Histoire de l'urbanisme de la Renaissance à nos jours

L'art et la raison

Gilles Novarina

EDITIONS LE MONITEUR

Sommaire

Préface 7

Introduction 9

1 La ville régulière 19

Les premiers pas de la ville régulière : de la Renaissance au baroque 21

L'urbanisme hausmannien 45

Le réformisme social et urbain de Cerdà 67

2 La ville organique 87

Camillo Sitte ou l'invention de la ville historique 89

La *garden city* en Angleterre 105

Le modèle de la *garden city* et sa diffusion 133

La théorie de la ville organique 169

3 La ville moderne 185

Congrès internationaux d'architecture moderne et Charte d'Athènes 187

Construction de l'État-Providence et premières expérimentations en France 209

La modernité ordinaire des grands ensembles 237

Le plan INA-Casa : mettre un frein au chômage par la construction de logements ouvriers 259

Dissensions au sein des CIAM et constitution du Team 10 269

Les *New Towns* britanniques 283

4 Les débats contemporains : construire des alternatives au modernisme 299

La typo-morphologie italienne : émergence et diffusion d'un modèle 301

Planification territoriale et projet urbain en Italie à la fin des années 1990 313

L'École française du projet urbain 333

Le *New Urbanism* aux États-Unis 359

Conclusion 379

Table des matières 389

Préface

par François Ménard, chargé de mission recherche au sein du Puca

Lorsque le Plan Urbanisme Construction Architecture (Puca) fut sollicité par l'auteur du présent ouvrage pour prêter son concours à sa publication, la réponse fut d'emblée « oui », un « oui » immédiatement assorti d'une réserve : « Enfin, il faut voir… ». Le Puca, organisme interministériel dédié à la recherche sur la ville, la conception architecturale et urbaine, et l'habitat, ne pouvait en effet rester indifférent à un projet s'inscrivant dans le cœur même de son activité. Proposer une « Histoire des théories de l'urbanisme » était faire œuvre utile, auprès des étudiants – futurs praticiens – mais aussi de tous ces acteurs qui gravitent autour de la discipline, au sein d'autres métiers de la conception, du côté de la commande politique souvent déterminante mais pas toujours informée et dans d'autres disciplines plus exclusivement analytiques en charge d'étudier les phénomènes urbains : les sciences sociales au sens large. Mais – et c'est là d'où venait cette réserve – les défis qu'impose aujourd'hui la prise de conscience d'une nécessaire « bifurcation » ou « transition » écologique ne frappaient-ils pas d'obsolescence toutes les considérations antérieures sur l'art et la science de bâtir des villes, considérations qu'il ne fallait certes pas juger à l'aune de nos connaissances actuelles, mais qui, formées à l'âge où les limites planétaires paraissaient encore lointaines et où la notion d'anthropocène n'avait pas encore été forgée, ne pouvaient plus servir de références, même à titre de socle ? Cette interrogation légitime pouvait toutefois être renversée et posée en des termes opposés : n'est-il pas au contraire nécessaire à l'heure où l'urgence climatique devient la référence essentielle au nom de laquelle on conçoit et on évalue la ville et le projet urbain, de disposer d'une Histoire spécifique de l'urbanisme, cette *« science de l'action », qui posséderait « une double dimension analytique et prescriptive »* nous dit Gilles Novarina, afin de déterminer ce qu'il convient d'en conserver et ce qui peut être abandonné ou dépassé ?

C'est de la réponse positive à cette seconde question qu'est venue la décision de soutenir ce projet.

Mais l'ouvrage que vous tenez entre vos mains, s'il respecte ce programme de façon resserrée ne se contente pas de le suivre.

Sa manière de le tenir de façon resserrée pourra surprendre ou décevoir. Gilles Novarina écrit en effet à partir d'un lieu et d'un temps particuliers : la France du début des années 2020. Et s'il « déprovincialise » la réflexion, faisant la part belle aux expériences italiennes et anglo-saxonnes, il limite son exploration aux mondes qui ont configuré l'urbanisme par des modèles, des pratiques théorisées et des controverses. Il écarte ainsi les formes antérieures, spontanées ou populaires d'urbanisation non qu'elles ne présenteraient pas d'intérêt mais en ce qu'elles échappent, pour le pire ou le meilleur, aux modèles réflexifs d'un urbanisme-activité, que l'auteur a pris pour objet, et ce quand bien même elles participeraient aux processus d'urbanisation. De la même manière, s'il n'élude pas la relation qu'entretient l'urbanisme avec le politique et plus largement avec les transformations sociétales, il n'entre pas dans

les débats sur les modèles d'urbanisation : nul développement ici sur les phénomènes de métropolisation/globalisation, dualisation et relégation, classements et *ranking*. Pas « d'urbanisation du capital » ni de financiarisation de l'investissement résidentiel. Certains s'en émouvront mais le propos gagne en netteté et en contour ce qu'il perd – c'est à voir – en perspective socioéconomique. Gilles Novarina donne des clés de compréhension interne aux modèles qu'il décrit, il en livre le contexte mais n'en fait pas l'économie politique, il ne se livre pas à une sociologie du dévoilement, que d'autres produisent ou ont déjà produit par ailleurs et de façon convaincante.

Enfin, il ne cède pas au « moment historiographique » qui voudrait que l'histoire des modèles d'urbanisme soit revisitée à la lumière exclusive des débats contemporains, conduisant par exemple à faire une histoire de l'urbanisme en tant que pratique écologique ou environnementale qui s'ignore, à en écrire une contre histoire alternative ou à dresser une généalogie de ses impensés. Il s'agit là d'un autre programme que là aussi d'autres se chargent de mettre en œuvre.

Ce faisant, ce qui est décrit ici comme des restrictions programmatiques est aussi ce qui en constitue l'élargissement et ce qui en fait l'actualité.

Sa relecture de l'histoire de l'urbanisme – car c'est bien à une relecture à laquelle l'auteur nous invite – permet de dépasser des représentations fortement ancrées au point qu'on les conçoit comme constitutive de la discipline telle l'opposition entre urbanisme progressiste et urbanisme culturaliste et redécouvrir ainsi une pluralité de sentiers, de compositions et de figures – répertoires autant que référentiels – permettant d'envisager nous dit Gilles Novarina « une adaptation au changement climatique » selon des figures plurielles, tantôt en continuité, tantôt en rupture avec les pratiques antérieures « tout en répondant aux aspirations différentes des individus, des ménages et des groupes sociaux ». Et c'est bien cela que nous apprend cette histoire de l'urbanisme à travers ses modèles : loin de se résumer à une opposition entre quelque chose qui serait de l'ordre de la tradition et de l'autre une incarnation de la modernité, loin de se résumer à des théories dont on percevrait aujourd'hui les traces de leur mise en pratique, l'urbanisme en tant que pratique analytique, créative et prescriptive fait histoire autant par la novation qu'il propose que par la place qu'il accorde à la ville déjà là. Il travaille moins à l'obsolescence de cette dernière que contre elle, tantôt avec une certaine violence, celle de la *tabula rasa* dont on sait les dégâts collatéraux, tantôt avec une intelligence de l'environnement dont témoigne le présent récit. À l'heure où l'enjeu est de poursuivre l'aventure urbaine sur la ville existante et non en extension de celle-ci, cet enseignement est des plus précieux.

Introduction

Depuis de nombreuses années, la définition de l'urbanisme et sa constitution en tant que discipline spécifique font l'objet de débats nombreux et parfois passionnés au sein des milieux professionnels comme de la communauté scientifique. Ayant pour objet la ville et, plus largement, l'ensemble des territoires qui sont concernés par l'urbanisation, l'urbanisme convoque des savoirs qui relèvent de l'architecture, de l'ingénierie, des sciences sociales et est présenté comme pluridisciplinaire. Il est régulièrement sujet à controverses, en raison des difficultés grandissantes à maîtriser les processus de développement et de renouvellement de villes qui doivent faire face à la mondialisation de leur économie, à l'éclatement des communautés sociales traditionnelles et à l'émergence de réseaux de sociabilité délocalisés, à la diffusion de l'urbanisation ainsi qu'aux effets du changement climatique sur l'environnement.

Pour comprendre les changements de plus en plus rapides qui marquent aujourd'hui les territoires urbanisés, nombreux sont les chercheurs et praticiens qui mettent en avant de nouveaux concepts permettant de mieux cerner la complexité des processus à l'œuvre. Les économistes opposent les métropoles, qui captent les flux économiques et financiers circulant à l'échelle mondiale, aux villes petites et moyennes ainsi qu'aux territoires ruraux qui sont tenus à l'écart et doivent donc faire face à un déclin démographique et économique. Les sociologues insistent sur les phénomènes de ségrégation et de gentrification et parlent de ville duale. Les urbanistes, architectes et géographes tentent de caractériser les processus d'étalement urbain à travers les notions de *sprawl*, d'*edge city*, de rurbanisation, de ville archipel ou de *città diffusa*. Et face aux enjeux environnementaux, sous l'influence des sciences du vivant, les concepts de développement durable, de ville durable, de ville résiliente ou de ville en transition sont de plus en plus utilisés.

Pour répondre à ces interrogations, ce livre propose un regard rétrospectif en s'intéressant à la manière dont, au cours de l'Histoire, les architectes, ingénieurs, paysagistes, urbanistes, historiens, géographes, sociologues ont cherché à élaborer des modèles d'interprétation pour comprendre les transformations passées et à venir des villes. Si l'objectif de ce livre est de procéder à la reconstitution d'une histoire, il est aussi de revisiter ces modèles pour intégrer les notions de durabilité et de résilience devenues incontournables pour traiter aujourd'hui ces transformations.

Quelle définition de l'urbanisme ?

L'urbanisme, comme son étymologie l'indique, traite de la ville et demeure encore aujourd'hui considéré soit comme une sorte d'appendice de l'art particulier qu'est l'architecture, soit comme une partie intégrante des sciences de l'ingénieur qui relèvent du génie urbain.

Des chercheurs insistent sur la nécessité de réfléchir à ce qui différencie l'urbanisme des savoirs qui lui sont proches et, plus particulièrement, de l'architecture et de l'ingénierie. Pierre Merlin fait sienne la première définition française parue dans un numéro datant de 1910 du *Bulletin de la Société Neuchâteloise*

de Géographie. L'auteur, Pierre Clerget, définit l'urbanisme comme « l'étude systématique des méthodes permettant d'adapter l'habitat et plus particulièrement l'habitat urbain aux besoins des hommes »[1]. Cette définition, qui peut sembler à première vue sommaire, contient pourtant les présupposés qui sont à la base des conceptions défendues en France, dans les Instituts d'urbanisme, dans les années 1960-1970.

Elle fixe la naissance de l'urbanisme au début du XX^e^ siècle, c'est-à-dire à un moment où émergent les premières critiques de l'urbanisme haussmannien, qui ne se serait pas préoccupé de l'habitat, plus particulièrement du logement des populations les plus pauvres. L'urbanisme se distingue donc des autres modes d'intervention sur la ville par sa volonté d'œuvrer à l'amélioration des conditions de vie des couches populaires. Il est donc caractérisé par une proximité avec les mouvements (philanthropiques, associatifs, syndicaux et politiques) qui s'engagent en faveur des réformes sociales.

Cette définition insiste en outre sur l'importance des études permettant d'analyser les besoins en logement et de mettre en œuvre des actions pour y répondre. L'accent est donc mis sur ce que les Anglais appellent le *survey* ou ce que les Français dénomment les études préalables. À partir des années 1950, ces études, qui s'appuient en large partie sur les sciences sociales, s'imposent comme un préalable incontournable à la mise au point des plans.

Elle assigne à l'urbanisme des missions larges qui portent à la fois sur l'organisation spatiale et sociale de la ville. L'urbanisme ne se limite plus à l'art de tracer les plans mais possède une dimension d'observation et d'analyse qui donne lieu à la création, à partir du début des années 1960, d'institutions spécialisées comme les agences d'urbanisme en France.

Une telle approche de l'urbanisme n'est pas sans poser problème. Elle exclut en effet du champ de l'urbanisme une série d'interventions qui ont profondément marqué la transformation des villes, comme par exemple l'action d'Haussmann à Paris au cours de la deuxième moitié du XIX^e^ siècle ou le projet d'extension de Barcelone dessiné, à la même époque, par Ildefons Cerdà. Merlin est ainsi amené à parler, à propos de ces interventions antérieures à la naissance de l'urbanisme, d'un « urbanisme avant la lettre ». Il aurait donc existé un urbanisme qui n'en aurait pas le nom, mais qui couvre une période qui va de l'Antiquité au XIX^e^ siècle, et qui regroupe des pratiques visant à « créer une disposition ordonnée de l'espace urbain, recherchant harmonie et efficacité »[2]. Françoise Choay parle de pré-urbanisme, faisant elle aussi du début du XX^e^ siècle, le moment de la naissance de l'urbanisme. La lisibilité du raisonnement ne devrait-elle pas amener à envisager une définition plus générique de l'urbanisme, qui pourrait prendre, selon les époques, un contenu architectural, technique ou social ?

Pierre Lavedan, dans son *Histoire de l'urbanisme*, s'autorise à parler d'un urbanisme grec et d'un urbanisme romain, puis d'un urbanisme médiéval et enfin d'un urbanisme classique qui couvre la Renaissance et l'Âge baroque. Il reproche en effet à l'architecte Louis Bonnier de croire que « si les hommes ont toujours essayé d'améliorer leurs conditions d'existence en commun, ces essais s'inspiraient de points de vue particuliers, besoins de circulation, de défense, d'extension, d'hygiène, de politique, d'aménagement décoratif, mais non pas d'une conception d'ensemble embrassant tout ce qui intéresse la vie matérielle et morale des habitants d'une grande cité ». Et Lavedan d'ajouter : « Permis aux grands artistes, pleins de leur œuvre, d'oublier de penser qu'ils ont eu des prédécesseurs. Mais l'historien sait qu'il n'existe pas en art de génération spontanée… L'œuvre des papes à Rome pendant trois siècles, l'aménagement des villes hollandaises dès le XVI^e^ siècle mettent en jeu toutes ces préoccu-

pations. Si cet argument de fait est jugé insuffisant, si l'on veut une confirmation théorique, qu'on ouvre ces grands recueils du XVIII[e] siècle français, Blondel ou Patte ; on y trouvera une notion de l'ensemble urbain et de ses exigences, aussi nettement affirmée que possible »[3]. La volonté de lire la ville non pas à travers les éléments qui la composent mais comme un ensemble remonte donc à quelques siècles.

Si l'on réfute la distinction pré-urbanisme/urbanisme, d'autres définitions existent, en interrogeant les termes voisins utilisés dans d'autres langues que le français. Si les Italiens utilisent *urbanistica*, très proche d'urbanisme, les Anglo-saxons emploient *town planning* et les Allemands, *städtebau*, termes qui renvoient à une conception plus technique, centrée sur l'élaboration des plans. La question posée est donc celle des rapports entre l'art de tracer les plans et les méthodes d'observation sociale. La définition la plus pertinente de l'urbanisme est proposée par l'auteur du plan de Barcelone, Cerdà qui, dans son ouvrage le plus connu, *Théorie générale de l'urbanisation*, publié en 1867, emploie le terme d'*urbanizacion* pour désigner à la fois le processus d'extension de la ville et l'ensemble des moyens d'action qui permettent de le maîtriser.

Urbanizacion est équivalent à urbanisme et « désigne l'ensemble des actions tendant à grouper les constructions et régulariser leur fonctionnement, comme l'ensemble des principes, doctrines et règles qu'il faut appliquer pour que ces constructions et leur groupement, loin de réprimer, d'affaiblir et de corrompre les facultés physiques, morales et intellectuelles de l'homme social, contribuent à favoriser son développement, ainsi qu'à accroître le bien-être individuel et le bonheur public »[4].

L'urbanisme organise donc la forme de la ville. Son objectif est, en effet, de grouper les constructions, c'est-à-dire à la fois de définir leur implantation et leur volumétrie et de tracer les voies qui permettent de les desservir. L'urbanisme se distingue d'autres modes d'action sur la ville par la priorité donnée à une intervention sur les formes urbaines, ce qui n'empêche pas, bien au contraire, de se préoccuper des conséquences que peut avoir l'organisation matérielle proposée sur le bien-être individuel et le bonheur public, autrement dit sur la vie sociale. Cerdà est donc conscient de la nécessité de s'appuyer sur une analyse sociale et économique lors de l'élaboration des plans et c'est pour cette raison qu'il accompagne son premier plan de Barcelone d'une monographie statistique sur la classe ouvrière (1856).

Adopter une telle définition permet de circonscrire le champ de cette discipline qu'est l'urbanisme et de sortir des débats sans fin qui ont opposé, au cours des années 1970 et 1980, architectes, ingénieurs, géographes et sociologues sur le caractère multidisciplinaire ou pluridisciplinaire de l'urbanisme. Ce dernier constitue en effet ce que certains appellent une science de l'action, qui possède donc une double dimension analytique et prescriptive. Pour Cerdà, l'action urbanistique porte sur la ville physique mais se préoccupe des effets des projets qu'elle élabore, des principes qu'elle fixe et des règles qu'elle adopte, sur les conditions de la vie sociale dans les territoires urbanisés ou en cours d'urbanisation.

Construire une histoire de l'urbanisme

L'une des hypothèses sous-jacentes de ce livre est que l'urbanisme a une histoire qui lui est propre : les projets de transformation des villes et les récits théoriques qui les accompagnent surgissent à des moments donnés dans un contexte social, économique et politique particulier ; ils sont amenés à se positionner par rapport à ceux qui les ont précédés. Il convient donc de reconstruire cette histoire et pour ce faire, de définir la période à prendre en compte pour procéder à cette construction.

Le point de départ

Le choix, qui a été fait, est de retenir comme point de départ la Renaissance et ce, pour deux raisons. C'est le début de l'ère moderne, relatif au moment où, dans le domaine des sciences et des techniques, comme dans celui des arts ou dans celui de la politique, s'établissent des valeurs, des principes et des règles qui influencent encore aujourd'hui notre façon de penser le monde et d'organiser la vie en société. Le terme d'humanisme est souvent employé pour en caractériser l'ensemble. De manière plus spécifique, c'est l'époque où se formalise un nouveau modèle culturel qui fait découler l'architecture et, par conséquent, l'urbanisme d'une série de règles et de normes abstraites, empruntées pour partie à l'Antiquité. Pour chaque projet particulier, ces principes sont réunis dans un plan qui est dessiné préalablement à l'ouverture du chantier. La réalisation par Filippo Brunelleschi du dôme de Florence (1418) symbolise « la fin de l'architecture comme cadre unificateur des différentes techniques constructives et son entrée dans la sphère d'une activité spirituelle qui précède toute spécialisation technique »[5]. L'architecture devient une activité de nature théorique qui s'appuie sur des traités.

Dans la perspective esquissée par Benevolo, l'« architecture de la Renaissance » est un terme qui « sert à définir un mouvement plutôt qu'une période historique ». « Ce mouvement commence au début du XV^e^ siècle et se poursuit pendant près de quatre siècles, tout en coexistant avec des expériences d'autre nature »[6]. Il exerce une influence principalement sur l'architecture, avant que les principes, sur lesquels il est fondé, soient transposés à l'aménagement des forteresses et des fortifications, puis à l'organisation des villes.

Les éléments du corpus à analyser

L'analyse des théories de l'urbanisme peut s'appuyer sur une anthologie des textes, tels que *De re aedificatoria*, *Teoria general de la urbanizacion*, *Der Städtebau, Town Planning in Practice*, *Grandes villes et systèmes de parcs*, *Introduction à l'urbanisme, Géographie des villes, La Charte d'Athènes, L'architettura della città, Projet Urbain*, la *Charter of New Urbanism* ou l'*Urban Design Compendium*. Mais l'ambition de ce livre est de comprendre comment les théories de l'urbanisme permettent, à un moment historique donné et dans un contexte territorial donné, de rendre compte d'une situation et d'en imaginer les transformations possibles. Dans une telle perspective, se limiter à l'analyse des grands textes théoriques, c'est par exemple s'interdire de parler d'un urbanisme haussmannien et donc de comprendre ce qui fait sens dans le programme d'interventions qui a transformé en profondeur la capitale française.

Rares sont en effet les moments de l'Histoire où une seule et même personne est en mesure de conduire un processus de transformation d'une ville et d'écrire les ouvrages qui permettent de l'analyser avec le recul théorique nécessaire. Cerdà est le seul à avoir assuré de manière coordonnée ces deux tâches : concepteur de trois plans d'extension de Barcelone (1855, 1859, 1863), il est aussi l'auteur d'une production intellectuelle abondante, au sein de laquelle émerge sa *Théorie générale de l'urbanisation*. Pour de nombreux autres moments historiques, il a fallu reconstruire les théories qui permettent de comprendre les actions en cours, en synthétisant une production écrite parfois éparse, en s'appuyant sur des documents techniques ou réglementaires, voire en redécouvrant *a posteriori* les principes à l'œuvre dans les projets et les réalisations.

Tout au long de ce travail de reconstruction, il importait de mettre en relation théorie et pratique, autrement dit les idées présentes dans les traités, les principes qui sont à la source des projets et les caractéristiques de l'espace qui découlent de leur mise en œuvre. Aussi n'ont pas été analysés les textes des socialistes utopistes du XIX^{e} siècle parce qu'ils n'ont abouti qu'à des expériences ponctuelles qui relèvent plus de l'architecture que de l'urbanisme. Les cas d'études sur lesquels s'appuie ce livre sont nombreux mais sont pour la plupart localisés dans des pays européens et, dans une moindre mesure, en Amérique du Nord.

Modèles d'urbanisme

L'une des ambitions de ce livre est – cela vient d'être souligné – de mettre en perspective les théories de l'urbanisme pour comprendre ce qui les unit ou, au contraire, les oppose. Il a donc fallu les regrouper par famille et pour ce faire, formaliser préalablement un cadre d'analyse permettant ce regroupement. La notion qui s'est progressivement imposée est celle de modèle d'urbanisme.

Référence, précédent ou modèle ?

Dans le monde de l'architecture et de l'urbanisme est connue la distinction établie par Quatremère de Quincy, dans son *Dictionnaire historique de l'architecture*, entre le modèle qui est un objet que l'on doit répéter à l'identique et le type qui est un objet à partir duquel chacun peut concevoir des ouvrages qui ne se ressemblent pas.

L'idée de modèle est à l'origine d'une vision de l'apprentissage de l'art et donc de l'architecture qui valorise le respect de la tradition et la reproduction de solutions expérimentées dans le passé, ce qui peut conduire à l'académisme dénoncé par Le Corbusier et les architectes des Congrès internationaux d'architecture moderne (CIAM). Le modèle est donc au centre d'un débat qui oppose conservateurs et modernistes, défenseurs du pastiche et partisans d'une révolution formelle. Le terme est donc connoté et il m'a semblé nécessaire, dans un premier temps, de lui préférer des notions plus neutres comme celle de référentiel ou de précédent.

La notion de référentiel, mise en avant dans l'analyse des politiques publiques au début des années 1980, notamment par Pierre Muller, doit être entendue comme un ensemble articulé de références qui orientent l'action. Les politiques publiques possèdent une dimension cognitive : elles supposent en effet l'élaboration, préalablement au passage à l'action, de représentations sociales à partir desquelles il est possible de mettre en ordre la réalité sur laquelle portera l'action et de lui donner du sens. On retrouve cette idée d'une représentation préalable à l'action dans la notion de *precedent*, qui a d'abord été utilisée dans le domaine du droit, puis s'est développée aux États-Unis dans le domaine du design avec comme principal objectif d'apprendre des expériences antérieures par le biais de l'élaboration d'une analyse explicite.

La notion de modèle a cependant un élément de contenu qui ne se retrouve pas dans celles de référentiel ou de précédent. Le modèle renvoie à une image de la ville que l'on désire voir advenir. Lors des discussions avec les étudiants en architecture et dans une moindre mesure avec les étudiants en urbanisme, le premier mot qui émergeait était bien celui de modèle. Les termes de référentiel ou de précédent leur paraissaient beaucoup plus abstraits et rendaient difficilement compte des rapports qu'ils établissaient entre leur

activité de conception et les réalisations qui marquent l'histoire de l'architecture et de l'urbanisme. Dans un second temps, le choix a été fait de parler de modèle d'urbanisme en assignant à cette notion un contenu plus large et plus ouvert. « Il faut [alors] imaginer le modèle comme un ensemble plus ou moins organisé de valeurs, de références, de principes et de prescriptions, dont la mise en œuvre suppose des adaptations, des réinterprétations voire des inventions. Le modèle urbain fonctionne alors comme une sorte de réservoir d'images et de récits, dans lequel les acteurs de l'aménagement puisent pour légitimer leurs propositions »[7].

Le modèle doit donc être pensé comme un ensemble composite qui a mis du temps à se construire. Il est constitué à la fois de valeurs (qui renvoient à une vision de la société) et de principes techniques (présents dans les ouvrages et les traités). Il se compose aussi des projets dessinés qui découlent de la mise en œuvre de ces principes, parfois à des moments historiques différents. Il donne lieu à des réalisations qui font l'objet d'analyses et d'interpréations *a posteriori*. Les concepteurs, lors la reconstitution du modèle à laquelle ils procèdent le plus souvent, ne s'appuient que sur une partie des récits et des images qui composent le modèle. Adopter une telle conception du modèle permet de comprendre, par exemple, que les mouvements qui ponctuent l'histoire de l'urbanisme sont beaucoup moins monolithiques que le laisseraient penser les prises de position de leurs plus illustres représentants : les CIAM, par exemple, ne se résument pas à la publication par Le Corbusier de la *Charte d'Athènes*.

La dichotomie urbanisme progressiste / urbanisme culturaliste

Les modèles sont donc constitués de précédents et sont à la charnière entre la ville qui nous précède, celle qui est présente sous nos yeux et que l'on qualifie le plus souvent de ville historique, et la ville à venir, qui est le produit de l'imagination des concepteurs et de l'action des acteurs économiques, politiques et sociaux. Les modèles se distinguent par leur rapport avec la ville historique. Françoise Choay parle, à ce propos, de deux grands modèles qu'elle dénomme « progressiste et culturaliste » : « Le premier nous a été légué par les socialistes utopistes Fourier et Owen et leurs disciples. Il est sous-tendu par l'image d'un homme type qui exprime l'universalité de la raison, par la foi dans le progrès et un sentiment aigu de la modernité. Ses valeurs pratiques sont l'hygiène et le rendement… Le modèle culturaliste ressortit de la pensée de Ruskin et William Morris. Il est au contraire sous-tendu par l'image de la belle totalité culturelle des cités anciennes et vise la réalisation harmonieuse de la personne totale »[8].

L'usage qui a été fait par la suite de cette distinction a conduit à mettre en exergue les oppositions entre les deux modèles : rationalité technique et approche esthétique ; tracés réguliers et tracés pittoresques ; espace éclaté, sans limites et espace continu et clos. La distinction est donc devenue une dichotomie qui rend difficile la prise en compte de l'ensemble des expériences qui marquent l'histoire de l'urbanisme. Françoise Choay est bien consciente de ce risque et, dès le début des années 1970, souligne les positions intermédiaires défendues par quelques personnalités :

– Ildefons Cerdà qui dessine un plan régulier pour l'extension de Barcelone et produit une histoire de la ville et de l'urbanisme ;

– Siegfreid Giedion, secrétaire général des CIAM et ardent défenseur de l'« esprit nouveau » cher à Le Corbusier, qui a consacré lui aussi une partie de sa vie à une histoire de l'architecture et de la ville.

Les recherches que Choay mène par la suite sur la notion de patrimoine urbain et son implication dans l'édition de textes qui ont marqué l'histoire de l'urbanisme (les mémoires du baron Haussmann,

les écrits de Leon Battista Alberti, Camillo Sitte, Ildefons Cerdà ou Gustavo Giovanonni) l'amènent progressivement à penser que « le recours à l'histoire doit permettre de dépasser dialectiquement le conflit entre progressistes et culturalistes »[9].

Vers une tripartition

Cet ouvrage propose donc d'identifier, au cours d'une histoire, qui va de la Renaissance à la période contemporaine, non pas deux, mais trois modèles d'urbanisme qui renvoient à trois figures de la ville : la ville régulière, la ville organique et la ville moderne.

La ville régulière

Le modèle de la ville régulière met en place une organisation de l'espace, fondée sur une série de principes et de règles qui relèvent d'un ordre géométrique : composition architecturale à partir de formes simples (rectangle, carré, triangle et, dans une moindre mesure, cercle) ; murs se coupant à angle droit ; symétrie des parties composant le plan des constructions ; régularité des ouvertures ; continuité des façades ; rapport entre la hauteur des immeubles et la largeur de la voie…

Cette volonté de régularisation, qui fait l'objet de codifications dans des traités, apparaît à la Renaissance dans l'architecture puis se transfère à l'urbanisme. Elle intervient dans des contextes sociopolitiques différents :
– la constitution des capitales des États absolutistes (XVI^{e} – XVIII^{e} siècles) et la formation d'une société de cour (urbanisme baroque) ;
– la société française du Second Empire (1852-1870) pendant laquelle le capitalisme bancaire, commercial et industriel doit composer avec un État qui joue un rôle de régulation (urbanisme haussmannien) ;
– la difficile naissance de la Première République espagnole et l'émergence de préoccupations ayant trait à l'amélioration des conditions d'existence de la classe ouvrière (plan Cerdà à Barcelone).

Dans des contextes différents, c'est une même organisation spatiale, fondée sur l'adoption d'un plan orthogonal, dit en damier ou en échiquier, qui est retenue. Si dans certaines situations, les principes et les règles géométriques sont appliqués aux seules extensions (Cerdà à Barcelone, Otto Wagner à Vienne), dans d'autres (urbanisme baroque à Turin, Haussmann à Paris), ils sont aussi utilisés pour la réforme (restructuration) des quartiers historiques visant à l'intégration de ces derniers dans un projet portant sur l'ensemble de la ville.

La ville organique

Le modèle de la ville organique naît d'une critique de l'urbanisme haussmannien lui reprochant son manque de considération pour le patrimoine historique et sa volonté d'imposer une règle uniforme d'organisation à l'ensemble des quartiers qui composent la ville. Ce désir de prendre en compte la diversité des tissus urbains qui structurent la ville et la diversité des sociabilités qui unissent ses habitants se traduit par un regain d'intérêt pour la ville historique et la découverte de ses principes d'organisation par le re-dessin de ses formes.

Camillo Sitte relève les spécificités de l'organisation des places des villes médiévales et en tire des règles alternatives à la rationalité géométriques des aménagements modernes.

Raymond Unwin, architecte des *garden cities*, reprend à son compte ces principes et les utilise dans une démarche de composition urbaine qui associe régularités et irrégularités. L'idée principale qui ressort de ces démarches est celle d'une continuité de l'évolution des villes, continuité qui peut être mise en évidence par l'analyse historique. L'intervention urbanistique doit s'inscrire dans cette continuité et la métaphore de l'organisme urbain, théorisée par le fondateur du premier Institut parisien d'urbanisme (1916), l'historien Marcel Poëte, conduit à une volonté de ménagement de la ville. Ce modèle de la ville organique exerce une forte influence sur les premières expériences de planification urbaine (début du XX^{e} siècle) dans plusieurs pays européens. La prise en compte des diversités conduit à la mise au point de règlements différenciés, adaptés à la gestion des tissus urbains.

La ville moderne

Résultat des travaux des architectes des CIAM à partir des années 1930, le modèle de la ville moderne insiste sur l'impact du progrès économique et technique sur les transformations de la ville et de la société. L'irruption, au début du XX^{e} siècle, des nouveaux objets techniques, que sont la voiture ou l'électroménager, bouleversent les conditions de circulation d'une part, de vie dans les logements de l'autre. La rationalisation, qui résulte du passage d'une organisation artisanale à une organisation industrielle de la production (taylorisme), ne peut rester sans influence sur les modes de conception dans les champs du design, de l'architecture ou de l'urbanisme. Les concepteurs doivent rompre avec leurs méthodologies traditionnelles de travail pour adapter la ville aux nouvelles techniques. Un « esprit nouveau » doit donc favoriser l'invention d'un modèle permettant cette adaptation. Refus de l'académisme, rupture, nouveauté, innovation sont les principaux mots d'ordre autour desquels s'organise le manifeste de l'urbanisme moderne qu'est la *Charte d'Athènes* (1933). Le passage de la vitesse naturelle – celle du piéton, du cheval ou du cycliste – à la vitesse mécanique – celle de la voiture – implique, pour garantir une fluidité de la circulation, de desserrer la trame qui est à la base du réseau de voirie et de passer ainsi d'un îlot de 100 m × 100 m à une maille de 1 km × 1 km. La division rationnelle des tâches dans l'organisation industrielle du travail doit trouver son pendant dans un découpage de l'espace à même de satisfaire aux quatre fonctions qui structurent la vie en société : se loger, travailler, se recréer[10] et circuler.

Les modèles et leur rapport à la ville historique

Chacun des trois modèles présentés ci-avant entretient un rapport particulier à la ville historique, un rapport qui ne peut se résumer à être le reflet de la tradition ou de la modernité. Alors que la tradition chercherait à s'inscrire dans une histoire en reproduisant les œuvres du passé, la modernité se caractériserait par une volonté de rupture avec le passé et une valorisation de la nouveauté. Or, les rapports à la ville historique peuvent prendre des formes plus diversifiées.

Le modèle de la ville régulière, qui est parfois présenté comme une préfiguration du modèle de la ville moderne, n'est pas fondé sur une négation de la valeur de la ville historique. Dans certaines de ces déclinaisons (le plan Cerdà à Barcelone, la *Großstädt* d'Otto Wagner), la réforme de la ville historique

est fondée sur des règles autres que les principes géométriques qui prévalent dans l'organisation des extensions. L'urbanisme baroque et l'urbanisme haussmannien sont moins précautionneux vis-à-vis de la ville ancienne, dont ils préconisent une restructuration en profondeur. Ils n'en conservent pas moins des pans entiers de tissus anciens et cherchent une intégration des quartiers historiques dans une ville qui est reconfigurée dans sa globalité.

Le modèle de la ville organique accorde une valeur intrinsèque à la ville historique et ce, indépendamment des monuments qu'elle accueille. Camillo Sitte recherche dans l'Histoire, des principes d'organisation des espaces publics, dont il convient de s'inspirer dans le travail de composition urbaine. Cette attention portée au cadre géographique et à l'histoire du lieu est au cœur des plans de Raymond Unwin en Angleterre, comme de ceux des architectes-urbanistes des années 1920 en France. Elle est à la source des projets des typo-morphologues italiens et de l'École française du projet urbain dans les années 1970-1980. Pour ces urbanistes, la ville historique constitue un précédent et une source d'inspiration.

Le modèle de la ville moderne prône haut et fort la nécessité d'une rupture avec l'Histoire. La ville historique ne se voit donc accorder aucune qualité particulière et est perçue comme un obstacle à l'organisation rationnelle de la circulation automobile d'une part, à la réalisation de logements sains de l'autre. La *tabula rasa* est considérée comme un préalable nécessaire à des projets, dessinés sur une feuille blanche, sans aucune prise en compte des éléments de contexte. Cette attitude radicale, qui transparaît dans la *Charte d'Athènes,* fait néanmoins l'objet d'applications différentes selon les contextes culturels propres à chaque pays. Pour les Modernes, la ville historique est objet d'une négation et seuls trouvent grâce à leurs yeux quelques monuments qui présentent une valeur mémorielle parce qu'ils ont été les lieux d'évènements historiques d'importance ou qu'ils ont été conçus par des artistes ou des architectes reconnus.

La reconstitution de chacun de ces trois modèles passe donc à la fois par l'étude des textes théoriques (traités portant sur la formation et la transformation des villes, ouvrages centrés sur les méthodes de planification, manuels techniques…) et l'analyse de projets visant soit à l'extension de la ville, soit à leur complète restructuration. L'accent est ainsi mis, tout au long d'une histoire qui porte sur plusieurs siècles, sur les interactions qui se construisent entre récits théoriques et expériences de projets.

Notes

1. Cité par Pierre Merlin dans *L'urbanisme*, Presses universitaires de France, collection « Que sais-je ? », 1991, p. 57.

2. *Op. cit.*, p. 7.

3. Pierre Lavedan, *Histoire de l'urbanisme. Renaissance et Temps Modernes*, Paris, Henri Laurens, 1959, p. 5.

4. Ildefons Cerdà, *Théorie générale de l'urbanisation*, Paris, Les Éditions de l'imprimeur, 2005, p. 81.

5. Leonardo Benevolo, *Storia dell'architettura del Rinascimento*, Bari, Rome, Editori Laterza, 2008, p. 3.

6. *Op. cit.*, p. 6.

7. Gabriella Trotta, Gilles Novarina, « La typo-morphologie en France et en Italie. Élaboration, appropriation et diffusion d'un modèle urbanistique », *RIURBA*, *Revue internationale d'urbanisme*, 2018, n° 6.

8. Françoise Choay, « L'histoire et la méthode en urbanisme », *Annales. Économies, sociétés, civilisations*, 1970, 25e année, n° 4, pp. 1143-1144.

9. *Op. cit.*, p. 1151.

10. Selon Le Corbusier, ce terme recouvre à la fois l'entretien du corps et les activités culturelles.

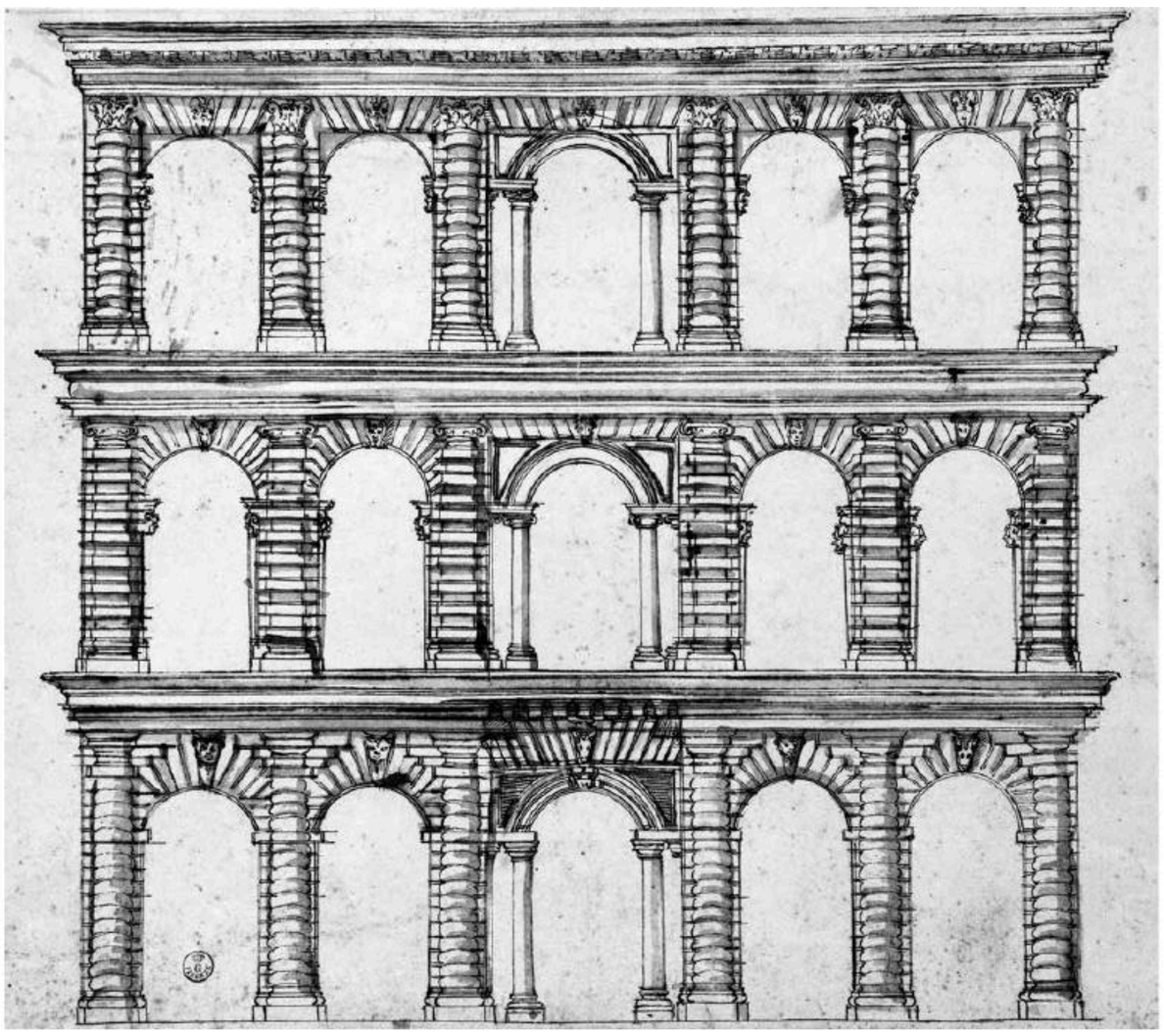


Fig. 1.1. Égalité des travées.
Source : Gabinetto Fotografico – Gallerie Degli Uffizi, inv. 2679A.

À ce principe de régularité est associé celui de symétrie par rapport à un axe central, de part et d'autre duquel s'ouvre l'entrée principale, qui acquiert le plus souvent un caractère monumental. Les deux moitiés de la construction sont similaires et cette similitude se retrouve tant dans le plan intérieur que dans l'organisation des façades (photo 1.1).

Le renouveau de l'architecture touche aussi le langage et les styles. « La Renaissance, en architecture, s'exprime par des formes nouvelles tirées de l'art antique – colonnes, chapiteaux et entablements, coupoles et dômes, ornements enfin – qui sont comme les mots d'un nouveau langage et constituent son style. Les ordres, à la fois système de proportions et langage décoratif, en sont le fondement »[4]. L'idée de ce système est née de l'observation d'une illusion d'optique : si un bâtiment possède des étages de





Photo 1.1. Symétrie par rapport à l'axe central : Piazza della Santissima Annunziata, Florence (Italie) et villa médicéenne, Toscane (Italie).
© borisb17 / stock.adobe.com.

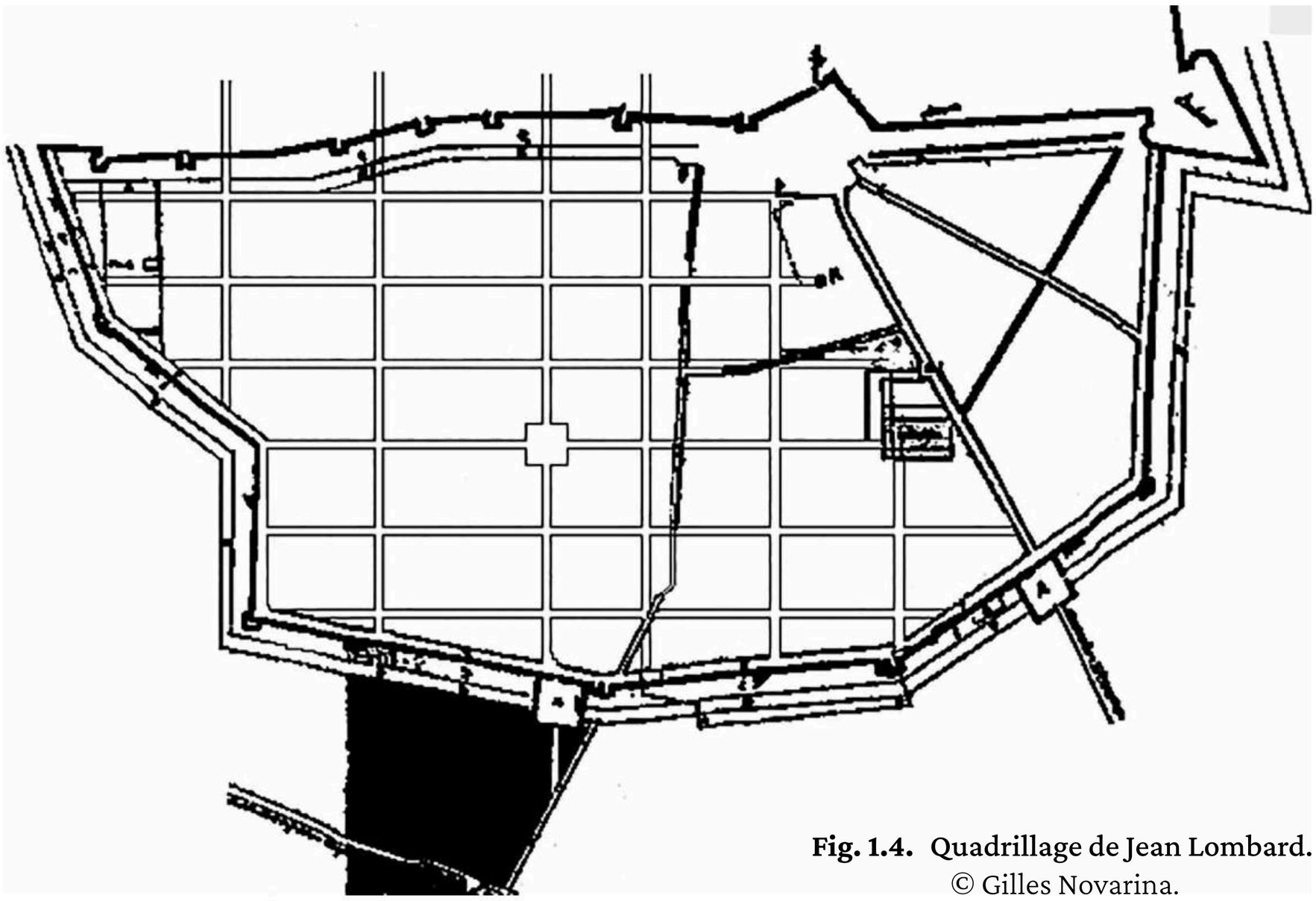


Fig. 1.4. Quadrillage de Jean Lombard.
© Gilles Novarina.



Photo 1.6. Place des Quatre-Dauphins, quartier Mazarin, Aix-en-Provence.
© Gilles Novarina.



Photo 1.7. Le Cours Mirabeau éléments de jonction entre les deux villes, Aix-en-Provence.
© Aurélien Laforet / stock.adobe.com.

souligne la coexistence, à l'intérieur même du Baroque, de la recherche de la rigueur géométrique dans les plans d'architecture et d'urbanisme d'une part, de l'exaltation des lignes courbes et des sinuosités dans les compositions plastiques de l'autre : « Le concept du Baroque, tel qu'il se formule au XVII^{e} siècle, apparaît particulièrement utile, car il contient les deux éléments contradictoires qui le caractérisent : tout d'abord, son côté mathématique, mercantile et méthodique, qui s'exprime à la perfection dans ses plans de voirie rigoureux, ses agencements urbains formels et ses dessins de paysages organisés de manière géométrique ; et au même moment l'adoption, dans la peinture et la sculpture, de la volupté,

Étapes de structuration du plan de ville

Au milieu du XVI[e] siècle, lorsqu'Emmanuel-Philibert pose ses pieds dans sa nouvelle capitale, Turin est une ville médiévale, confinée à l'intérieur du périmètre de la ville romaine dont le plan en damier est encore reconnaissable. Le duc confie à l'architecte Francesco Pattioto d'Urbino le soin de dresser le plan d'une nouvelle forteresse, dont la forme est celle d'un pentagone régulier et qui est située au sud-ouest de la ville. C'est là le point de départ d'une série d'interventions qui couvrent plus de deux siècles et sont à l'origine du paysage urbain si particulier qu'offre aujourd'hui le centre historique de Turin.

Charles-Emmanuel 1[er], qui devient duc en 1580, fait construire par l'architecte Ascanio Vitozzi un nouveau palais (photo 1.9) plus à même d'accueillir les réunions et fêtes de la cour (photo 1.8). Dans un souci de protection vis-à-vis d'éventuelles émeutes populaires, il le localise sur la frange nord-est

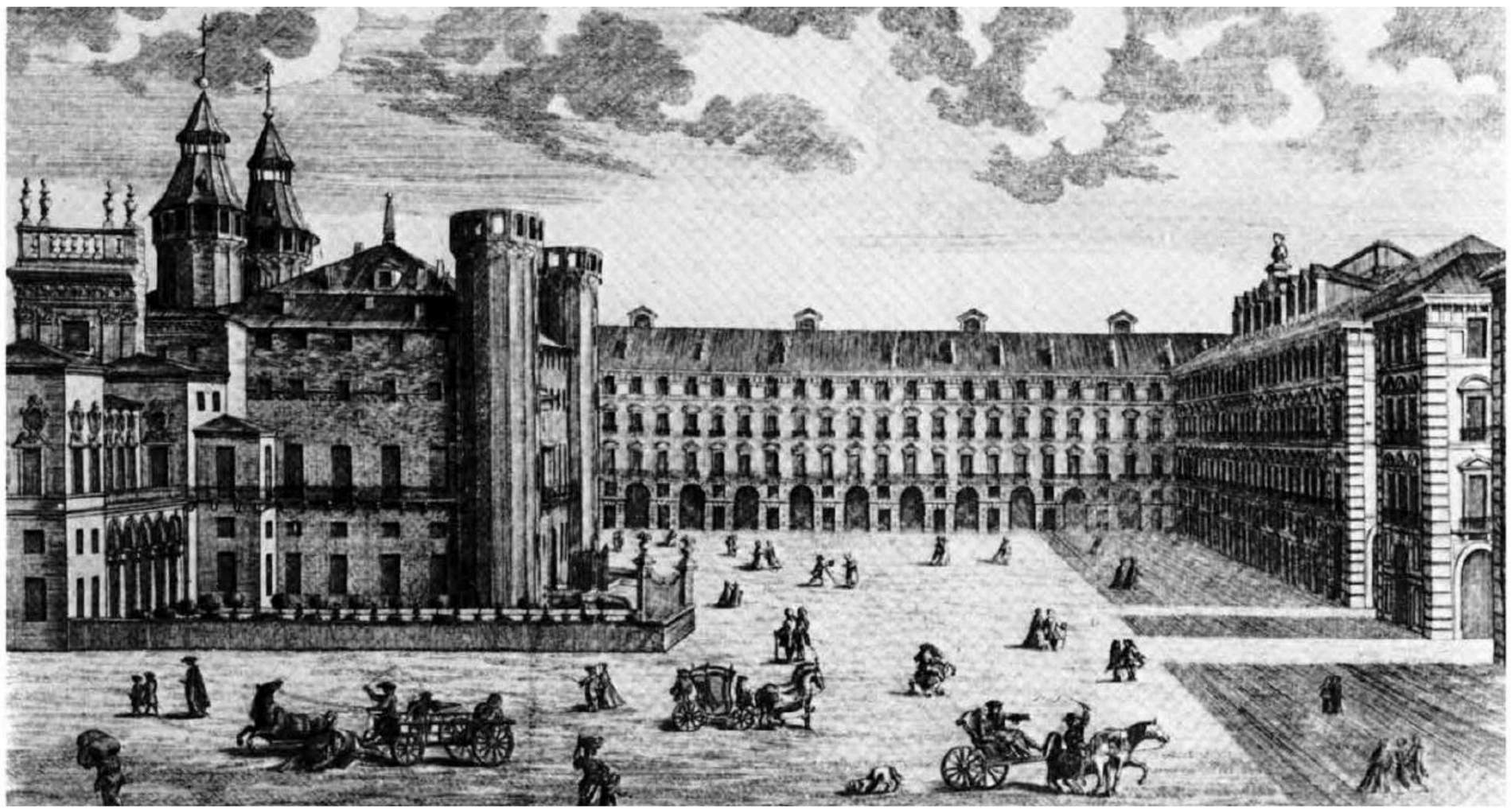


Photo 1.8. **Piazza Castello (gravure de Giovanni Battista Vera).**
Source : Vera Comoli Mandracci, Torino. *Le città nella storia dell'Italia*, Bari, Rome, Éditions Laterza, coll. « Grandi Opere », 1983, 308 p.

Photo 1.9. **Palais royal de Turin (Italie).**
© Acies / stock.adobe.com.





Photo 1.11. Pavillon de chasse de Stupinigi (fait partie de l'ensemble des résidences royales de la maison de Savoie en Piémont).
© Paolo Gallo / stock.adobe.com.

résidences de chasse plus lointaines (Agliè, Venaria, Stupinigi et Rivoli). Les axes routiers, qui mènent à ces châteaux, sont rectilignes et plantés de chênes verts ou de peupliers (photo 1.11).

Ces réalisations participent d'une volonté de structurer l'intégralité du territoire régional autour de sa capitale en créant autour de cette dernière une couronne des délices. Cette dernière se superpose aux structures rurales préexistantes et témoigne d'un contrôle du territoire par le pouvoir central et ce, au détriment d'un ordre féodal, devenu résiduel (photo 1.12). C'est désormais moins la force que la magnificence qui contribue à l'établissement de ce contrôle, une magnificence qui est renforcée par les déplacements réguliers de la cour entre le palais royal, localisé à Turin, et les résidences, situées à sa périphérie. La monarchie absolue se met ainsi en scène.

Régularité du plan et émergences architecturales

Les extensions successives dessinent progressivement l'image d'un plan en damier, d'une ville régulière et d'une architecture uniforme. Les principes à l'origine de ce plan portent sur le tracé des voies publiques rectilignes, qui se coupent à angle droit. Ils portent aussi sur l'implantation des constructions à l'alignement des voies et espaces publics, les hauteurs, la présence de portiques au rez-de-chaussée des bâtiments dans les rues principales, la taille et la forme des ouvertures, la continuité des corniches, les éléments de décoration des façades et les matériaux (fig. 1.6).



Photo 1.14. Église San Lorenzo (1634-1680), Turin (Italie).
© 健太 上田 / stock.adobe.com.



Photo 1.15. Façades des églises Santa Cristina et San Carlo, Turin (Italie).
© Renáta Sedmáková / stock.adobe.com.

Centralisation administrative et capitalisme d'État

Ses pouvoirs, pour étendus qu'ils soient, ne peuvent être comparés avec celui d'un monarque absolu de droit divin. L'Empereur en effet tire sa légitimité du suffrage universel et de la volonté populaire. François Furet note, à ce propos, que Napoléon III devient le souverain le plus despotique de l'Europe au nom de la démocratie et réussit à incarner l'intérêt général au nom du peuple et au-dessus des classes que sont l'aristocratie et la bourgeoisie. L'Empereur assoit son pouvoir sur la centralisation administrative, plus particulièrement sur les préfets, dont le rôle (politique et administratif) est renforcé par deux décrets de 1852 et 1861 : les préfets représentent les ministères de l'Intérieur, des Finances, de l'Agriculture et des Travaux publics dans le département et ils nomment les maires des communes de moins de 3 000 habitants (les autres étant désignés par le chef de l'État).

Au nom de la réconciliation nationale, la politique impériale associe défense de l'ordre moral (renforcement du rôle de l'église dans l'enseignement) et mesures en faveur des ouvriers (reconnaissance des organisations mutualistes). Elle s'appuie, dans une perspective saint-simonienne[1], sur une politique de grands travaux (défrichement, ouverture de routes, création de ports, réalisation du réseau de chemins de fer…), de soutien à l'industrie et à la finance et de conquêtes coloniales. Cette politique concourt à l'émergence de grandes familles de banquiers et d'industriels et cette alliance de la puissance publique et des intérêts privés est à l'origine de l'un des traits particuliers de l'économie française qui relève plus d'un capitalisme régulé que du libre-échange. Parmi les chantiers prioritaires, sur lesquels l'Empereur intervient directement, figurent la restructuration et l'embellissement de Paris.

Le baron Haussmann, un administrateur

Georges-Eugène Haussmann, après avoir effectué une carrière dans l'administration préfectorale en province, est nommé le 29 juin 1853 par Napoléon III préfet du Département de la Seine. C'est à ce titre que cet administrateur devient, aux côtés de l'Empereur, le principal acteur de la transformation de Paris (photo 2.1). En tant que préfet, le baron Haussmann a la responsabilité de la gestion de Paris, mais doit compter avec des commissions munici-



Photo 2.1. Napoléon III remettant au baron Haussmann le décret d'annexion des communes limitrophes (16 février 1859). Yvon Frédéric Adolphe, peintre en 1865.
© Musée Carnavalet, Histoire de Paris. P2155. CC0 Paris Musées / Musée Carnavalet – Histoire de Paris.

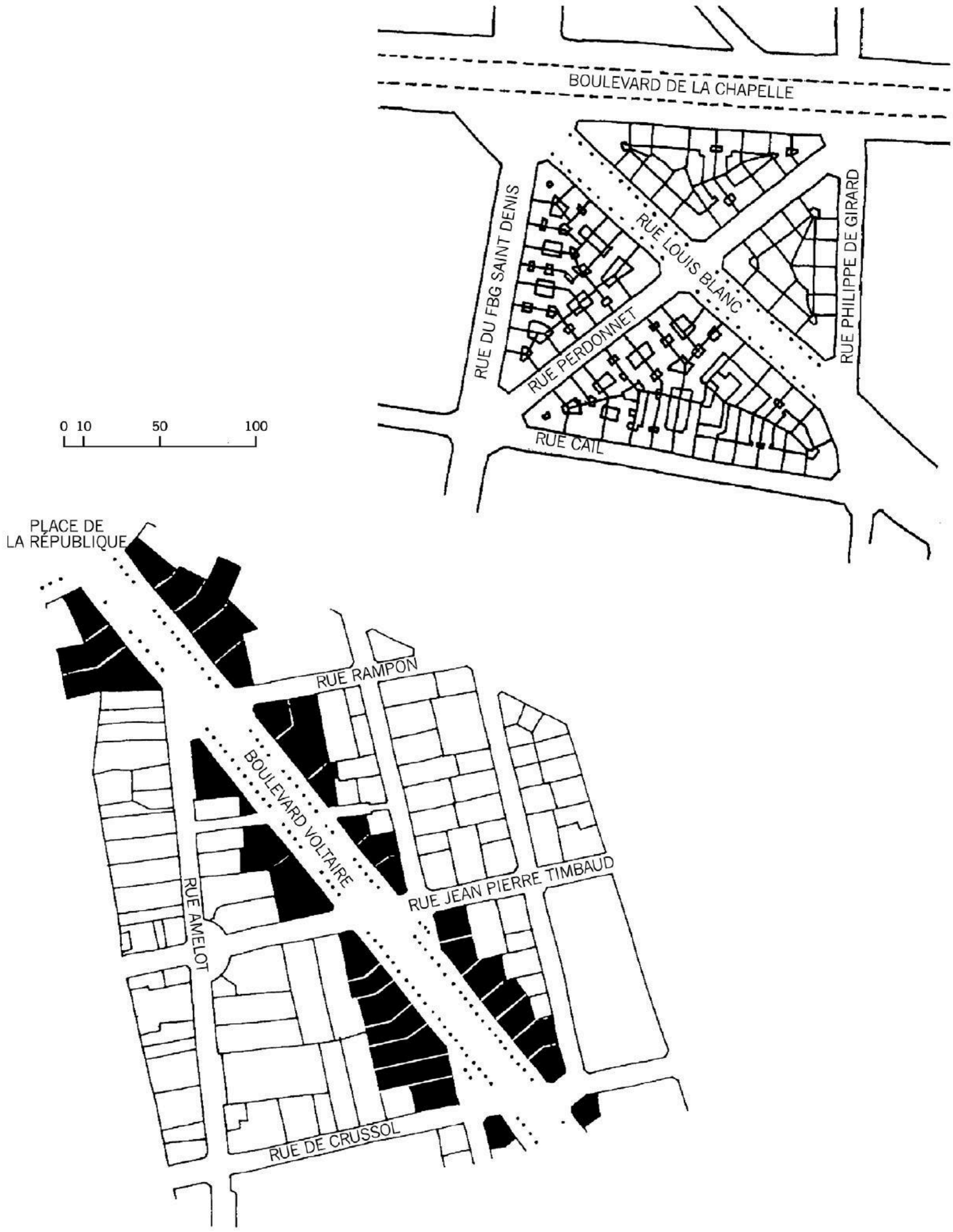


Fig. 2.1 Remodelage d'îlot à l'occasion de percées.
Source : Philippe Panerai, Jean Castex, Jean-Charles Depaule, *Formes urbaines : de l'îlot à la barre*, Marseille, Éditions Parenthèses, 1997, p. 29.

dernière peut en effet être définie comme un système ou plus précisément comme un « ensemble de systèmes » qui correspondent chacun à un champ d'intervention de l'administration municipale. L'idée de système permet de mettre en relation des éléments qui jusque-là étaient réalisés séparément. Elle s'appuie sur le fonctionnement des réseaux techniques quand il s'agit de penser la voirie, l'adduction d'eau ou les égouts. De manière plus originale, quand il s'agit d'introduire les éléments de qualité urbaine que sont la végétation ou les équipements publics, la notion de système renvoie à l'idée d'une distribution équilibrée de ces éléments sur le territoire (tab. 2.1).

Tableau 2.1. Les systèmes urbains

Systèmes	Éléments du système	Règles de structure
Système de circulation	– Rue ordinaire – Rue principale – Avenue – Boulevard – Place publique	Interconnexion et hiérarchie qui doivent permettre une circulation toujours plus fluide.
Systèmes souterrains (adduction d'eau, égouts)	Différents types de canalisations et de tuyaux	Interconnexion et hiérarchie qui doivent permettre un écoulement des fluides sans risques d'engorgement.
Système des parcs et promenades	– Arbres d'alignement – Square – Jardins publics – Parcs – Bois	Distribution homogène et équilibrée, garantissant aux habitants de tous les quartiers un accès aisé à la verdure, dont est valorisé le rôle hygiénique.
Système des équipements publics	– Établissements scolaires – Établissements de santé publique – Mairies – Gares – Halles et marchés	Facilité de liaison entre les équipements et distribution homogène et équilibrée, garantissant aux habitants de tous les quartiers un accès aisé à ces équipements.

La figure du système, qu'Haussmann est un des premiers à évoquer quand il s'agit de traiter d'urbanisme, d'une part permet de mettre en relation les différents éléments qui composent la ville et d'autre part oblige à un dépassement des découpages entre secteurs d'une même administration (en l'occurrence ici, préfectorale).

Les rues de Paris

L'une des transformations les plus significatives, consécutive à l'action d'Haussmann, concerne la voirie : à l'état impraticable des rues au début du XIX^{e} siècle s'oppose l'image rayonnante des avenues et boulevards haussmanniens. Là encore les ingénieurs, qui collaborent avec Haussmann, n'ont fait qu'amplifier et systématiser une série d'interventions qui trouve ses origines à la fin du XVIII^{e} siècle. Progressivement, avec le passage des chaussées fendues aux chaussées bombées, s'impose une nouvelle conception de l'organisation de la rue.

La rue, un objet technique complexe

La rue médiévale, qui perdure dans de nombreuses villes jusqu'au début du XIX^{e} siècle, descend en pente douce jusqu'à un caniveau central, qui permet de recueillir les eaux de pluie, ainsi que les détritus dont la présence rend difficile les déplacements. Cette rue constitue un espace unique qui accueille tous les types de circulation. La première innovation concerne l'implantation de trottoirs réservés à la marche à pied, qui s'imposent progressivement et deviennent obligatoires à la suite de l'adoption d'une loi du 7 juin 1845. La seconde innovation a trait au recueil des eaux usées. Sous chaque rue est implantée un tuyau de tout-à-l'égout qui recueille les eaux usées des habitations ainsi que les eaux pluviales qui sont collectée sur les bords de la chaussée à la limite du trottoir dans des caniveaux. Cette nouvelle organisation du recueil des eaux usées explique une nouvelle technique de pavage, avec l'adoption de chaussées bombées (fig. 2.5). La troisième innovation est relative à l'éclairage public et plus largement au mobilier urbain, qui font l'objet d'une standardisation, afin de faciliter un approvisionnement régulier en candélabres, poteaux, urinoirs, kiosques, bornes fontaines, bouches d'égout, bancs publics, grilles et corsets d'arbre… La quatrième innovation résulte de plantations d'arbres d'alignement dès que la largeur de la voie le permet.

La rue haussmannienne apparaît donc comme un objet technique complexe, dont l'aménagement suppose une coordination entre les différents services techniques qui constituent l'administration municipale. La séparation de la chaussée et du trottoir facilite la coexistence des différents types de circulation, l'élargissement des voies devient une condition préalable à la présence d'arbres et de mobilier urbain. Elle comprend une partie à l'air libre et une partie souterraine et est bordée de part et d'autre par les murs que constituent les façades des immeubles.

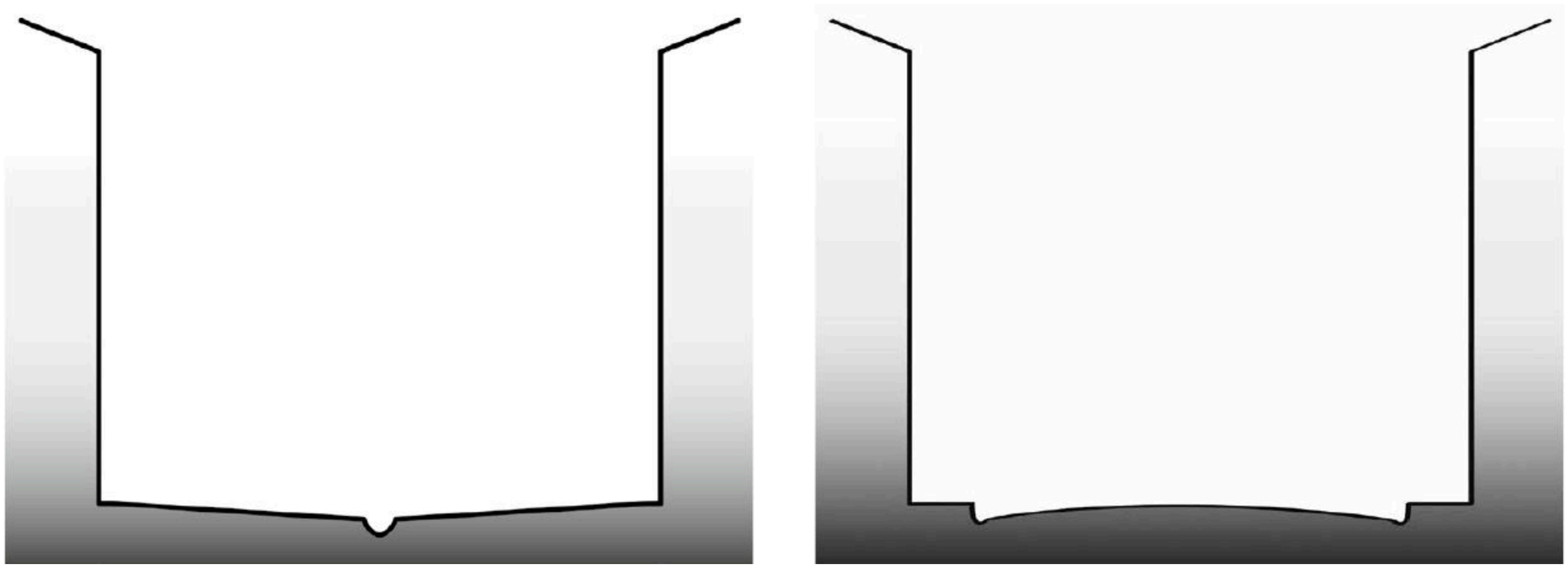


Fig. 2.5. Coupes de voies fendues et voies bombées.
© Mario Novarina.

Voirie et espaces publics, un système hiérarchisé

Le premier réseau auquel pensait le baron Haussmann quand il évoquait la figure du système est sans aucun doute celui des voies et espaces publics. Ce système est structuré autour de deux principes (deux règles de structure pour employer à nouveau les termes du tableau 2.1) : l'interconnexion du réseau et l'existence d'une hiérarchie entre les éléments composant le système, une hiérarchie dont rendent compte les termes de rue, de rue principale, d'avenue ou de boulevard.

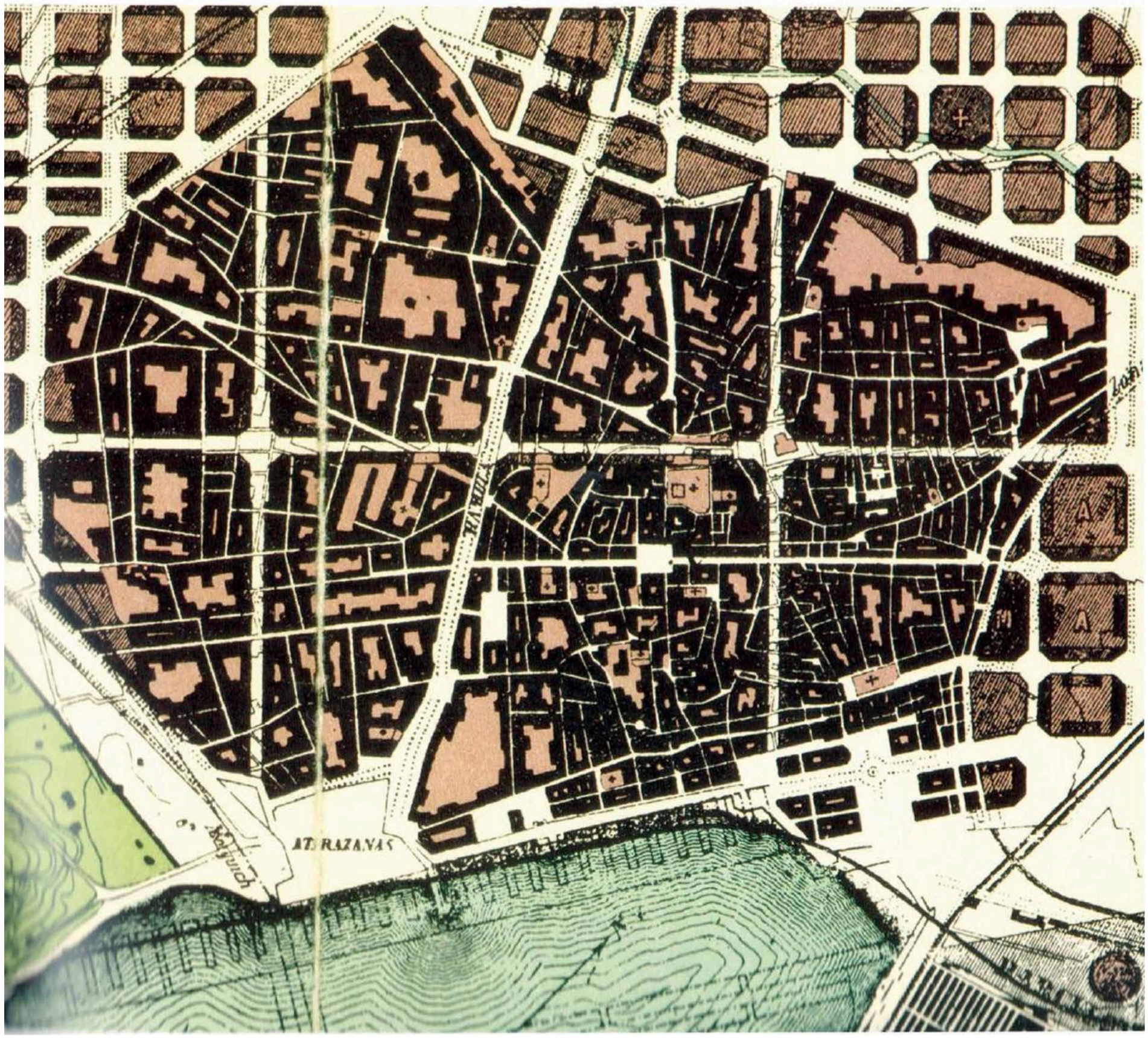


Photo 3.6. **Le projet de réforme du centre historique.**
Source : *Cerdà. Ciudad y Territorio*, *op. cit.*, p. 183.

****

Le modèle de la ville régulière est souvent associé à l'image de la grille. Cette image apparaît quelque peu trompeuse, car elle renvoie à une idée de répétition et d'uniformité qui ne correspond pas à la diversité des pratiques d'urbanisme qui ont été analysées dans cette première partie.

Le plan qui correspond le mieux à cette image est sans conteste le plan de Cerdà pour Barcelone : il est en effet fondé sur une trame de voies orthogonales et un découpage d'îlots qui ont tous les mêmes dimensions. Cette extrême régularité, qui essaie de traduire le principe d'égalité dans l'organisation de l'espace, est cependant tempérée par un travail de combinaison des îlots qui permet de créer des placettes ou des cœurs de quartier et introduit ainsi la diversité à l'intérieur de la structure régulière du plan. Le plan de la ville baroque de Turin n'atteint pas ce degré de précision : s'il est rigoureusement orthogonal, il associe plusieurs trames, ce qui induit des tailles d'îlots qui peuvent varier en fonction de l'époque de leur construction. Il a par ailleurs dû intégrer des fragments de la ville historique – notamment les quartiers anciens du périmètre du *castrum* d'origine romaine – ce qui a conduit à des







Photo 4.2. **Espaces publics et bâtiments administratifs le long du Ring, Vienne (Autriche).**
© Photo 5000 / dudlajzov / Igor Tichonow / Stock.adobe.com.

Étude de la ville historique

Pour les tenants de la ville régulière, le « bon plan » résulte de l'application de principes géométriques : tracés urbains rectilignes, murs se coupant à angle droit sauf dans les immeubles d'angle, symétrie des constructions, hauteur des percements supérieure à leur largeur, relation entre hauteur de l'immeuble et largeur de la rue… Et ces principes, parce qu'ils s'appliquent quels que soient les contextes géographiques ou historiques, conduisent à juger les irrégularités de la ville existante (la référence à la ville médiévale est ici constante) comme anormales car contraires à la rationalité géométrique. La ville historique possède donc une valeur négative pour les défenseurs de la ville régulière.

Dans son ouvrage *Der Städtebau*, Sitte prend le contre-pied de cette approche : « Cet objectif – offrir aux habitants de la cité la sécurité et le bonheur – n'est réalisable que si la construction des villes

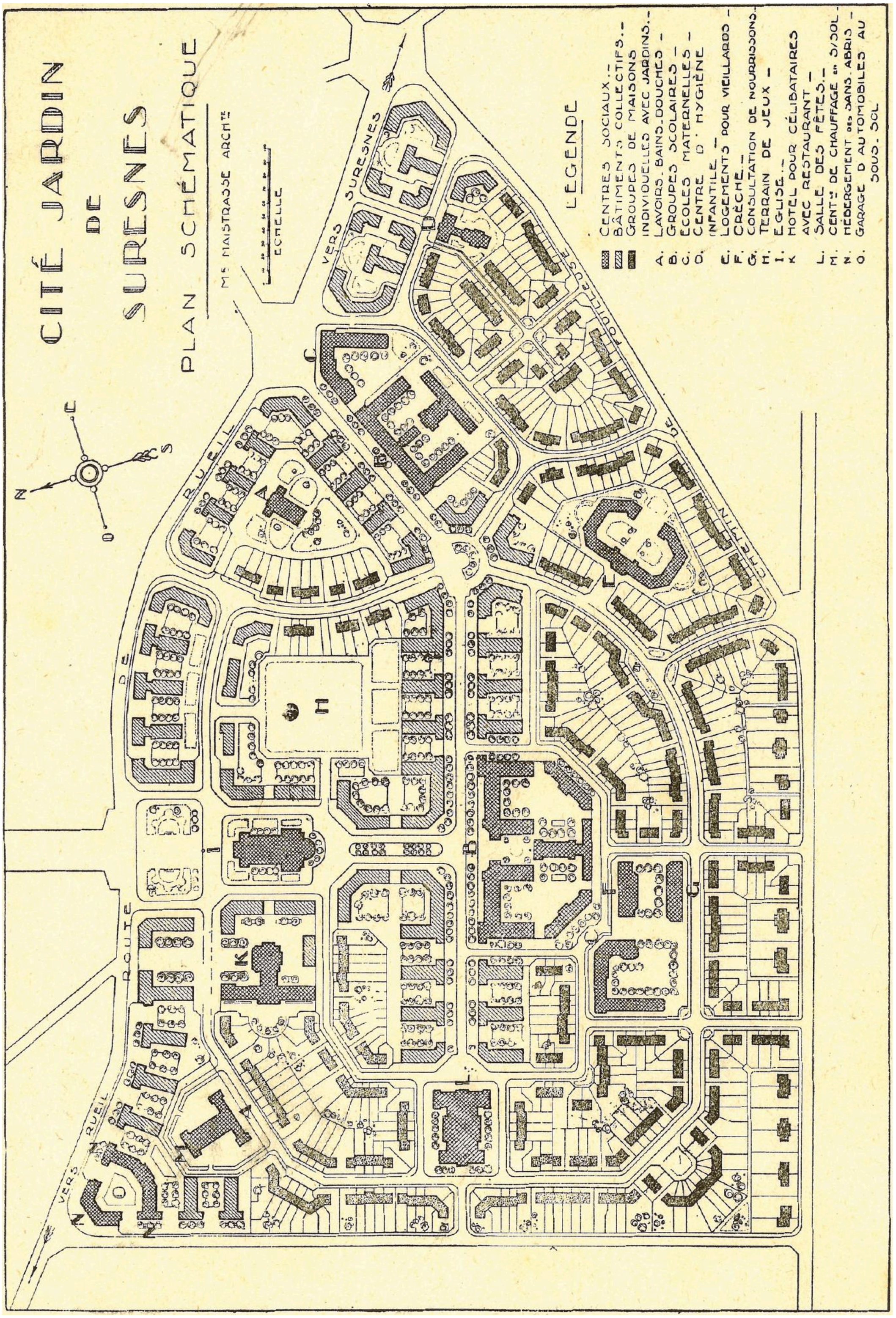


Fig. 6.9. (suite) **Troisième projet pour la cité-jardin de Suresnes, plan, Alexandre Maistrasse (architecte), fonds documentaire.**
Source : MUS.

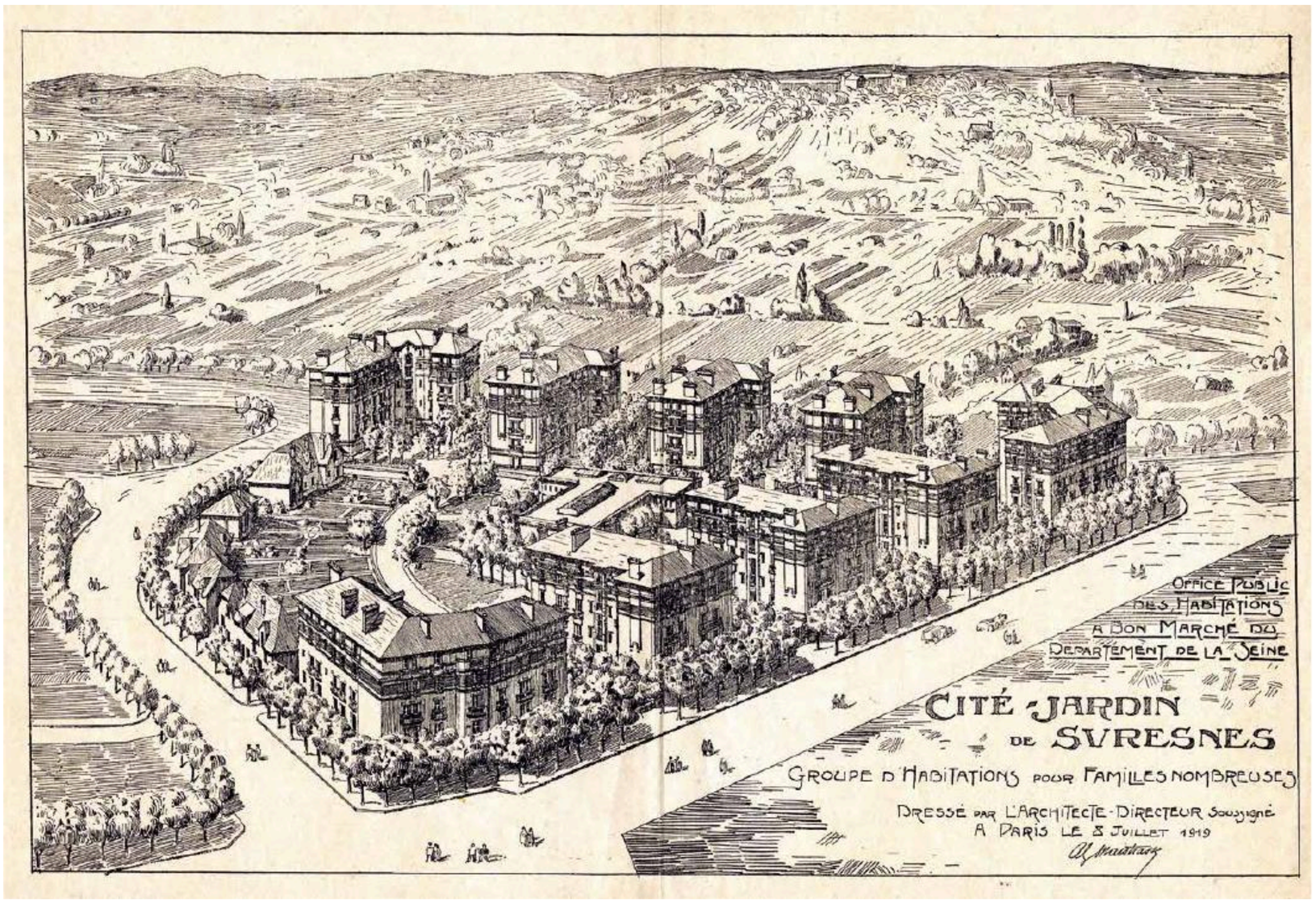


Fig. 6.9. (suite) **Élévation du premier îlot de la cité-jardin, inv. 997.00.619.**
Source : MUS.

Dumail, qui achève la cité à partir de 1938, intègre son intervention au plan dressé par son prédécesseur, contribue à la densification de la cité-jardin, en remplaçant certains ensembles de maisons par des immeubles collectifs, et participe à l'introduction d'une architecture moderne. Il tente d'introduire, dans une partie centrale de la cité, un ensemble d'immeubles dominé par une tour, reprenant à son compte l'idée de Sellier, selon laquelle le gratte-ciel constitue une déclinaison moderne du donjon du château, du clocher de l'église ou du beffroi, qui constituaient des lieux de ralliement dans les villages ou villes médiévales. Les nombreuses esquisses dessinées par Dumail permettent d'étudier le recours à une ossature en béton armé mais ne sont pas mises en œuvre.

Garden city et cité-jardins

L'OPHBM du Département de la Seine n'a donc jamais cherché à reproduire fidèlement le modèle de la *garden city*. Les responsables de l'Office, qu'il s'agisse de son président Henri Sellier ou des architectes de son entourage ont, à maintes reprises, refusé la création de villes complètes, indépendantes des agglomérations existantes. Dans le prolongement des *garden suburbs*, ils ont préconisé la réalisation de faubourgs-jardins, permettant de rééquilibrer le développement de l'agglomération parisienne en faveur de la banlieue. Ils ont opposé le réalisme de leur démarche au caractère utopique de l'expérience anglaise.

Les quinze cités-jardins du Grand Paris ont en effet été conçues et réalisées sous la responsabilité d'un établissement public et sont le fruit d'un dialogue entre élus et architectes. Il n'y a pas eu de volonté d'impliquer les futurs habitants comme ce fut le cas, dès l'origine et encore aujourd'hui, dans la gestion communautaire de la *garden city* de Letchworth comme d'ailleurs du *garden suburb* de Hampstead. Sellier s'inscrit en effet dans une tradition du socialisme municipal qui accorde une place privilégiée aux représentants élus dans la conduite des réformes économiques et sociales.

La cité-jardins à la française se distingue de la *garden city* sur un autre point : la place accordée à la maison individuelle. Cette place est prépondérante dans l'expérience anglaise, alors qu'elle devient rapidement

Le plan de Paris

Observation et recul critique

« L'analyse du plan de Paris pourra illustrer d'un exemple cette méthode critique… Nous avons sous les yeux le Paris médiéval à la veille du commencement des transformations dues aux conséquences de la Renaissance. Sa forme est ronde. La Seine le divise en trois parties : l'île, la rive droite et la rive gauche… Sans rien connaître de l'histoire de Paris, simplement par cette remarque jointe au fait même qu'il s'agit d'une île, c'est-à-dire un lieu naturellement défensif, on peut considérer cette île comme ayant été le berceau de Paris. C'est là, en effet, l'île désignée d'un terme significatif : île de la Cité…
Il s'agit d'une île fluviale ; le fleuve constitue donc l'un des axes de formation de la ville. La direction des ponts reliant cette île aux deux rives opposées de la Seine se confond avec celle de l'autre axe formateur. Paris est né au point de croisée d'une voie fluviale Est-Ouest et d'une voie terrestre Nord-Sud… Paris étant une ville de croisée de routes, son développement s'est fait dans le double sens de la croix, soit dans le sens Est-Ouest de la voie d'eau, soit dans le sens Nord-Sud de la voie terrestre. C'est précisément ce que marque le plan qui ne figure pas toutefois le damier des rues auquel il aurait dû aboutir. Cela tient, d'une part, à ce que la ville n'a pas été créée d'un seul jet et, d'autre part, à ce que le sens naturel, perpendiculaire au fleuve, s'est trouvé détourné par la forme annulaire donnée au rempart, forme qui a déterminé, par rapport à ce dernier, un rayonnement de voies analogues à celui des branches d'un éventail…

Que si nous opposons les deux rives l'une à l'autre, il nous apparaîtra que la rive droite est bien plus considérable que la rive gauche. Cela tient à ce que les principaux éléments de croissance sont localisés dans la première de ces deux rives… Il est un des éléments que nous pouvons tout de suite reconnaître, sans avoir la moindre connaissance de l'histoire de Paris, c'est celui que représentent ces localisations : l'Hostel de la Ville, précédé de sa place, et les Halles… C'est l'élément marchand, dont dérive en général le pouvoir municipal qui a son siège à l'Hôtel de Ville. Cet élément et, plus tard, celui constitué par la résidence royale… servent à expliquer la prééminence de la rive droite…
L'examen du plan, pour la rive gauche, nous fera pareillement discerner le caractère de cette dernière et, par la suite, son infériorité par rapport à l'autre rive, du point de vue du développement urbain : on y remarque particulièrement des collèges et des couvents des quatre ordres mendiants. À la ville qu'est par essence la rive droite, s'oppose, sur la rive gauche, l'Université. L'examen du plan suffit à révéler le mode de croissance ou plutôt les divers modes de croissance de Paris, à l'extérieur du rempart urbain : ce sont les petites cités de Saint-Marceau ou de Saint-Germain-des-Prés que seule la ligne de l'enceinte fortifiée empêche d'être soudées à Paris, ou bien c'est la simple formation en faubourg, c'est-à-dire sous les traits d'une rangée de maisons de chaque côté d'un chemin, tel le faubourg Saint-Jacques, tels aussi, sur la rive droite, les faubourgs Temple, Saint-Laurent ou Saint-Martin, Saint-Denis et Montmartre… ».
(Source : Marcel Poëte, *op. cit.*, pp. 113 à 120)

La composition de la ville à l'école du passé

La partie consacrée à l'étude de l'évolution des villes, dans *L'introduction à l'urbanisme*, s'achève par un chapitre synthétisant les préconisations à adopter. Cela confirme que l'objectif de Poëte n'est pas simplement de produire une analyse mais d'exercer une influence sur la réalisation des plans d'aménagement et d'extension, amenés à se développer consécutivement à l'adoption des lois de 1919 et 1924. La construction d'une science de la ville est donc perçue comme devant être au service de l'action.



Photo 8.6. La Casa del Fascio à Côme par l'architecte Giuseppe Terragni (1932-1936).
© hal_pand_108 / stock.adobe.com.



Photo 8.7. Immeuble Novocomum (Côme) par l'architecte Giuseppe Terragni (1928).
© Fabio Caironi / stock.adobe.com.

tion d'un « esprit nouveau » dans l'architecture italienne. Mais « l'aspiration à un esprit nouveau » doit être fondée « sur une bonne connaissance du passé, pas sur le vide ». Ils préconisent la réalisation de bâtiments-types, dont la conception doit être dictée par des principes constructifs rigoureux, mais refusent la standardisation et la taylorisation défendue par Le Corbusier : « L'idée de maison-type effraie, suscite les commentaires les plus grotesques et absurdes. On croit que faire des maisons-types, des maisons en série, signifie les mécaniser, construire des bâtiments qui rassemblent à des paquebots et des avions [la référence aux déclarations de Le Corbusier est ici pour le moins explicite] ; nous n'avons jamais pensé nous inspirer de la machine pour faire de l'architecture… La maison aura sa propre esthétique, comme l'avion aura sa propre esthétique » (*Architettura*, décembre 1926). Les architectes rationalistes préconisent donc une modernisation des savoir-faire artisanaux. Giuseppe Terragni utilise, par exemple, des parements de marbre blanc dans sa Casa del Fascio à Côme (photo 8.6) ou du béton enduit pour le remplissage des façades de ses immeubles d'habitation (photo 8.7).

Dès leur création, les CIAM rassemblent donc des personnalités qui établissent des liens de nature diverse entre leur démarche de projet d'une part, l'histoire de la ville et de l'architecture de l'autre. Tous ne partagent pas, loin de là, l'idée de faire table rase du passé. L'existence d'un Mouvement Moderne défendant des positions unifiées sur l'urbanisme ou sur l'architecture apparaît comme une reconstruction *a posteriori*, qui gomme la diversité des positions exprimées lors des CIAM. Il faut attendre 1981 pour qu'un historien italien Giorgio Ciuffi remette en cause l'unité du Mouvement Moderne et l'année 2000 pour qu'Eric Mumford s'engage dans une histoire de l'ensemble de la production urbanistique des CIAM et ce sans exclusive. Il est donc désormais possible de ne plus réduire la pluralité des positions exprimées dans le cadre de ces Congrès aux propos tranchés du plus connu des architectes modernes, à savoir Le Corbusier.

Les CIAM constituent un moment d'importance dans l'histoire de l'architecture et de l'urbanisme. Benevolo voit dans l'affirmation progressive de leurs thèses la fin d'un cycle qui se formalise à la Renaissance et prévaut jusqu'au début du XX^{e} siècle. Organisation nouvelle de la circulation, priorité donnée à la résolution de la question du logement, abandon des règles d'organisation des espaces publics et du découpage du sol en lots, approche fonctionnaliste de la ville, constituent autant d'éléments par lesquels les CIAM affichent une rupture par rapport à la tradition de l'urbanisme qui prévalait depuis la Renaissance.

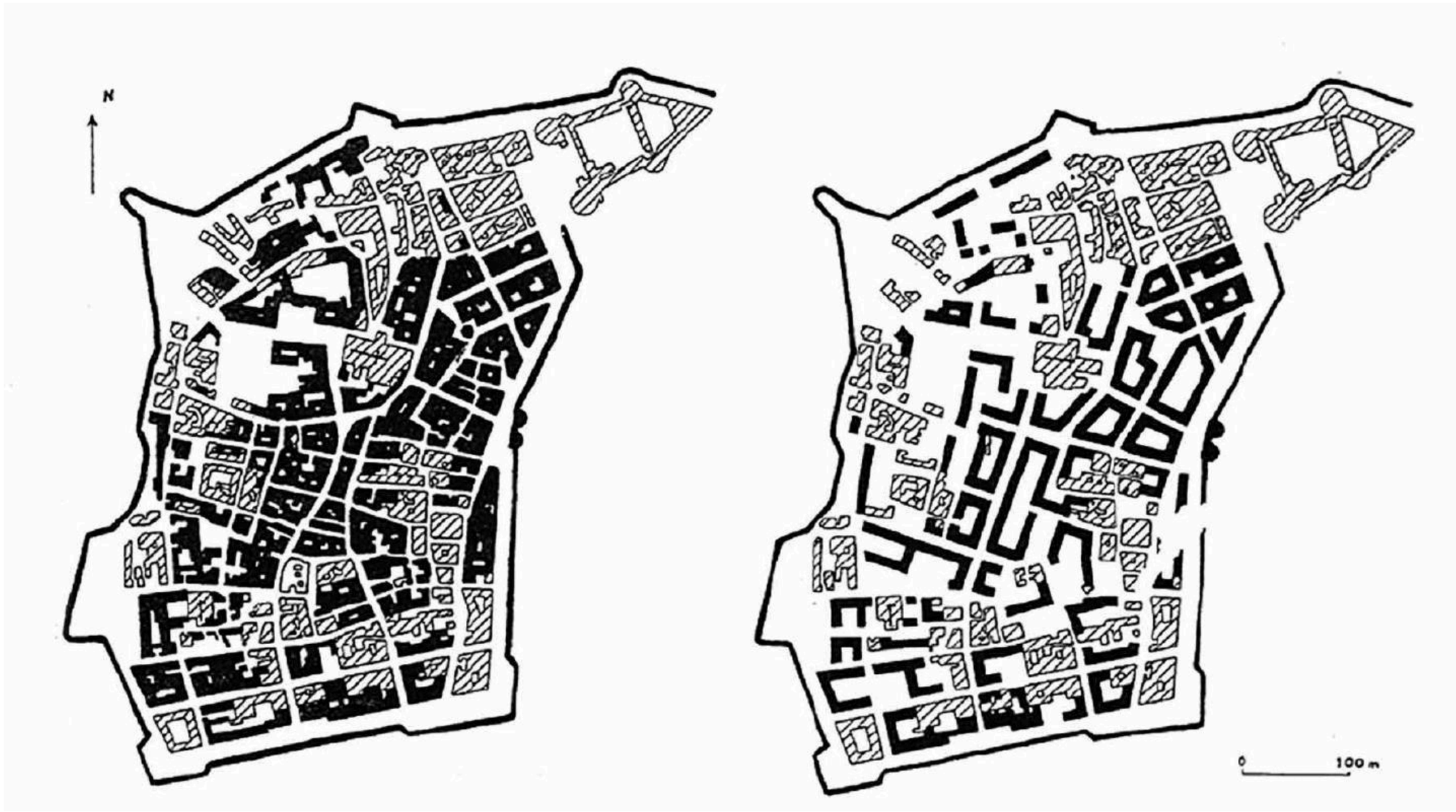


Fig. 9.1. **Plan de la vieille ville de Saint-Malo avant et après la Reconstruction.**
© Gilles Novarina.

passé et comme sur un terrain vierge, créer une ville modèle suivant des théories les plus modernes de l'urbanisme… ou bien chercher à faire une étude sans prétention, simplement guidée par une discipline du passé, en apportant ce que notre siècle peut techniquement mettre à notre disposition… en évitant malgré tout le pastiche servile qui transformerait la ville en musée »[10]. Arretche insiste ensuite sur la nécessité de relevés préalables de manière à reconstituer les quatre façades de la vieille ville, cette enveloppe permettant de fixer un gabarit qui s'applique à l'ensemble du centre historique et ne dépend pas de la largeur des voies. La décision est ensuite prise de conserver le tracé des rues qui sont en général étroites (2 à 3 mètres) et parfois sinueuses afin de recréer la vie intense et le caractère pittoresque de la vie d'autrefois. Afin d'introduire les éléments de confort que sont l'ensoleillement et la circulation de l'air, les cours d'immeubles sont agrandies (fig. 9.2).

Cette « étude des généralités », que l'on qualifierait aujourd'hui d'analyse morphologique, est complétée par l'élaboration de projets d'immeubles-types, qui tiennent compte des dimensions des parcelles et des différentes largeurs sur rue (fig. 9.3 et 9.4 ; photo 9.2). Ces projets sont diffusés par les architectes d'opération qui conseillent leurs clients (à savoir l'Association syndicale de reconstruction et les propriétaires) dans la perspective d'une conciliation entre projets individuels et programme d'ensemble.

L'attitude adoptée par Arretche préfigure en large partie l'approche qui fait flores une vingtaine d'années plus tard en Italie sous le nom de typo-morphologie et qui est reprise au début des années 1980 en France par les défenseurs du projet urbain, dont une partie est passée par l'atelier de Louis Arretche aux Beaux-Arts. L'objectif d'une telle démarche est de révéler ce que les *planners* et architectes britanniques appellent le « *sense of places* » (l'esprit des lieux) pour l'intégrer dans la démarche de projet. De ce point de vue, sans avoir été partie prenante de l'architecture régionaliste, Arretche s'en rapproche.

Mais la volonté de mettre en valeur le patrimoine architectural et urbain et le recours à de nouvelles technologies de construction ne sont pas antinomiques. Une partie des acteurs de la reconstruction

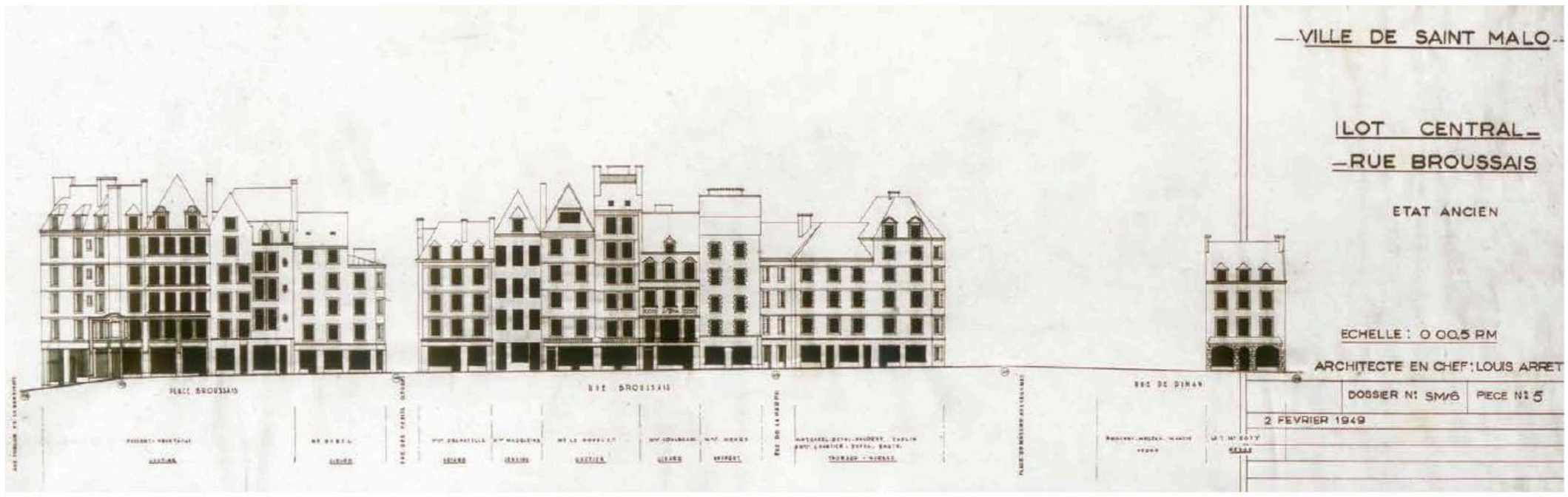


Fig. 9.4. Plan général de reconstruction et d'aménagement, Saint-Malo (Ille-et-Vilaine). Ilot central (état ancien) : vue d'élévations de façades, place et rue Broussais (éch. : 0,005 PM), 2 février 1949.
© Fonds Arretche, Louis (1905-1991). Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/ Archives d'architecture contemporaine.

souhaite tout d'abord la réouverture des carrières de granit, en envisageant une taille mécanique de ce matériau local. Mais, selon Gérard Dupont (1948), délégué du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme pour l'Ille-et-Vilaine, le rythme de production des carrières apparaît incompatible avec la nécessité d'une reconstruction rapide. De ce constat naît l'idée avancée par l'Association syndicale de reconstruction de lancer un « Concours de préfabrication pour la Reconstruction », avec le soutien du Centre scientifique et technique du bâtiment (CSTB). Il y a là un paradoxe souligné par le Commissaire à la Reconstruction : « Pour qui connaît, d'une part, l'aspect habituel des maisons préfabriquées, d'autre part, le cadre unique constitué par les remparts de Saint-Malo, l'association des deux mots Saint-Malo et Préfabrication apparaît au premier abord comme une invraisemblable faute de goût et un défi au bon sens. La Ville des Corsaires, tout entière construite en granit, toujours entourée de ses fortifications, à l'intérieur desquels subsistent des immeubles historiques, dominés par une cathédrale mutilée, mais réparable, ne pouvait-elle trouver comme par le passé, dans le bassin granitique proche les pierres nécessaires à sa reconstruction ? ». Après le lancement d'une série d'adjudications auprès des propriétaires de carrière, un constat est établi : « La plupart des carrières de granit de la région, manquant de matériel d'extraction moderne et de main-d'œuvre qualifiée, étaient hors d'état de suivre la cadence des chantiers ; les prix pratiqués par les carrières les mieux équipées étaient prohibitifs »[11]. Le concours porte sur la fabrication de blocs pour les murs, de cloisons, de planchers (poutrelles et ourdis), de conduits de cheminée et d'encadrements des ouvertures et désigne la Société rennaise de préfabrication comme lauréat. Les matériaux modernes ainsi produits possèdent des qualités de résistance et d'isolation que ne possède pas la pierre de taille et l'incorporation de pierre broyée

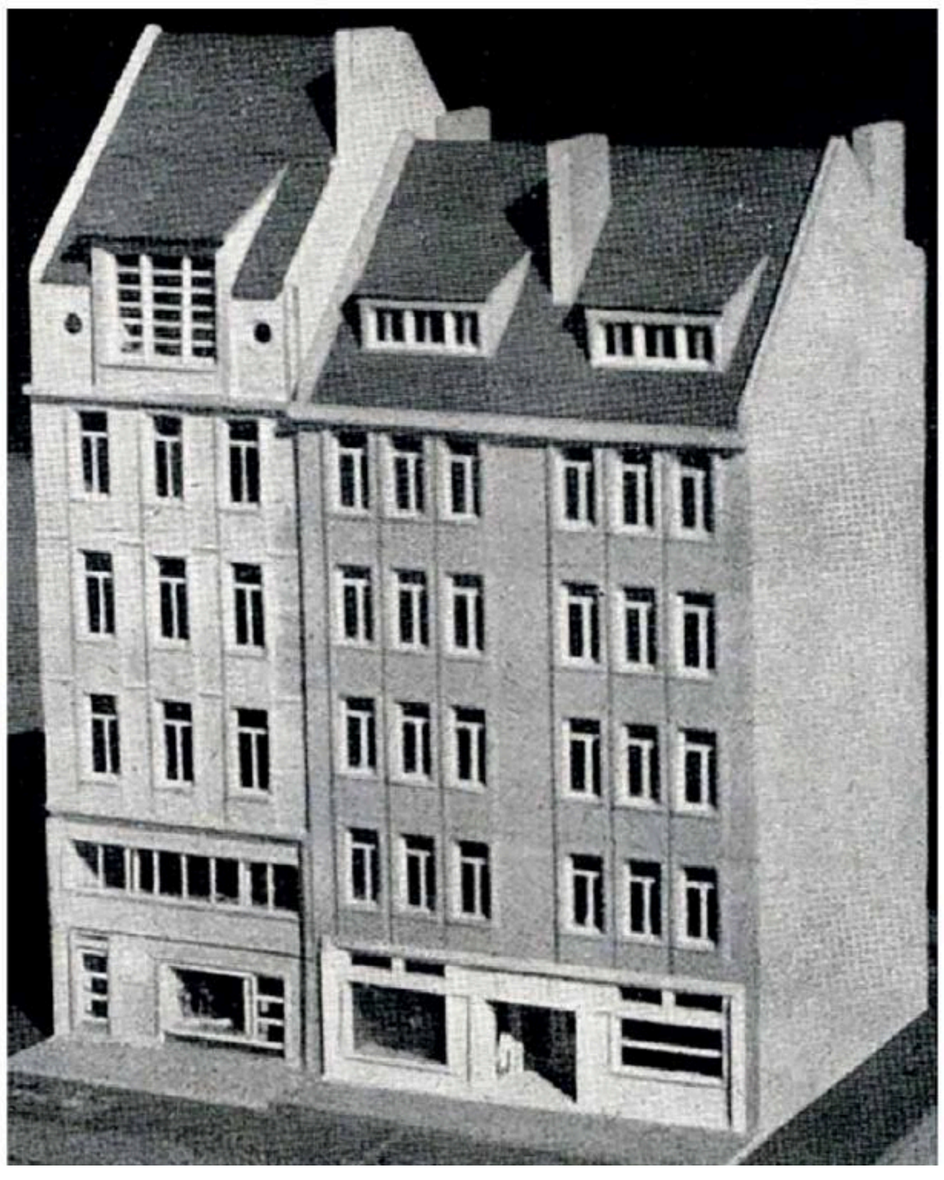


Photo 9.2. **Maquettes d'immeubles-types à reconstruire sur de petites parcelles.**
Source : *Cahiers du CSTB* (1948).



Fig. 9.6. Le plan dit définitif (janvier 1946).
© Mario Novarina.



Photo 9.5. L'avenue Foch qui accueille aujourd'hui le tramway.
© Leonid Andronov / stock.adobe.com.



Photo 9.6. L'Hôtel de Ville et sa place.
© Vely / stock.adobe.com.



Photo 9.7. Porte Océane.
© Alexi Tauzin / stock.adobe.com

L'îlot ouvert du Havre

La réflexion sur l'îlot ouvert, qui se développe notamment au début du XX^{e} siècle dans les premiers projets d'Habitations à bon marché dans l'agglomération parisienne, s'appuie sur une critique de l'îlot fermé, plus particulièrement de l'îlot haussmannien. Ce dernier ne permet pas une bonne circulation de l'air à l'intérieur des îlots et un ensoleillement satisfaisant de l'ensemble des appartements. Il est donc contraire aux exigences d'hygiène publique requises par le nouvel urbanisme qui se développe après l'approbation des lois Cornudet de 1919 et 1924. Au Havre, Auguste Perret reprend à son compte cette réflexion qui cherche à concilier les objectifs de lisibilité des tracés viaires d'une part, de qualité résidentielle de l'autre. Il intègre dans son îlot les deux typologies modernes que sont la barre et la tour (photo 9.8). Le dossier de candidature pour l'inscription du Centre Reconstruit dans la liste du patrimoine mondial de l'Unesco souligne cette spécificité de l'urbanisme d'Auguste Perret. « L'îlot havrais concilie les exigences de l'urbanisme fonctionnaliste et les traditions séculaires de la culture urbaine. Il constitue une réinterprétation de l'îlot historique au moyen des typologies modernes de la "tour" et de la "barre". Le bâti y est très aéré. On trouve fréquemment associées, de part et d'autre d'un espace central assez ouvert, deux barres de quatre étages (orientées est-ouest) et deux bandes plus basses destinées aux commerces (orientées nord-sud). Lorsque, pour des raisons de rééquilibrage des densités, des tours d'habitation ont été implantées (près de la place de l'Hôtel de Ville, le long du Front de mer Sud), celles-ci sont parfaitement intégrées à la structure urbaine. Elles sont indissociables des îlots où elles prennent corps, mais aussi des espaces publics adjacents (places, rues, passages, galeries…) ». Et le dossier de mettre l'accent sur la lisibilité des différents types d'espaces libres dans le Centre Reconstruit : « Les cours intérieures, même ouvertes, sont identifiables comme de véritables "cours". Les rues restent de vraies "rues". Les squares restent de vrais "squares" et non des espaces verts indifférenciés… Les rues se distinguent les unes des autres, les boulevards des avenues, les places des esplanades, les passages des galeries. Le dedans semi-privatif des îlots se démarque du dehors. L'avant se distingue de l'arrière, le transversal du latéral »[18].



Photo 9.8. Îlots Perret.
Source : Claire Étienne-Steiner, *op. cit.*

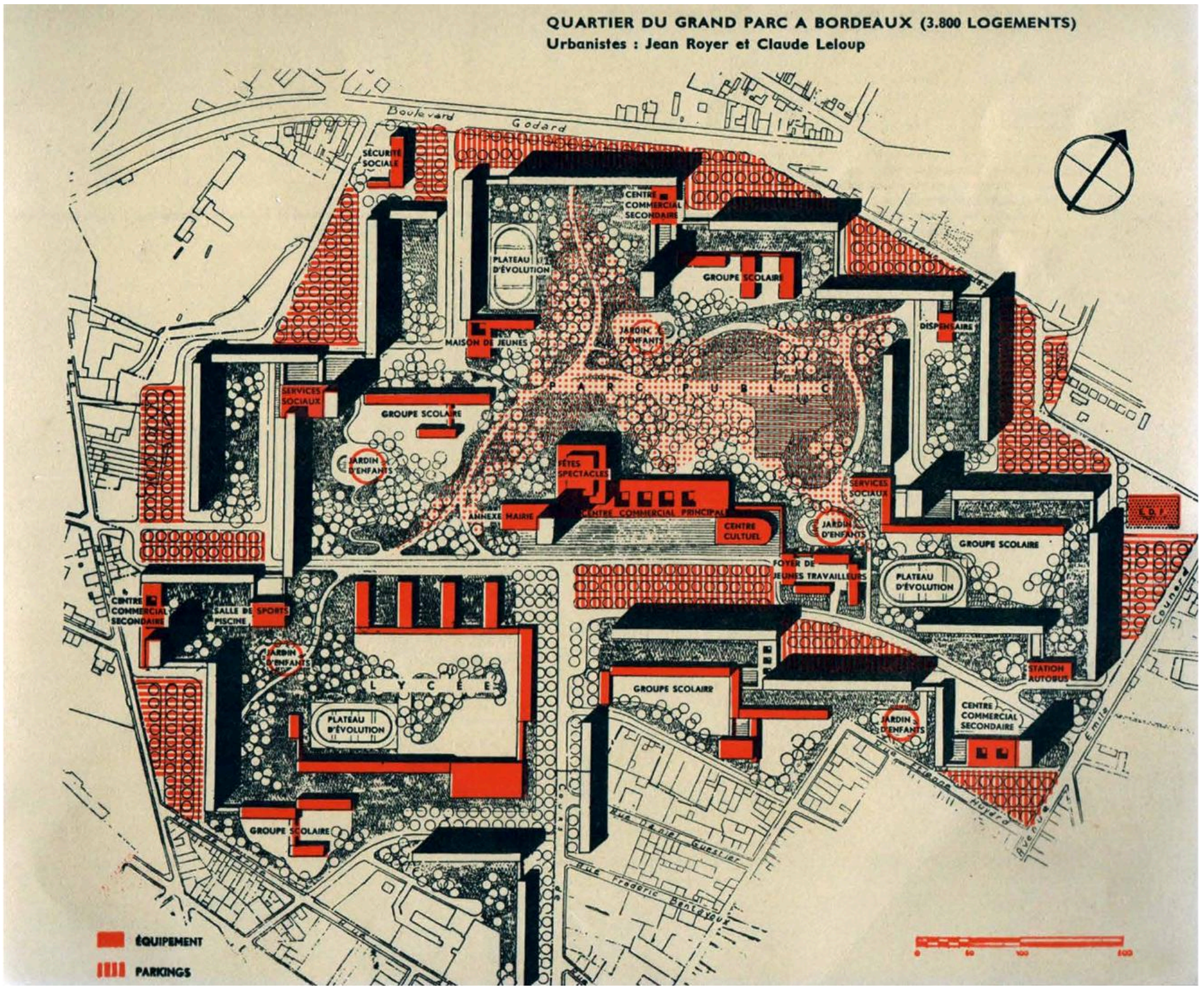


Fig. 10.2. **Schéma d'organisation d'un grand ensemble. Quartier du Grand Parc – Bordeaux par les urbanistes Jean Royer et Claude Leloup.**
Source : *Urbanisme*, 1959, n° 62-63, p. 15.

Le programme en lieu et place du plan

Le Plan Courant (1953)[13], qui fixe un objectif de construction de 240 000 logements par an, conduit à un bouleversement de la gestion des opérations d'urbanisme. L'heure est en effet à l'acquisition par les collectivités publiques de vastes emprises foncières à la périphérie des villes. L'État, qui met progressivement en place, un financement public de l'aménagement et du logement, a besoin pour des raisons budgétaires de programmer ses investissements et s'engage dans une démarche dite de programmation. Pour ce faire, il construit les outils lui permettant de quantifier les équipements nécessaires au fonctionnement des ensembles d'habitation.

Les responsables de la politique du logement sont en effet conscients de la nécessité de coupler interventions urbanistiques et sociales dans la perspective de faire de ces ensembles le creuset de l'épanouissement d'une véritable communauté humaine : « […] Il ne suffit pas que l'Urbaniste et l'Architecte aient réfléchi aux problèmes sociologiques et évité des erreurs de conception. Il reste à créer la Communauté humaine dans la liberté des individus. S'installant dans un nouvel ensemble, l'Homme

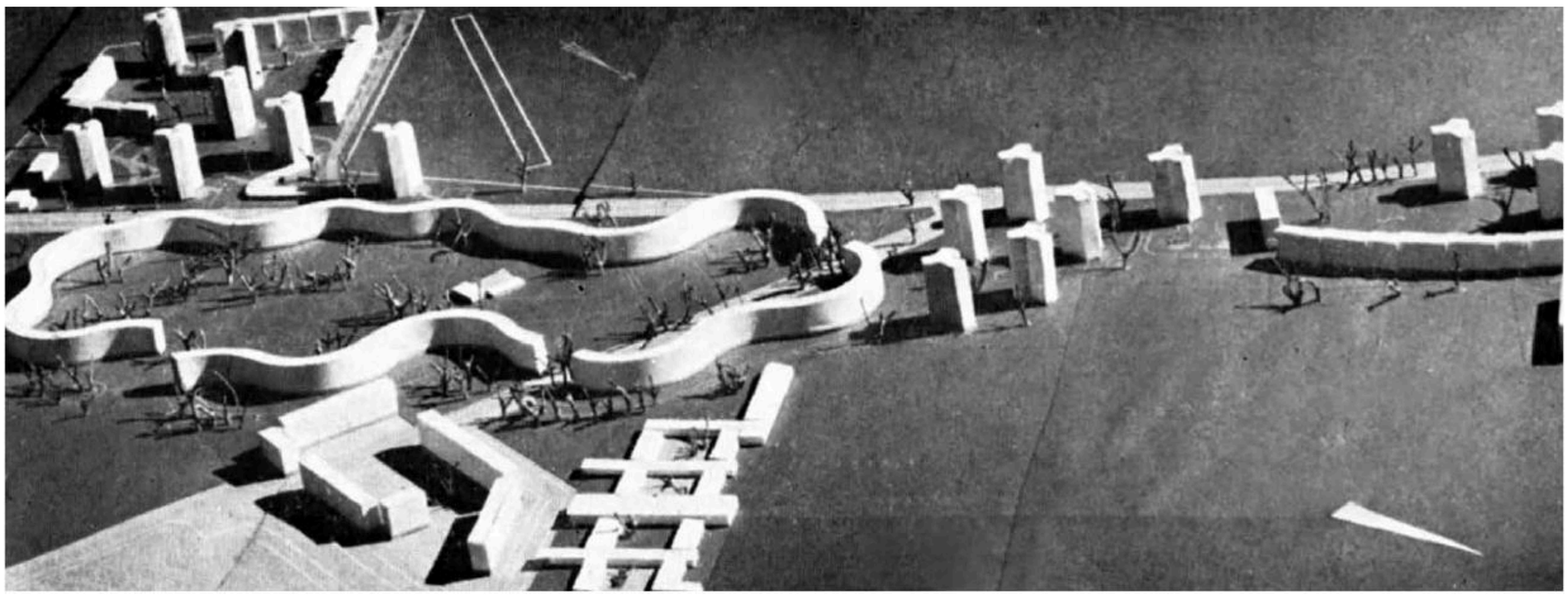


Photo 10.10. **Quartier des Courtillères (Pantin).**
Source : *Urbanisme*, n° 62-63.

Le plan libre, un rêve vite oublié

Le Corbusier, lors du CIAM de Francfort consacré à l'habitat (1929), présentait le système Dom-ino (parfois appelé aussi système poteaux/dalles) comme le vecteur d'une révolution dans l'organisation intérieure des logements. Il permet en effet une liberté d'implantation des cloisons, voire l'abandon même de ces dernières. Le plan libre est pourtant bien vite oublié par les architectes, y compris par une partie de ceux qui se revendiquent de manière explicite des CIAM.

Les concours lancés dès la fin des années 1940 par le MRU sont l'occasion d'expérimenter de nouvelles techniques de préfabrication, ainsi que de nouvelles organisations des logements. La technique de construction qui s'impose progressivement en France est celle de la préfabrication légère. À la différence de la préfabrication lourde qui cherche à produire en usine des maisons disponibles sur catalogue, la préfabrication légère consiste en la production en série de pièces détachées (parpaings, poutrelles, encadrements de baies, corniches, marches d'escalier, canaux de cheminée…), qui sont ensuite assemblées sur le chantier (photo 10.11). Yvan Delemontey parle à ce propos de « béton assemblé »[20].



Photo 10.11. **Constructions modernes… Matériaux modernes ; Plaquette publicitaire d'une entreprise de préfabrication.**
Source : Gilles Novarina.

Lauréat d'un concours pour la réalisation de logements pour les officiers américain (SHAPE 1951), Jean Dubuisson est contraint d'utiliser le procédé de préfa-

À Meudon-la-Forêt par exemple, les immeubles, de formes géométriques variées, sont implantés parallèlement ou perpendiculairement à un axe Est-Ouest qui sert d'élément générateur du plan. La voirie de desserte pénètre jusqu'à l'intérieur du quartier, contrairement aux recommandations formulées par Parfait dans ses fameux articles. Des barres ou des immeubles en peigne sont implantés à la périphérie du quartier et ferment la composition (fig. 10.6). L'espace intérieur accueille des équipements publics, un centre commercial installé dans des bâtiments dont la volumétrie et les toitures rappellent la forme des maisons traditionnelles de village (photo 10.14), un bassin et un mail piéton.

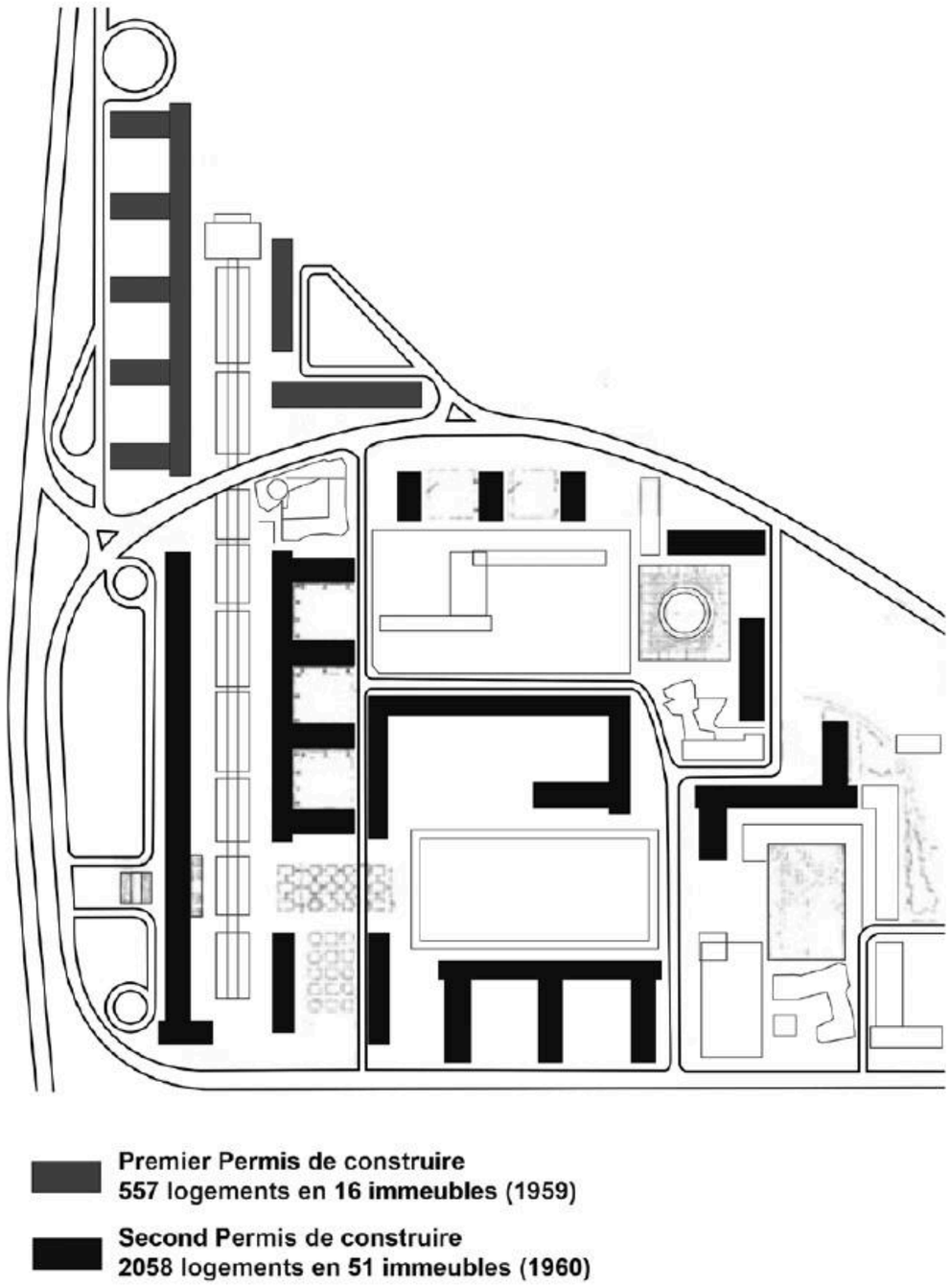


Fig. 10.6. Plan de composition de Meudon-la-Forêt par l'architecte Fernand Pouillon.
© Mario Novarina, d'après Jacques Lucan, 2003.



Photo 10.14. Centre commercial de Meudon-la-Forêt.
Source : Association « Pierres Sauvages de Belcastel/© Fernand Pouillon ; photographie © Franck Gautré.

découverte est liée à la reconstitution à laquelle il procède de l'histoire de la ville. Il postule l'existence d'un « système de formation » de la ville et affirme que la ville d'aujourd'hui n'est pas le résultat d'une superposition de différentes structures relevant chacune d'une époque historique particulière, mais le produit d'une intégration entre la structure précédente et la suivante.

Dans un premier temps, il propose de comprendre les raisons qui ont poussé à l'implantation de la ville. Dès l'époque étrusque, le centre de l'Italie est parcouru par un ensemble de cheminements qui suivent les lignes de crêtes pour éviter de remonter ou de descendre les versants des vallées. Le site de Florence est à la croisée de ces cheminements et à proximité d'un gué qui permet un franchissement facile de l'Arno. Le premier établissement étrusque est localisé sur un promontoire, lieu occupé aujourd'hui par Fiesole.

Dans un second temps, il s'attache à identifier les différentes phases de formation puis de mutation de Florence. Sur un plan cadastral de 1830, il repère les signes de la ville romaine qu'il considère comme le « substrat » de la ville actuelle. Ce sont en effet les Romains qui établissent, dans la plaine de l'Arno, d'abord un *castrum*, puis une *colonia* et enfin un *municipium*. La centuriation (découpage régulier du sol) concerne le territoire agricole ainsi que les établissements urbains et elle intègre des tracés viaires préexistants qui n'obéissent pas à la règle de la grille. Le *municipium* de l'époque de Jules César adopte une forme permettant de concilier la régularité de la grille qui organise l'intérieur de l'enceinte et l'irrégularité du tracé des voies assurant la liaison avec les autres villes (fig. 14.3) : « […] comment donner

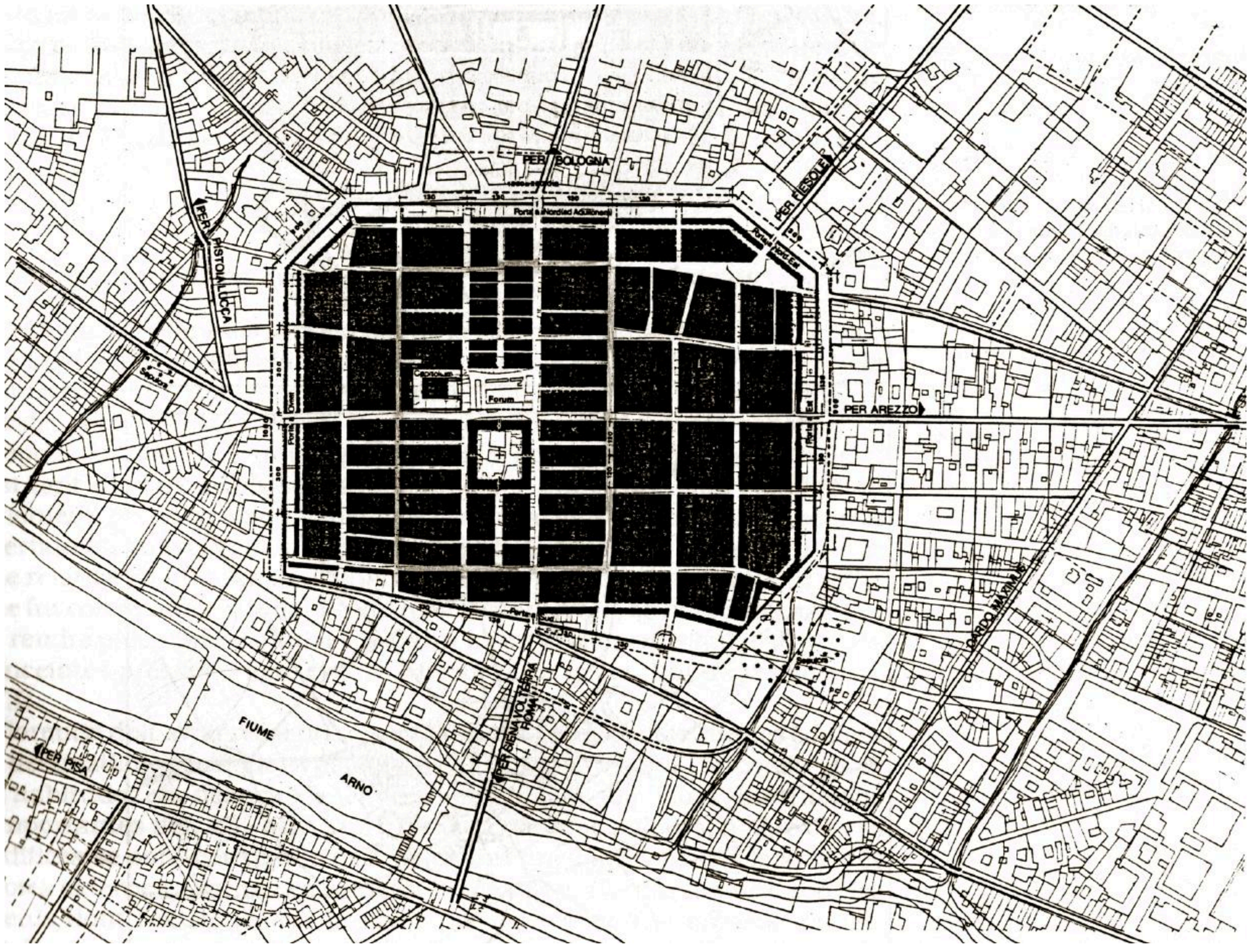


Fig. 14.3. **Restitution du *municipium* reporté sur le plan cadastral de 1830.**
© Mario Novarina.

une image de régularité à ceux qui arrivaient en ville en parcourant les tracés existants sans déplacer ces routes de leur site d'origine ? Le problème a été remarquablement résolu… en faisant coïncider l'emplacement des portes avec une voie préexistante et avec le centre d'un côté de la muraille d'enceinte, de façon à offrir un arrangement ordonné de quelque côté qu'on aborde la ville – opération qui oblige à une figure hybride du périmètre… »[13].

Les extensions, sous l'Empire romain, comme durant le Haut Moyen Âge, sont réalisées sans création d'une nouvelle muraille et il faut attendre la fin du XII^e siècle (1173) pour qu'une nouvelle enceinte soit construite. L'extension du territoire communal permet à la fois une intégration des faubourgs qui se sont développés le long des voies d'accès à la ville et la création de lotissements réguliers entre ces faubourgs (fig. 14.4). Les îlots romains accueillaient six *domus* occupant chacune une parcelle de 17,70 m × 35,40 m. Durant la période médiévale, les parcelles des *domus* sont subdivisées en deux nouvelles parcelles où sont installées les maisons mitoyennes avec cour, typologie (*casa a schiera*) caractéristique des villes médiévales. Entre le XI^e et le XIII^e siècles, Florence connaît un développement économique et une expansion démographie soutenus, tant et si bien qu'en 1300 la population atteint 100 000 habitants.

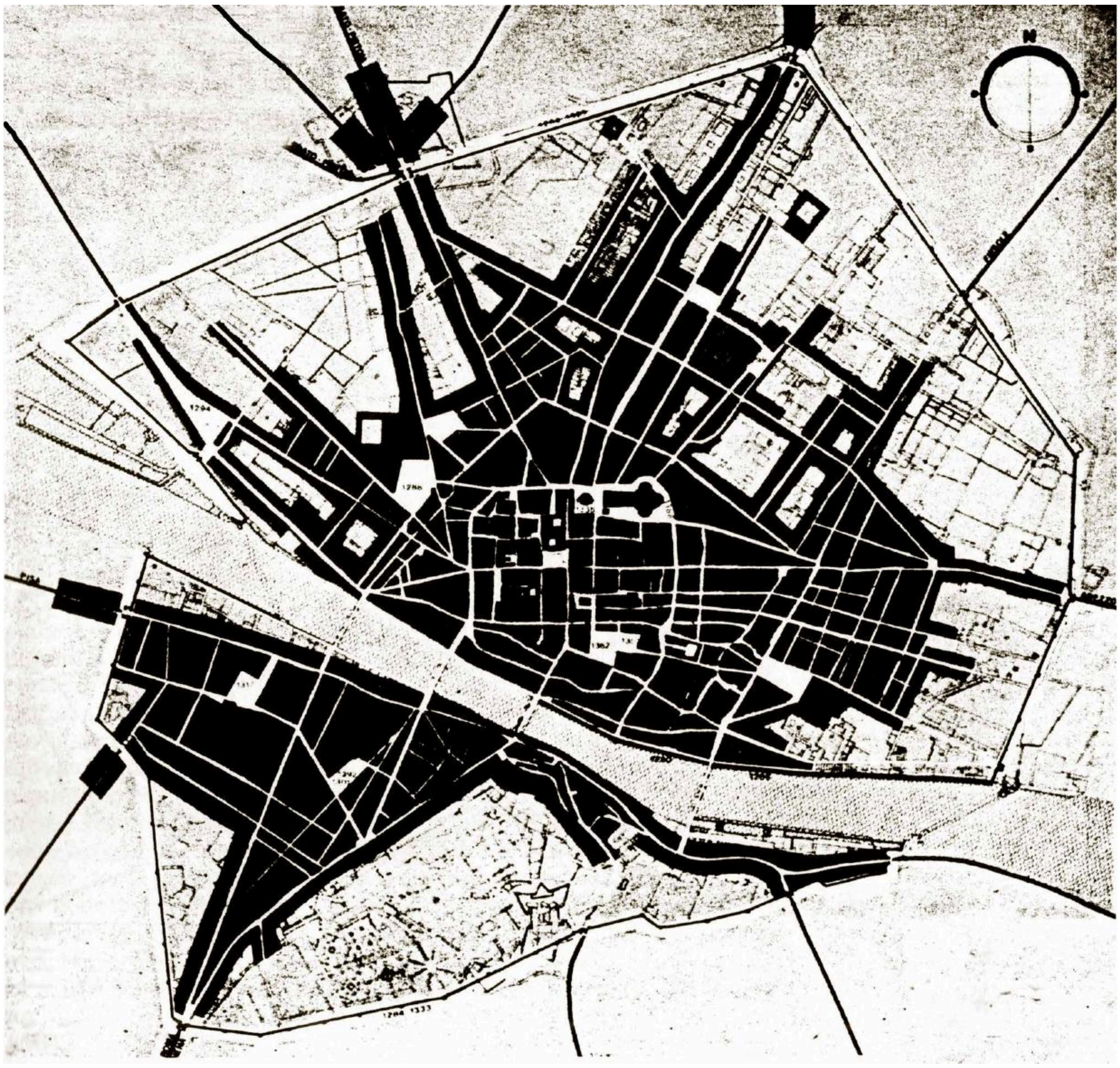


Fig. 14.4. Les extensions urbaines antérieures à 1400.
Source : Gianfranco Caniggia, *Lecture de Florence*, Bruxelles, Institut supérieur d'architecture Saint Luc, 1994, p. 51.

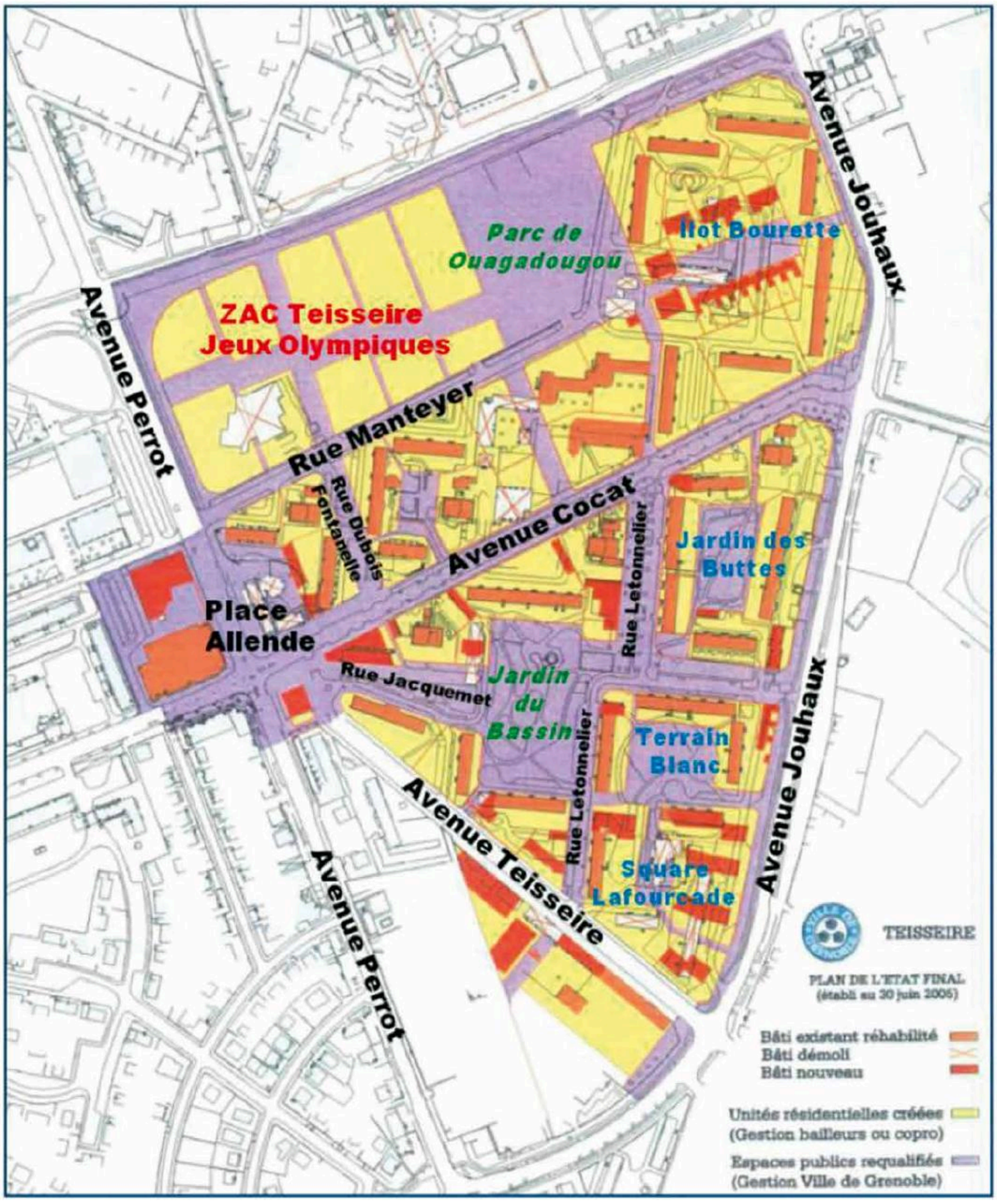


Fig. 16.13. **Le quartier Teisseire après la résidentialisation.**
Source : Ville de Grenoble.

À la base de cette nouvelle approche de l'urbanisme qu'il défend, s'impose la réflexion sur l'îlot ouvert (fig. 16.14), une forme qu'il expérimente pour la première fois en 1974 dans son projet des Hautes Formes dans le 13e arrondissement de Paris et qu'il revisite par la suite dans de nombreux autres projets (ZAC des Ponts Jumeaux à Toulouse, restructuration d'un secteur de barres rue nationale à Paris, Île Seguin, Santo-Andre à São Paulo, Masséna Nord à Paris).

L'îlot ouvert doit d'une part garantir lumière, ensoleillement et vues lointaines à l'ensemble des immeubles qui le composent, d'autre part contribuer à la lisibilité de la rue. Cette double contrainte conditionne le processus de sa fabrication. Les bâtiments qui le composent ne sont pas mitoyens, mais sont autonomes, ont leur propre volume et leurs propres matériaux. Ils peuvent avoir des hauteurs différentes. Une partie de leurs façades doit cependant être implantée à l'alignement et ce principe permet la constitution progressive de la rue. Le cœur d'îlot est constitué par une cour ouverte à la lumière et à la vue, mais non accessible au public (présence de clôtures).



Fig. 16.15. **Maquette du plan-masse du quartier Masséna Nord.**
© Atelier Christian de Portzamparc / © Adagp, Paris, 2023 – Cliché : Adagp images.

****

Les recherches sur lesquelles s'appuie la typo-morphologie italienne sont foisonnantes et ne permettent pas toujours d'établir une distinction entre analyse morphologique et analyse typologique. L'École française du projet urbain procède à une sorte de remise en ordre des différentes méthodes italiennes. Dans la suite logique des travaux d'histoire urbaine des années 1920, cette École fonde l'analyse morphologique sur une analyse diachronique qui reconstitue la genèse et les évolutions du plan des villes ou des fragments de ville. Elle lui associe une analyse synchronique fondée sur la production de cartes thématiques (viaire et espaces publics, parcellaires, bâti, végétation) dont la superposition met en évidence les cohérences et les incohérences de l'organisation spatiale. Elle souligne enfin l'importance du découpage foncier et son lien avec les choix typologiques.

Les principaux protagonistes de cette École sont progressivement passés d'une activité de recherche à une activité opérationnelle orientée vers le projet urbain. À la différence de leurs confrères italiens, ils ont exercé une influence limitée sur la planification territoriale et urbaine mais ont eu la responsabilité de projets d'importance dans de nombreuses villes françaises, projets qui portent à la fois sur la requalification de l'existant et sur de nouvelles urbanisations. Ainsi, le terme de résidentialisation, inventé par Panerai à l'occasion de son intervention sur le grand ensemble de Teisseire à Grenoble, figure désormais

Conclusion

Vers un nouveau modèle d'urbanisme ?

Les différentes expériences d'urbanisme, qui ont fait l'objet d'une analyse dans ce livre, ont cherché à apporter des réponses à tout ou partie d'une série de questions que les urbanistes, architectes, paysagistes sont amenées à se poser dans le cadre de projets d'extension ou de requalification des villes et ce, quelle que soit la finalité des aménagements qu'ils proposent (nouveaux logements, accueil d'activités économiques, équipements publics…). Ces questions peuvent être synthétisées comme suit :
– comment tracer les voies et comment organiser les espaces publics, fondements de la structure urbaine, de manière à rechercher un équilibre entre les différents modes de déplacements (marche, deux roues, transports en commun, voitures particulières) ?
– comment découper le sol en rangées, îlots, intervoies, *blocks,* mailles ou macrolots, dont les dimensions contribuent à sélectionner les typologies bâties ?
– comment implanter les constructions par rapport à l'espace public d'une part, par rapport aux limites de propriété de l'autre ?
– comment définir les typologies bâties et les règles d'architecture et de construction ?
– comment délimiter les espaces naturels, agricoles et forestiers et comment dessiner les parcs et jardins publics ?
– comment organiser les fonctions et les usages et comment fixer les équilibres entre séparation et mixité ?
– comment implanter équipements et services dans la perspective d'une définition des différentes échelles de centralité (de l'unité de voisinage à la région urbaine) ?
– comment accueillir les activités économiques en ville ? en aménageant des espaces spécialisés ou en recherchant une mixité avec le logement, voire les activités culturelles ou de loisirs ?

L'urbanisme haussmannien, déclinaison du modèle de la ville régulière, insiste sur l'importance, dans la structuration des formes urbaines, du tracé des voies et espaces publics d'une part, du découpage du sol en îlots de l'autre. Il assigne à la philanthropie la prise en charge des questions sociales, au premier rang desquelles le logement des populations les plus pauvres. C'est pour cette raison qu'il est qualifié par Le Corbusier de simple urbanisme de voirie. Cerdà, à la même époque, enrichit le modèle de la ville régulière par une réflexion sur la répartition des équipements et services et préfigure ainsi le travail sur le quartier ou l'unité de voisinage qui devient central dans le modèle de la ville organique. L'urbanisme moderne tente d'apporter une réponse aux problèmes de logements qui vont grandissant avec la révolution industrielle, mais procède – pour reprendre les mots d'Aymonino – à une « réduction résidentielle des problèmes urbains » en refusant toute prise en considération du rôle de l'espace public dans la structuration de la ville. Depuis une trentaine d'années, les impératifs de protection de l'environnement, la lutte contre la pollution de l'air, la nécessité d'adaptation aux aléas du changement climatique amènent

Histoire de l'urbanisme
de la Renaissance à nos jours

Cet ouvrage, richement illustré, replace les théories de l'urbanisme dans le contexte culturel, social, économique et politique de leur émergence. Il les met en perspective pour comprendre ce qui les unit ou les oppose.

Les trois premières parties du livre montrent comment la diversité des expériences d'urbanisme, qu'ont connues les villes depuis le XVI^e^ siècle, relèvent de trois modèles :
– le modèle de la ville régulière qui organise l'espace à partir de principes et règles de nature géométrique (formes simples, murs se coupant à angle droit, symétrie du plan des constructions, régularité des ouvertures, continuité des façades, rapport entre hauteur du bâti et largeur des voies) ;
– le modèle de la ville organique qui naît d'une critique de l'urbanisme haussmannien et s'appuie sur la géographie et l'histoire pour construire une action urbanistique qui prenne en compte les diversités spatiales et sociales ;
– le modèle de la ville moderne qui cherche à adapter les structures urbaines à un progrès technique et économique qui s'incarne dans la voiture et l'immeuble résidentiel.

La dernière partie montre comment ces modèles doivent être revisités pour répondre aux défis contemporains de la durabilité, de la résilience et de la transition écologique.

Ce livre constitue un outil au service des étudiants, des chercheurs et des professionnels en montrant comment théories de l'urbanisme et projets opérationnels interagissent pour penser les transformations de la ville et agir sur son devenir.

Gilles Novarina, professeur d'urbanisme à l'Université Grenoble Alpes, a dirigé l'Institut d'urbanisme de Grenoble de 2001 à 2011 et a été *visiting professor* au Politecnico di Torino. Il est actuellement chercheur au laboratoire Architecture Environnement & Cultures Constructives de l'École d'architecture de Grenoble. Ses recherches portent sur les théories de l'urbanisme, la planification territoriale, la requalification des zones d'activités économiques et les infrastructures vertes et bleues. Il a codirigé, avec Natacha Seigneuret, l'ouvrage *De la technopole à la métropole ? L'exemple de Grenoble*, paru en 2015 aux Éditions du Moniteur.

SOMMAIRE

Partie 1. La ville régulière : 1. Les premiers pas de la ville régulière : de la Renaissance au baroque. **2.** L'urbanisme haussmannien. **3.** Le réformisme social et urbain de Cerdà

Partie 2. La ville organique : 4. Camillo Sitte ou l'invention de la ville historique. **5.** La *garden city* en Angleterre. **6.** Le modèle de la *garden city* et sa diffusion. **7.** La théorie de la ville organique

Partie 3. La ville moderne : 8. Congrès internationaux d'architecture moderne et Charte d'Athènes. **9.** Construction de l'État-providence et premières expérimentations en France. **10.** La modernité ordinaire des grands ensembles. **11.** Le plan INA-Casa : mettre un frein au chômage par la construction de logements ouvriers. **12.** Dissensions au sein des CIAM et constitution du Team 10. **13.** Les *New Towns* britanniques

Partie 4. Les débats contemporains : construire des alternatives au modernisme : 14. La typo-morphologie italienne : émergence et diffusion d'un modèle. **15.** Planification territoriale et projet urbain en Italie à la fin des années 1990. **16.** L'école française du projet urbain. **17.** Le *New Urbanism* aux États-Unis

GOUVERNEMENT Liberté Égalité Fraternité
SFR TERRITOIRES EN RÉSEAUX Université Grenoble Alpes
PUCA plan urbanisme construction architecture
LABEX AE&CC
EDITIONS LE MONITEUR