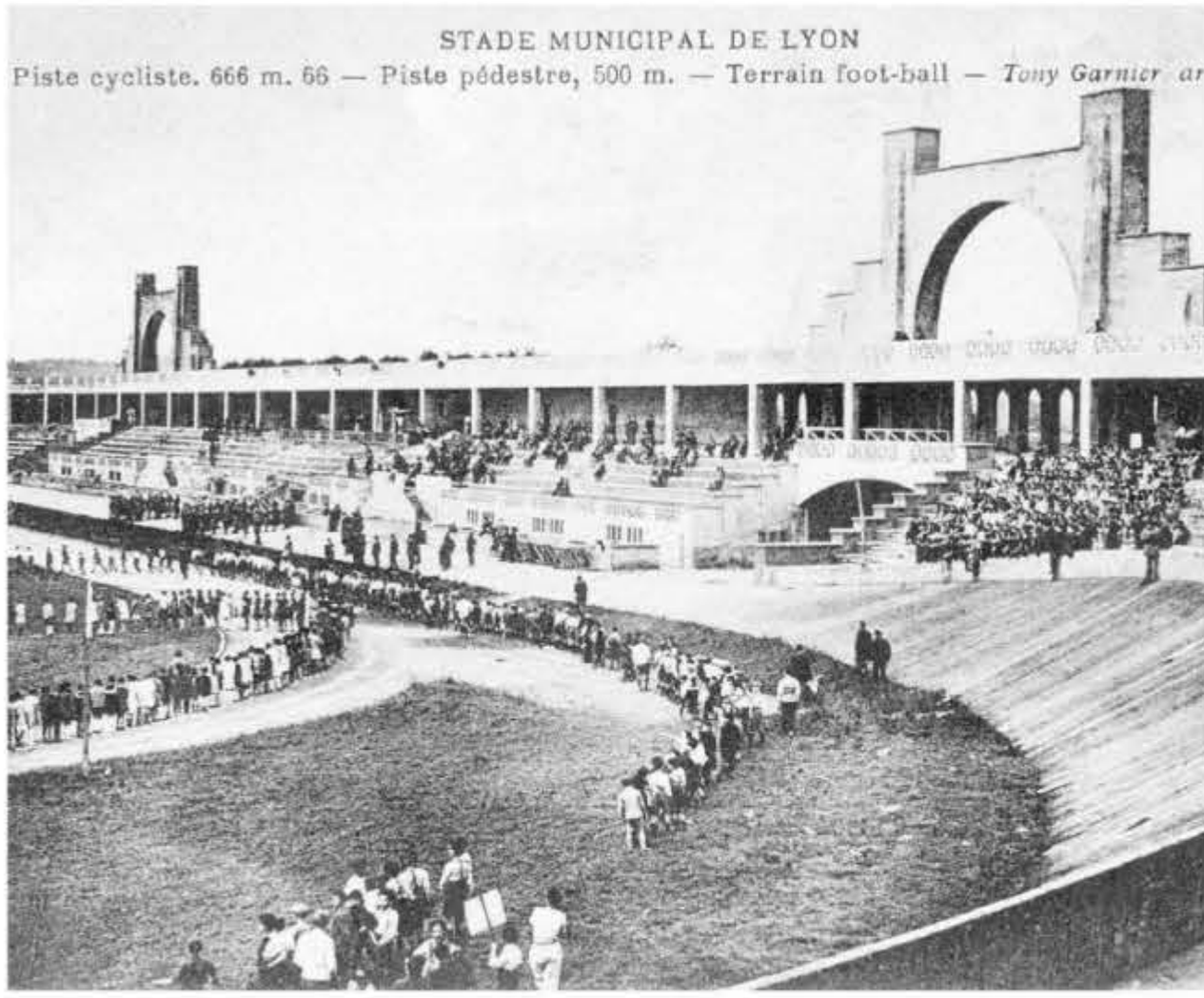
Construite en un an et demi, elle constitue un modèle de perfectionnement et d'innovation. À titre d'exemple, il faut aujourd'hui le même temps pour construire une résidence pavil - lonnaire sur plan type. Le système constructif est pourtant totalement nouveau à l'époque :

- un noyau central longitudinal en béton (abritant les ascenseurs) qui assure la rigidité structurelle du bâtiment ;
- une façade aux angles arrondis et vitrages incurvés, indépendante de la structure porteuse grâce au procédé du mur-rideau ;
- une ventilation intégrée à la double peau.

La tour a été complètement rénovée par les architectes Valode et Pistre entre 2001 à 2003.



Immeuble du 140, rue de Rennes à Paris, Paul Auscher (architecte) et François Hennebique (constructeur) (1904) © Pavillon de l'Arsenal



Stade de Lyon, Tony Garnier (1916)
© Archives municipales de Lyon

« Combinaison particulière du métal et du ciment en vue de la création de poutraisons très légères et de haute résistance » est déposé en 1892. Il y détaille comment placer les fers en fonction des contraintes et préconise l'emploi d'étriers pour relier les fers longitudinaux afin de répondre à l'effort tranchant.

Mais la grande force d'Hennebique reste sa stratégie de promotion. Dès 1892, il publie une brochure vantant les mérites du béton : « Plus d'incendies désastreux ». Diffusée à 3 000 exemplaires, cette publication provoque un afflux de commandes qui, de manière paradoxale, conduit Hennebique à fermer son entreprise de construction. Il abandonne le chantier pour se consacrer à la conception : il invente le bureau d'études. En France, cette entité devient la figure dominante de la maîtrise d'œuvre. Entre 1895 et 1910, le succès de la maison Hennebique repose sur le monopole qu'elle détient dans le domaine de la construction en béton armé. Peu à peu, le matériau est reconnu pour ses facultés d'adaptation formelle liées à sa moulabilité : les architectes son conquis.

Dans les années 1920 et 1930, deux approches différentes se rencontrent face au béton : celle des architectes traditionalistes qui le considèrent comme une technique neutre et laissent à l'entreprise le soin de fixer l'emplacement des points porteurs destinés à être cachés ; par opposition, celle des architectes modernes qui vont l'utiliser pour jeter les bases d'une esthétique nouvelle. Pour eux, ce matériau devient l'outil privilégié du renouvellement de l'architecture car il focalise les critères esthétiques et doctrinaux de leur mouvement : le béton libère le plan et les formes [1]. Il faudra attendre un certain temps avant que le matériau, laissé sans apprêt, soit mis en avant comme témoignage du *process* de travail : en effet, ce n'est qu'en 1952 que Le Corbusier achève l'unité d'habitation à Marseille, premier bâtiment identifié de « béton brut ».

1 On se souvient que les cinq points de l'architecture moderne, édictés en 1927 par Le Corbusier et Pierre Jeanneret, sont : les pilotis ; le toit-terrasse ; le plan libre ; la fenêtre en bandeau ; la façade libre.

CHAPITRE 7

MUTATIONS CONTEMPORAINES



Le front de Seine du XVe arrondissement : un quartier résidentiel dont les tours de 100 mètres regardent la Seine où jaillissent des hydroglisseurs et où est installé un petit port de plaisance. L'opération s'étend sur 2 km. hélicos. Comme à la Défense, une dalle de béton recouvre les autoroutes et les 6 500 places de parking. La dalle est recouverte de jardins et de promenades pour piétons. Au centre, près du pont, on voit une église pas qu'au pont aval du boulevard périphérique. Traits dessin montre la partie centrale de l'opération. Au milieu, le parc de Grenelle reconstruit est dominé une autoroute à six voies et sur l'île des Cygnes est installé un sphérique dans laquelle prévoit qu'elle sera un lieu de séjour et, à dr., le bâtiment bas est un groupe scolaire. Au centre gauche du dessin, un hôtel de luxe derrière lequel se aperçoit la tour d'une salle des congrès.

Bercy en 1990. A la place des entrepôts à vin, des tours de bureaux et d'habitation (celles en gradins) ont surgi au bord de la Seine. Au centre, par le nouveau pont de Tolbiac et 7 km d'autoroute, on peut rejoindre en quelques minutes le Front de Seine du XVe. A droite, on voit le grand parvis d'un club nautique ; au milieu du dessin, au premier plan, le centre commercial de 10 000 m², avec ses cheminements de passages et ses galeries et, à gauche de la voie centrale, un building de bureaux haut de 180 mètres. Derrière l'immeuble-héliport on aperçoit la Maison de la culture de Bercy. Au premier plan, à dr., les premières tours du quartier nouveau de la rue de Lyon et, à g., la partie conservée des entrepôts : ils sont recouverts de jardins suspendus, comme la dalle de béton qui s'étend entre les tours et la Seine (la voie expresse rive droite y passe).

Vision du futur quartier du Front de Front de Seine (1967) © Paris Match

Le Front de Seine, Paris 15e : histoire d'un quartier entre utopie et réalité

Comme un vaisseau amarré au quai de Grenelle, le Front de Seine est un morceau de ville dans la ville, le témoin d'une époque qui contraste violemment avec la ville historique, dense, basse, homogène. En visiteur novice, il est difficile de se frayer un chemin sur la dalle et de ne pas s'y perdre !

Conçu dès 1959, puis construit à partir de 1967, le quartier du Front de Seine est l'un des programmes de rénovation urbaine les plus innovants et ambitieux du Paris d'après-guerre. Sur un sol artificiel de 5 hectares, ponctué d'une vingtaine de tours, les concepteurs ont développé une vision de la ville du futur p rivilégiant la verticalité et la stratification des fonctions urbaines : habiter, travailler, circuler.



École Le Cordon Bleu, Bruno de Gabrielli (2016) © Le Cordon Bleu

L'art en ville

La lumière sur les œuvres d'art qui animent la dalle du Front de Seine n'a été faite que très récemment grâce à une étude commandée en 2015 par la SemPariSeine [1]. La rencontre avec les artistes impliqués sur le projet a permis de comprendre comment les architectes sollicitaient alors le réseau des Beaux-Arts dont ils sont encore issus à l'époque. Plus d'une trentaine d'éléments architecturaux ou artistiques, sur ou autour de la dalle, ont ainsi été répertoriés. Ceux-ci forment une formidable collection qui illustre le talent d'artistes en devenir ou déjà renommés tels que Dalí, Jean-Loup Ricur, François Stahly, Attila, Olivier Debré, André Scherb ou encore Pierre Baqué dont, ce qui reste de l'œuvre, a longtemps été surnommé « le faux Calder ». Beaucoup de ces œuvres ont été détruites lors des travaux d'étanchéité de la dalle ou parfois par méconnaissance de leur valeur.

L'art en ville, l'art urbain, le *street art* sont plus que jamais d'actualité et, aujourd'hui, dans le cadre de la redynamisation tertiaire, des artistes sont à nouveau sollicités. Ouvert en 2017, le nouveau concept hôtelier Yooma, implanté dans un bâtiment imaginé par le designer Ora-ïto et l'artiste Daniel Buren, en est un parfait exemple.

1 Étude réalisée par l'auteur de 2015 à 2016.



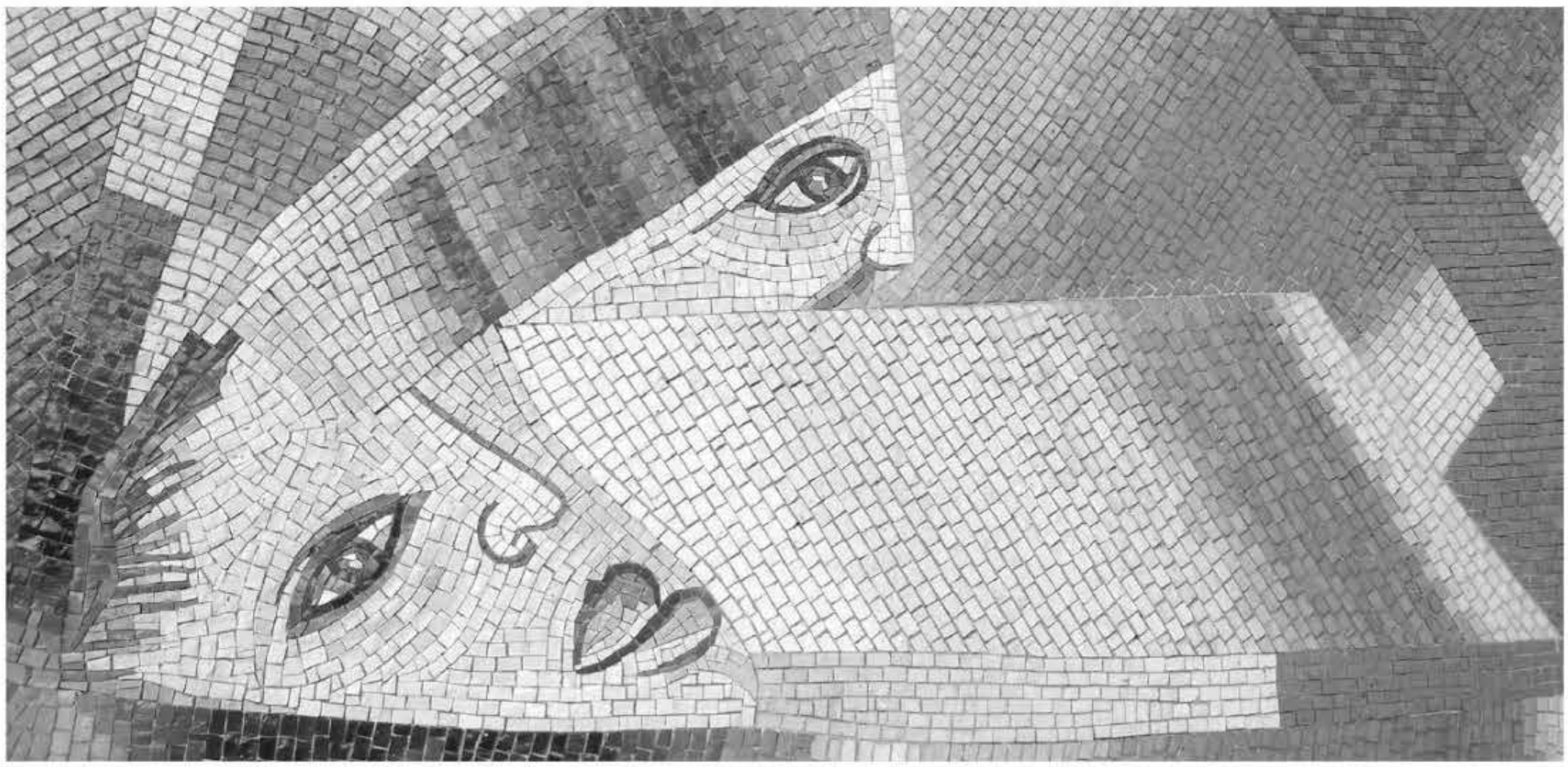
Espace de jeux, Pierre Baqué (années 1980) © Archives SemPariSeine



Espace de jeux réduit à une simple sculpture de barres métalliques (2018) © Archives SemPariSeine



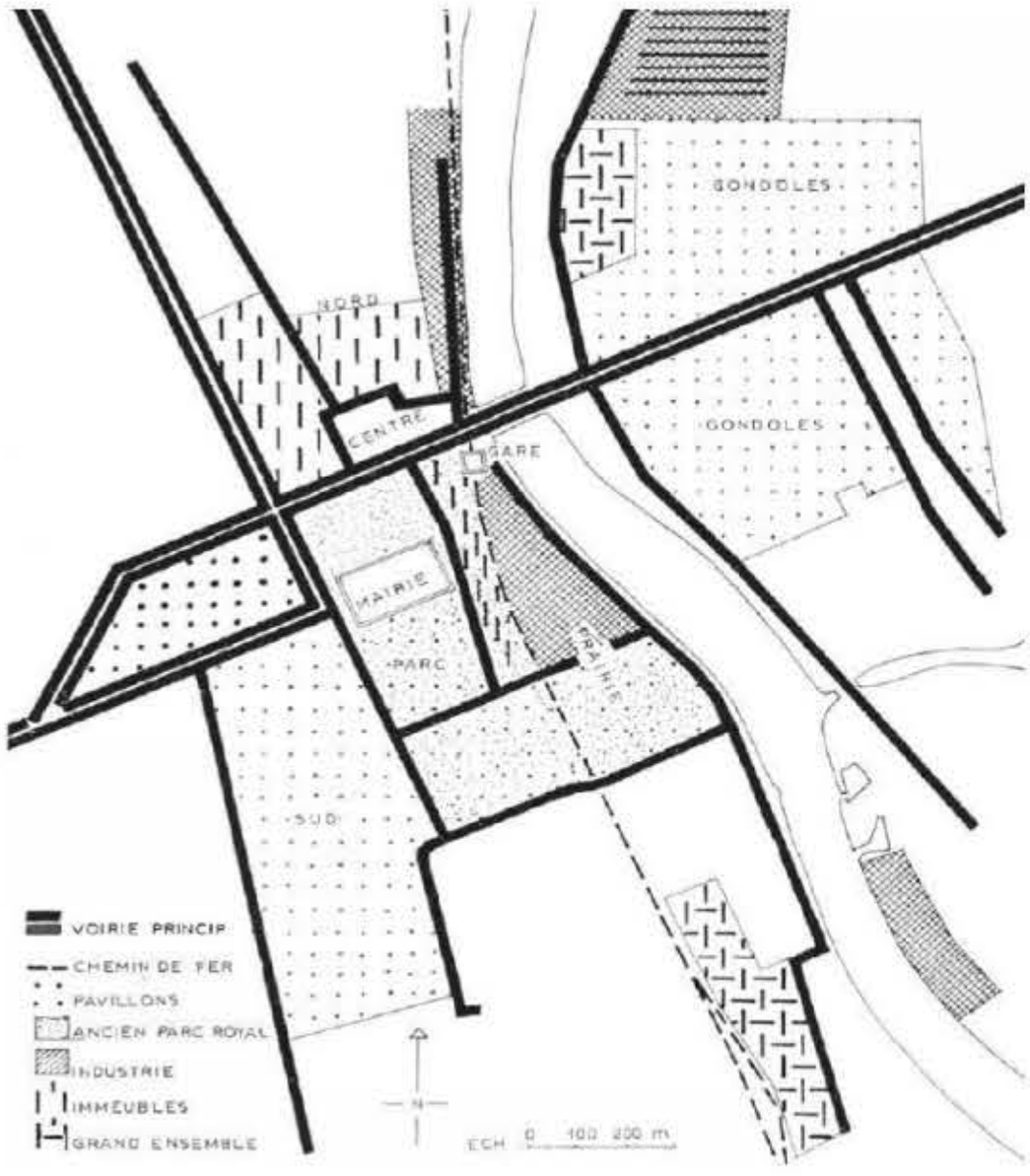
Jardin sur le toit de la CPCU dépouillé de ses cheminements et de ses jeux d'eau (2018) © LVA-CHB



Mosaïque d'Attila © LVA-CHB

Dessin du château de Choisy dans son état d'origine (1685), Pérelle
© Archives municipales de Choisy-le-Roi

prospère, un lent échouage urbain s'amorce au cours du XX e siècle avec le début de la désindustrialisation. Marquée par les stigmates de ce passé industriel, la ville souffre, en outre, d'une carence d'équipements et de l'absence de plan d'urbanisation. Les extensions urbaines traduisent cette désintégration progressive. En 1956, le grand ensemble de Choisy-Orly est édifié sans autre considération que celle du prix du terrain et sans souci de liaison. L'implantation des zones d'activités industrielles est également peu rationnelle. Le projet d'implantation de la cokerie Paris-Sud, initié en 1912 puis abandonné, est repris dans les années 1950, à la veille de la crise de la sidérurgie, et alors même que l'installation ne se justifie plus. Sous la pression de groupes nationaux et régionaux, la commune peine à défendre ses intérêts et devient l'exutoire d'une région qui cherche à loger son trop-plein d'activités.



Plan de Choisy-le-Roi (1962)
© Archives municipales de Choisy-le-Roi

POSTFACE

Les récents dérèglements climatiques nous poussent à nous responsabiliser et à nous questionner sur nos métiers. La ville est à considérer comme un métabolisme vivant. C'est une puissante source d'inspiration, qui combinée à la data produit des outils fascinants. Ainsi, l'approche de chercheurs comme Patrice Ceccarini, professeur en théorie et pratique de la conception architecturale et urbaine (TPCAU) à l'Ensa-PVS est une forme d'ouverture qui remet le vivant au cœur de la pratique et propose de redéfinir les principes fondateurs de la conception architecturale par l'approche du systemic design.

La redécouverte de la nature des œcoumènes[1] humains

Un état des lieux de l'urbanisme de dalle et vertical : les symptômes d'un malaise annoncé

Les faits recueillis dans cet ouvrage constituent une somme d'informations dont l'intérêt ne se limite pas au seul argument concernant la modernité de l'urbanisme des Trente Glorieuses ni à la réinvention de la ville verticale et de ses mutations futures.

Au-delà de cette typologie architecturale particulière – l'urbanisme des tours et des dalles –, on retrouve constamment les mêmes interrogations sur l'habitat contemporain : pour quelles raisons les créations architecturales audacieuses de la modernité ont-elles échoué et comment agir pour les réhabiliter en fonction de nos besoins actuels ? Comment la vie humaine pourrait-elle les réinvestir positivement ?

Pour répondre à ces questions, nous devons considérer les différents aspects du problème sans adopter une posture alarmiste. Il faut néanmoins reconnaitre que la lecture des différents chapitres du livre confirme certaines inquiétudes : les habitats humains contemporains d'après-guerre comme la barre ou la tour sont difficilement habitables et, de surcroît, ils constituent désormais environ 85 % des édifices construits sur le globe terrestre. Alors, comment interpréter cet état des lieux ?

Pensée mécaniste et réductionniste

Ce qui frappe, à première vue, dans les procédures de conception d'hier – et encore largement d'aujourd'hui –, c'est leur caractère *mécaniste et réductionniste* appuyé sur une culture anthropocentriste et culturaliste dépourvue d'approche scientifique rigoureuse. Il s'agit, pour l'essentiel, de formules univoques purement dogmatiques fondées sur des programmes simplifiés et arbitraires. Cette posture considère rarement l'ensemble des facteurs d'une situation donnée. En abordant avec mépris la nature des phénomènes territoriaux, elle devient la source d'un véritable fléau aux effets délétères. Faisant fi du réel sensible, il s'agit alors d'agir rapidement sur le territoire, en apportant une solution technique préconçue. Il faut ici blâmer la logique d'urgence permanente de la production et, cela, quel qu'en soit le prix.

1 Vient du grec *oikoumenê*, « la terre habitée ». Partie habitable de la surface terrestre.