



CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

FABRIQUER UN TISSU URBAIN CONTEMPORAIN

Animé par :

Ariella MASBOUNGI,

inspectrice générale de l'administration
du Développement durable

Actes des « Matinées du CGEDD »

le 24 septembre 2014

à la Maison du barreau – 75001 Paris

FABRIQUER UN TISSU URBAIN CONTEMPORAIN

Sommaire

OUVERTURE	4
Ariella Masbounji Inspectrice générale de l'administration du développement durable	4
Patrice PARISÉ Vice-Président CGEDD.....	4
Ariella Masbounji Inspectrice générale de l'administration du développement durable	5
EXPOSÉS	6
Christian de PORTZAMPARC Grand Prix de l'Architecture, Grand Prix de l'Urbanisme.....	6
L'espace et la perception.....	6
Le vide.....	7
Trois villes.....	7
La mort de la rue.....	9
Arrêts de l'urbanisme moderne.....	9
Des tissus urbains : éloge de la rue.....	11
La ville allégée.....	13
La rue contre les enclaves privées.....	13
Un urbanisme négocié.....	14
David MANGIN Grand Prix de l'Urbanisme.....	16
Les acquis.....	16
La rue dans le monde.....	17
Questions sur la fabrication des rues.....	17

LES MATINEES DU CGEDD

Ouverture

Ariella MASBOUNGI

Inspectrice générale de l'administration du développement durable

Bonjour. Nous allons commencer cette matinée, réservée à Christian de Portzamparc et Davic la question de la fabrication du tissu urbain contemporain. La séance sera introduite par Patrice Parisé, Vice-Président du Conseil Général du Développement Durable.

Patrice PARISÉ

Vice-Président CGEDD

Bonjour à tous. « Fabriquer le tissu urbain contemporain » – sous-entendu, pas n'importe lequel – est une conférence qui sort du cadre habituel des matinées du CGEDD par son format, puisque nous n'entendrons qu'un intervenant et un discutant, alors que nous accueillons d'ordinaire trois intervenants dont un étranger. Cette Matinée se distingue également par le lieu où elle se tient, qui n'est pas l'arche de la Défense, et cela, pour un événement exceptionnel, qui vise à comprendre, au travers de la pensée et de l'œuvre de Christian de Portzamparc, comment les villes et les paysages qu'elles offrent peuvent produire de la qualité de vie, si importante socialement. Christian de Portzamparc est double Grand Prix national : de l'Architecture et de l'Urbanisme. Il a également reçu le Pritzker Prize, considéré comme le Prix Nobel de l'architecture. Il a accepté de se prêter au jeu d'une relecture de sa pensée par un autre Grand Prix de l'Urbanisme, David Mangin, que nous avons eu l'occasion d'accueillir dans l'une de nos matinées précédentes. Ces deux urbanistes, qui dirigent des équipes mobilisées sur le projet du Grand Paris, ne se contentent pas de réfléchir à la ville dense et constituée ; ils tentent d'offrir également un horizon à la ville palier, à la ville métropolitaine. C'est là en effet que se trouvent les véritables enjeux, parce que cette ville est en construction, et parce que – j'emprunterai les mots de Christian de Portzamparc – « les mauvaises décisions urbaines sont irréparables pour longtemps ».

Comment construire des villes vivantes et accueillantes à la diversité ? Voilà la question qui a guidé Christian de Portzamparc dans sa réflexion et dans sa contribution à la création de nouveaux quartiers, à

Paris, à Montpellier, à New-York, à Pékin, à Bruxelles ou ailleurs. À la fois chercheur et auteur de réalisations, il nous expliquera comment il a élaboré et mis en œuvre son *corpus*, et nous fera part des leçons qu'il en tire. David Mangin a quant à lui accepté de faire une lecture distanciée et attentive de cette œuvre, pour en extraire des enseignements, notamment sur la manière d'échapper à ce que la production récente offre de monotonie et de cacophonie, peu apte à susciter l'émoi. Je les remercie vivement tous deux d'avoir accepté l'invitation d'Ariella Masboungi, à la passion et au talent de laquelle nous devons ces Matinées.

Ariella MASBOUNGI

Inspectrice générale de l'administration du développement durable

Cette séance est retransmise en direct. Cette disposition nous paraît importante pour les personnes qui se trouvent à l'étranger ou ailleurs en France, et qui ne peuvent être avec nous, dans cette salle. Par ailleurs, nous avons interviewé Christian de Portzamparc ce matin, ce qui donnera lieu à la réalisation d'un petit film, mis à la disposition de tous sur internet. La séance complète sera également accessible, ainsi que son compte rendu intégral : nous vous indiquerons comment y accéder. Ces enregistrements nous paraissent des outils nécessaires pour les universités et les écoles, et celui-ci constitue une grande première pour les Matinées du CGEDD.

La prochaine séance, qui aura lieu le 5 février 2015, à la Défense autour de la question métropolitaine, avec pour conférencier principal Pierre Veltz, qui est à la fois chercheur et Président Directeur Général de l'EPA Saclay. Il nous expliquera comment l'avenir des métropoles est ancré dans le local. Il aura pour débatteurs quelqu'un de remarquable et de très jeune, Johanna Rolland, Maire de Nantes et Présidente de l'agglomération nantaise, ainsi qu'un chercheur allemand.

Je souhaite rendre hommage à Bernardo Secchi, disparu la semaine dernière. Il était un immense urbaniste italien, très présent en France, notamment dans des projets urbains, à Saint-Nazaire, à Rennes, à Montpellier et ailleurs en Europe, notamment en Belgique, et en Italie. Son travail fut fondamental dans la réflexion sur la ville. Avec sa partenaire Paola Viganò, qui a reçu le Grand Prix de l'Urbanisme en 2013, il a révélé la ville diffuse, que l'on connaissait mal. Il l'a étudiée comme on étudie la ville historique, pour lui conférer des qualités comparables à celles de la ville que nous aimons, la ville dense, en reconnaissant ses qualités. Bernardo Secchi est quelqu'un de très important au niveau mondial, par sa pensée, par son œuvre. Il a marqué également par sa liberté d'esprit et par son humour, pour toutes les qualités que ceux qui l'ont approché connaissent. Je voudrais aussi rappeler que l'année où Christian de Portzamparc a reçu le Grand Prix de l'Urbanisme, Bernardo Secchi a obtenu le Prix spécial Europe de l'Urbanisme. Cet ouvrage, je pense que Christian l'évoquera aussi, est toujours en vente aux éditions Parenthèses. J'en profite pour rappeler que le livre consacré à David Mangin à l'occasion de son Grand Prix de l'Urbanisme est également disponible chez cet éditeur.

Exposés



Christian de PORTZAMPARC

Grand Prix de l'Architecture, Grand Prix de l'Urbanisme

La conscience que nous avons d'exister, ici, en ce moment même, est fortement liée à deux choses. La première est notre monologue intérieur et les paroles que nous échangeons avec les autres, ou que nous nous apprêtons à écouter ; la seconde est notre corps, et par conséquent, l'espace où il se trouve. Vous êtes assis, vous vous trouvez dans une salle, vous sortez d'un hall, vous étiez dehors sur une place. L'espace et le langage sont les deux médiums, les deux milieux de nos échanges perpétuels. Mais le langage est tellement plus performant qu'en dix mille ans, il a acquis un réel privilège ; et aujourd'hui, dans le monde du cyber-espace, de la communication immatérielle, de la rapidité, de l'ère digitale, l'espace est submergé. Nous allons tellement plus vite ! C'est d'abord la révolution industrielle de la vitesse mécanique qui a changé les distances. Aujourd'hui, elles sont même quasiment abolies, et nous nous trouvons dans une forme d'ubiquité. De ce fait, le travail sur la ville est devenu plus lourd, moins performant dans l'économie. Il demande un effort énorme, il n'est pas accompli avec la même ardeur qu'il y a un siècle. On n'imagine plus la capacité de faire des travaux comme ceux qui ont été réalisés dans les années 1950 ; on imagine encore moins celle qu'a pu mobiliser Haussmann. Notre époque est tout autre.

Je m'intéresserai au titre donné par Ariella à cette matinée, et au terme de « tissu ». C'est un mot que je n'ai pas souvent employé ; et c'est à partir de lui que j'ai réfléchi. Je parlerai de la ville sous un certain angle, que j'appelle souvent l'espace – qui est un terme abstrait, dont l'utilisation m'a souvent été reprochée. Je parlerai de la ville sous l'angle de la perception, alors qu'il existe beaucoup d'autres angles d'approche : la circulation, les mobilités, les fonctions, les mixités... Je parlerai de perception pour montrer que l'on peut tirer tous les fils en partant de cette notion.

L'espace et la perception

La ville est une collection d'objets bâtis. Il en existe de toutes sortes. Vous voyez ici un morceau de la Butte aux Cailles et un morceau de Créteil. Lorsque l'on réalise simplement la projection en plan de la masse de ces objets, on constate l'existence de configurations incroyablement différentes d'un bout à l'autre de la planète. Les ordres et les désordres sont différents, les logiques n'ont rien à voir les unes avec les autres, et elles s'entrecroisent. Vous voyez ici représentés deux endroits : l'un se trouve à l'ouest de Rio, l'autre est la Rue de Rivoli. Tous deux sont de mêmes dimensions. À Rio, vous avez l'impression de voir beaucoup de blanc et de gris, mais comme la ville possède des tours, la densité est en fait similaire à celle de la rue de Rivoli.

Le vide

Dans la variété des villes se distinguent deux composantes : les objets et le vide. J'ai souvent parlé du vide comme d'un élément constitutif de la ville. Je me souviens avoir commencé à travailler à Marne-la-Vallée avec Antoine Grumbach. Nous devions réfléchir, à la demande de Michel Macary et de Jean-Paul Bаетto, sur ce qu'ils appelaient la « liaison organique ». Leur idée était de retrouver, dans cet urbanisme moderne, la place de l'animal humain, du piéton, et peut-être d'une sorte de rue – même si la rue était morte. Je me souviens m'être interrogé, dans une cité, sur la distance que l'on mettait entre deux immeubles, et qui m'a parue parfaitement arbitraire. Cette distance n'est motivée par aucune règle, ne fait l'objet d'aucun enseignement dans les écoles ; or si l'on n'y réfléchit pas, elle s'érigera progressivement en norme, comme c'est le cas actuellement en Chine. Or cette question du vide est capitale. Pendant quinze ans, j'ai parlé du vide, en suscitant l'incompréhension. Un jour, ayant lu une partie du *Tao te ching*, j'ai cité Lao Tseu, qui dit : « Ma maison, ce n'est pas le toit, ce n'est pas les murs, ce n'est pas le sol ; c'est le vide qui se trouve entre ces éléments, parce que c'est dans ce vide que j'habite ». À partir de ce moment, tout le monde a très bien compris ce que je voulais dire. Pourquoi ? Parce que Lao Tseu ne donne pas une définition du vide ; il convoque une expérience que nous faisons tous. Sans cette expérience constante on ne peut voir le vide, on ne discerne que les objets. En effet, les objets peuvent se dire par des mots, alors que le vide, qui renvoie à un nombre incroyable de configurations, ne trouve pas nécessairement de termes pour le désigner. On se contente de le décrire comme « plus long, plus court, plus large ».... Or ce vide est constitutif de la ville.

La ville d'aujourd'hui est une ville des objets, née après le milieu du XX^{ème} siècle, et une ville des rues. Je simplifie énormément, mais en réalité, on perçoit l'espace, soit parce que l'on se trouve dans quelque chose, entouré de matière – dans une clairière, dans une salle... Mais on perçoit également l'espace lorsque l'on se trouve autour de quelque chose : d'un totem, d'un immeuble, d'une maison, d'une tour Eiffel, d'un arbre. Cela constitue un lieu auquel on donne facilement un nom, qui est une localité.

Ce vide et ce plein, ces objets et ces espaces ouverts, sont l'acte permanent de tous. Soit on habite, soit on circule. Soit on est dans la mobilité, dans la recherche de quelque chose, ce qui nous conduit à nous déplacer d'un endroit à l'autre ; soit on est en train de travailler, de dormir, de se retrouver, de manger... dans un lieu protégé. Comme l'a souligné Jean-Pierre Vernant, les Grecs avaient placé Hestia et Hermès au fronton des temples : Hestia, déesse de la flamme du foyer, Hermès, dieu des messagers, des voyageurs, des commerçants et des voleurs. Un ami, Bruno Quesam, m'a dit avoir repris cette association, qui symbolise pour lui l'essence même de la ville, c'est-à-dire la vie ensemble dans un espace, dans un territoire. Hestia et Hermès signifient « être » et « bouger ».

Cette combinaison Hestia-Hermès est fondamentale sur le plan de la perception des espaces. En effet, l'immense variété des villes peut être, selon moi, classée en trois catégories. Beaucoup d'entre vous m'ont déjà entendu développer cette idée.

Trois villes

• L'âge 1 : l'invention de la rue

On trouve en premier lieu la ville de l'invention de la rue, que j'ai appelée « ville de l'âge 1 ». La rue est un concept génial attribué, 500 ou 600 ans avant Jésus-Christ, à Hippodamos de Milet. Les Chinois réalisaient également des sortes de rues, moins alignées mais obéissant au même principe. L'idée maîtresse de la rue est la définition d'un espace vide prédéfini, qui constituera un espace public et permettra de lotir. La rue définit donc une économie foncière, dans laquelle les parcelles constructibles sont réparties entre les citoyens. C'est également à cet endroit que passera tout ce qui relève d'Hermès, y compris les réseaux d'évacuation.

La rue comprend également un ADN de la croissance, de la transformation. La ville est en effet un dispositif spatial et temporel, qui intègre le fait que dans vingt ou deux cents ans, un propriétaire revendra sa parcelle, ou en réunira deux pour construire autre chose. Sur les schémas que vous voyez, on constate que les routes deviennent ainsi des rues. La peinture que vous observez à droite, qui se trouve au Musée

d'Orsay, a été réalisée par un peintre du XIX^{ème} siècle depuis un ballon dirigeable. Le peintre a en quelque sorte photographié avec ses pinceaux Paris naissant. On distingue le 13^{ème} arrondissement, les champs, les rues qui sont devenues le quartier de la Butte aux Cailles, notamment. On voit aussi très bien ces axes qui se sont transformés depuis en rues et en avenues, et qui n'étaient alors que des routes à travers champs. Le processus de lotissement qui s'est effectué le long des rues est très perceptible : dans cette ville, Hestia et Hermès sont constamment associés.

Hermès permet de comprendre où se trouve Hestia, où l'on est et où l'on va. Je dis souvent aux générations nouvelles que la rue est un formidable moteur de recherche. Située dans le réel et non le virtuel, elle constitue un moyen de comprendre avec son corps, son cerveau et l'espace où on veut aller et où on ira. Je dis « corps et cerveau », car notre civilisation tend à les séparer, à en faire deux zones de préoccupation distinctes, alors que nous sommes constamment l'un et l'autre. Il est très important d'avoir cette idée présente à l'esprit lorsque l'on fait de l'urbanisme.

Ce principe des rues s'est développé sur des topographies très différentes, au Moyen Âge, à l'âge baroque, puis avec Haussmann à Paris ou Cerdà à Barcelone ; ce mouvement, marqué par d'immenses changements, s'est poursuivi jusqu'à la Guerre. La ville de « l'âge 1 » possède donc une histoire et une richesse de plus de deux mille ans, mais on y retrouve toujours cet élément clé de la rue. Lorsque l'on a demandé à Palladio quelle était la ville la plus belle, il a répondu : « c'est la rue la plus large, la plus longue, la plus droite ». Il parlait de Vicence, ville dans laquelle il avait construit une rue dont il n'était pas pleinement satisfait car elle ne lui semblait ni assez longue, ni assez large, ni assez droite. Ce qui est très important, c'est de retenir que lorsqu'on lui demande de citer une ville, il évoque une rue. Pour tout le monde à cette époque, la ville, c'était la rue.

- [La ville de l'âge zéro : avant la rue](#)

Auparavant a existé une ville de « l'âge zéro », une ville d'avant l'invention de la rue. C'est la médina, constituée de cellules agglomérées. L'air et la lumière y sont pris sur l'intérieur, par le patio, et des couloirs permettent de passer de cellule en cellule. Lorsqu'il faut agrandir, on achète une cellule supplémentaire pour poursuivre le couloir. Il n'existe donc pas de tracé prédéfini de ce qui est public, mais des couloirs de commodité qui se frayent dans la ville. Les favelles sont également bâties sur ce principe.

- [La ville de l'âge 2 : l'urbanisme moderne](#)

La ville de « l'âge 2 » est celle de l'urbanisme moderne, qui correspond au *Big bang* urbain, à l'exode rural qui constitue un effet retard de la révolution industrielle. La ville s'agrandit alors sur les campagnes à une vitesse incroyable. Certaines villes, comme Istanbul ou Mexico, ont dû accueillir mille nouveaux habitants par jour pendant vingt ou trente ans. Les chiffres de Paris sont moins vertigineux, mais également très importants. Dans les années 1960 se trouvaient encore quantité de bidonvilles autour de Paris. La réflexion sur la question du grand nombre est donc arrivée dans les années 1930, et s'est appuyée sur les progrès techniques : la vitesse mécanique, l'automobile, le train. Se créent alors des tuyaux de circulation très efficaces, des voies rapides qui découpent la ville en secteurs, et entraînent la construction de zones résidentielles au loin. Ce phénomène se retrouve dans tous les pays. Je me souviens d'un ancien promoteur immobilier de Dallas, qui éprouvait une certaine honte à l'égard de ce qu'il avait accompli dans les années 1950. En effet, les banques ne lui accordaient des crédits qu'à la condition que ses projets se situent à plus de trente kilomètres du centre des villes, et qu'aucun projet de transport en commun ne soit prévu. Il s'agissait bien sûr de favoriser l'industrie automobile, les ménages étant contraints de s'endetter pour acheter au moins deux automobiles. À cette époque, la vitesse était une passion, l'idée d'habiter dans une nature « hygiénique » également.

La ville s'élargit donc par la création de ces zones lointaines, et perdit de sa continuité. Lorsque nous travaillions avec Antoine Grumbach à Marne-la-Vallée autour de la « liaison organique », il fallait la réaliser, non autour d'une rue, mais d'une voie rapide qui « voit » des tours, des immeubles : des objets. Une rue, elle, est bordée à droite et à gauche, et permet la perception d'un vide. On assiste donc à une réversion complète de la manière dont on perçoit les villes. C'est pour cette raison que je distingue deux périodes.

L'âge des objets, de la série, des grands nombres, a duré trente ans, cinquante ans dans certains pays – notamment en Asie, où il se poursuit jusque dans les années 2000. Cet âge 2, très court au regard des siècles d'urbanisation qui l'ont précédé, produit pourtant des réalisations plus importantes en nombre, en densité, en surface, et dont la perception est tout autre. Hansaviertel, un grand projet mené en 1956 à Berlin, en est une illustration. Les meilleurs architectes du moment, dont Aalto, Niemeyer, Vago, sont invités à participer à ce projet exemplaire, qui consiste à réaliser des unités d'habitation très denses dans le beau parc Hansaviertel. La démonstration est efficace : la densification de l'habitat permet d'apporter au quartier de l'espace et de la lumière. Cette ville sans rue apparaît alors bien meilleure que l'ancienne.

La mort de la rue

Puis la mort de la rue est décrétée. Pour Le Corbusier, la ville est synonyme d'obscurité, de manque d'hygiène et de risque de maladies. Il souhaite la peindre en blanc et en supprimer les rues. Manhattan, au schéma extrêmement vertical, le trouble énormément, lui apparaît « gothique ». Après le siècle de la raison et l'arrivée de la science, une telle conception de la ville est pour lui impensable. Son principe d'urbanisme sera donc de raser l'ancien pour faire advenir le nouveau, une ville remplaçant l'autre. Le Corbusier a observé la révolution du fordisme, mais aussi la révolution léniniste. Il aimait se dire radical, et se comparer à Lénine en ce qu'il prenait les choses à la racine : l'expression « la mort de la rue », que je lui emprunte, est à cet égard révélatrice. Dans l'un de ses ouvrages, Le Corbusier oppose le tissu urbain ancien et le tissu qu'il souhaite, avec des voies élargies, rapides, et un découpage en secteurs. Pour moi, le secteur est une enclave et une grande erreur ; pour lui, il est l'expression de la rationalité. Les voies rapides permettent en effet de desservir des « paquets » de dix mille logements. Le drame est que ces secteurs sont accessibles par deux portes, en boucle et en impasse. Cette structure n'est donc pas souple, elle n'est pas transformable dans le temps – d'où mon plaidoyer pour la rue.

Ce qui gêne Le Corbusier dans la rue, c'est qu'elle est polyfonctionnelle. S'y mêlent la lumière, l'oxygène, les chevaux, les voitures, les arbres, les bureaux, les camelots, les magasins, l'habitat, les piétons... ; en dessous passent les câbles et les différents réseaux : en un mot, tout y est rassemblé, resserré. Prenant modèle sur l'industrie, Le Corbusier rationalise au contraire l'espace autour de fonctions distinctes : habiter, circuler, respirer de l'air pur. La méthode est cohérente, mais quelque chose dans ce système est irrémédiablement perdu, c'est la qualité de la rue, que nous avons comprise *a posteriori*. Dans cette ville moderne, Hestia et Hermès ont divorcé : les endroits où l'on passe et ceux où l'on se tient sont distincts, sans lien organique. On ne découvre plus la ville en circulant, on passe rapidement d'un point A à un point B distant de quinze kilomètres, sans pouvoir prendre connaissance de l'espace situé entre les deux. La facilité que représentent les voies rapides est indéniable, mais elle a détruit des hiérarchies existantes.

Arrêts de l'urbanisme moderne

Peu à peu, ces solutions n'ont plus fonctionné. Les projets se sont ralentis, car il n'était plus nécessaire de construire des logements par dix mille ou par cinq mille. Je me souviens d'Alexis Josic s'étonnant de me voir présenter des projets de trente logements, ce qui lui paraissait insignifiant. Nous avons désormais changé d'échelle.

Lorsque j'ai réalisé le quartier des Hautes Formes, le projet initial de l'urbaniste était de tout raser, et de supprimer les rues en créant un *cardo/decumanus*, et en plaçant les tours et les barres selon ces deux directions, afin qu'elles ne soient jamais parallèles aux rues. J'ai trouvé cette conception de la modernité d'une absurdité naïve, stupide. Pourtant, cette stupidité est inscrite dans la *Charte d'Athènes*, à l'article 7 : « Les bâtiments ne seront jamais alignés avec les voiries de circulation ». Ce principe esthétique est devenu un dogme. L'urbanisme moderne conjugue ainsi la rationalité avec des traits proprement stupides, qui relèvent de la passion esthétique. Il est vrai que chacun a les siennes, moi aussi, et que l'on peut débattre indéfiniment de ce que doit être la ville.

Dans ce quartier du 13^{ème} arrondissement que vous voyez, nous avons transformé cinq barres, en en détruisant une, et en reconstruisant des bâtiments le long de la rue Nationale, de façon à créer un îlot qui

combine des barres des années 1960-1970, auxquelles nous avons ajouté de nouvelles loggias et de nouveaux immeubles. Il s'agissait de réconcilier dans cette ville hybride deux héritages qui s'affrontaient, celui de la ville ancienne et celui de la ville moderne. Or la transformation d'un îlot s'avère d'une grande richesse, peut-être supérieure à celle que l'on aurait obtenue en continuant simplement la ville de l'âge 1 ou de l'âge 2. Le croisement peut être un travail enrichissant, notamment dans les périphéries des villes. Le site existant, qui s'impose à nous dans sa complexité, nous oblige à trouver sur place des éléments collectifs et spatiaux, plutôt que d'imposer un schéma prédéfini.

La rue, en stratifiant les constructions dans le temps, avait la qualité d'enrichir progressivement l'existant. Mais le contexte était plus stable et homogène, dans les styles et les méthodes de construction, comme dans les dimensions de l'économie. Notre époque avance à une tout autre allure, c'est pourquoi la loi de l'existant est importante. Aujourd'hui, le *topos*, le lieu est, essentiel ; pour les modernes, le *logos*, le programme, était l'essentiel. C'était magnifique, mais les temps ont changé. Ainsi, lorsque j'ai présenté le projet des Hautes Formes, il était possible de concevoir des modèles. Puis nous n'avons plus disposé des surfaces immenses nécessaires à leur réalisation. Ma génération d'architectes s'est trouvée face à des sites déjà chargés.

Une réflexion se développait à cette époque, en France et dans le monde, sur l'îlot. Philippe Panerai a apporté une contribution très importante à la compréhension historique de l'îlot avant l'urbanisme moderne, ce qui a permis les comparaisons. Cet âge 2 nous a laissé un héritage, comme Brasilia, qui ne sera guère transformable, et constitue un exemple formidable de ce que l'on peut appeler un « futur antérieur ». Lucio Costa disait à la fin de sa vie : « nous étions fous, je ne ferais plus cela » – ce n'était pas l'avis d'Oscar Niemeyer. Cette passion et cette confiance dans l'autorité du futur ont été merveilleuses, comparables, pour l'adolescent que j'étais, à la Renaissance. Ce mouvement était pour moi plus fort que le *quattrocento*. L'esthétisme du modernisme est très fort. Mais on s'est aperçu ensuite que ce modernisme éradicateur de l'ancien perdait des données fondamentales.

Ce plan de l'ouest de Rio réalisé par Lucio Costa projette de grands tuyaux de circulation, mais aussi de grands parcs : l'architecte veut créer une ville radieuse. Sa grande idée est également cet axe qui fait le tour de Rio : c'est aujourd'hui, l'avenue Ayrton Senna. Puis, à partir de 1970, les investissements publics diminuent, et ce sont les entreprises privées qui investissent dans l'immobilier, à des échelles différentes, et sans directives particulières. Tout le territoire entre l'avenue Ayrton Senna et l'avenue das Americas a été comme vendu à l'encan, par zones. Celles-ci constituent des sortes de condominiums sans rues, abritant mille à cinq mille habitants, et comportant des pavillons, des immeubles ou des bureaux. On y entre au moyen de cartes à puces, sous la surveillance de vigiles. Si l'on est extérieur, il faut décliner son identité et indiquer qui l'on vient voir. Pour acheter du pain, il faut ressortir en voiture et réemprunter l'autoroute pour accéder à la zone regroupant tous les commerces. Les habitants se plaignent de cette configuration, tout en appréciant la proximité de la mer et la sécurité. Tout y est privé. C'est pourquoi le maire de Rio a souhaité y installer un symbole public, et c'est au croisement de ces deux avenues que nous avons réalisé la *Cidade das Artes*, autour d'un jardin comportant des passages, mais qui n'est pas encore assez ouvert à mon goût. Il faudra conduire un travail sur ces sept kilomètres de cités, dans lesquelles il est indispensable de faire passer des voies publiques. J'espère que ce travail difficile, qui implique de reconsidérer la notion de propriété, s'accomplira ; sinon, nous nous dirigeons vers le monde de *Mad max*, avec d'un côté, des cités privées fermées, et de l'autre côté, des bidonvilles qu'un maire a voulu murer il y a dix ans. Il s'agit d'un enjeu capital, auquel la rue peut répondre, car elle est le territoire de la République, de la chose publique. Lorsque la rue passe partout, c'est elle qui fractionne le territoire et décide de la taille des éléments privés.

Le quartier de Berlin Mitte, un endroit central et symbolique de la ville, a été conçu dans la logique du travail de l'Iba sur la reconstitution de l'îlot fermé. La reconstruction a consisté à retrouver le plan historique des rues, mais sans réflexion sur l'îlot, lequel a été confié au secteur privé. C'est donc dans une simple perspective d'efficacité qu'ont été construits des immeubles plus larges et plus hauts, séparés par des cours centrales très sombres et des rues massives. Je suis convaincu que l'on pouvait obtenir la même densité avec des îlots plus ouverts, comprenant des hauteurs variables et faisant entrer la lumière. Une réflexion sur l'îlot contemporain aurait montré que l'on pouvait conserver les rues et créer un lieu ouvert.

Un autre exemple de l'urbanisme moderne nous est fourni par le quartier dans lequel nous avons construit la Philharmonie, à Luxembourg. Ce quartier riche, aéré, traversé par des voies larges et circulantes,

abritant essentiellement des banques et des institutions européennes dans de très beaux bâtiments, est pourtant d'un ennui absolu : il prouve qu'un urbanisme rationnel peut produire des espaces difficiles à vivre.

Des tissus urbains : éloge de la rue

Pour penser un tissu urbain, il est donc indispensable de penser la rue. Les villes sont plurielles et la rue est notre futur. Au début des années 1950, Guy Debord a fait scandale en s'opposant à Le Corbusier, qui voulait détruire la rue. Les situationnistes cultivaient en effet cette idée de la dérive, de la vie improvisée dans les villes, ces endroits où la vie pouvait s'inventer. Guy Debord, comme André Breton avant lui, comme Walter Benjamin ou Louis Aragon, a très vite compris que détruire les rues revenait à tuer la vie. On assiste donc à un divorce entre une culture urbanistique architecturale et une culture artistique de la ville.

L'intérêt du mot « tissu » suggéré par Ariella est qu'il implique une conjonction Hestia-Hermès, qu'il comprend le vide et le plein : or la rue seule réalise cette conjonction. Bien sûr, il est impossible aujourd'hui de repenser la rue sur son modèle historique. La rue de Seine, par exemple, est trop étroite. Mais si l'on y fait entrer la lumière, que certains bâtiments offrent quatre façades, que les hauteurs varient, on la repense autrement, tout en s'appuyant sur ses qualités et son magnétisme historique. C'est selon ce même principe topologique que l'on peut repenser les grands espaces périphériques. Ce que j'appelle le principe des « voies agrégatives » consiste à retrouver, à partir de ces fameux tuyaux de circulation rapides, des lignes le long desquelles on reconnaît le territoire, où le temps peut s'inscrire. La réflexion sur une ville amène ainsi à gérer, au-delà des questions de voirie, le temps, l'espace, l'identification d'une collectivité. L'îlot revisité

Lorsque j'ai fait traverser le quartier des Hautes Formes par une rue, il s'agissait plus d'un réflexe que d'une réflexion. Mais déjà, le quartier est fait d'un assemblage d'objets distincts séparés par des traversées de lumière : le vide est constitué, lisible, perceptible. Je crois que les gens s'y sentent bien, et je suis aujourd'hui furieux que la Ville de Paris ait accordé la fermeture de la rue pour isoler les habitants des résidents d'un foyer d'hébergement. Or la puissance publique peut gérer cette tentation de clore les espaces. Au début du projet, j'ai dû convaincre la Voirie de Paris pour faire renaître une rue dans le quartier des Hautes Formes ; elle est aujourd'hui privatisée.

À partir de cette époque, j'ai pensé l'îlot ouvert autour de la notion de rue. L'idée est qu'un îlot périmétrique pourrait être poreux. Dans les années 1980, j'ai travaillé sur une série de concours en essayant toujours d'ouvrir les îlots, sans être tout à fait compris. À ce moment-là se dessinait plutôt, avec une certaine discrétion malgré des écrits intéressants, un retour à la « ville d'avant » – auquel je ne crois pas : les techniques, les mœurs, les aspirations ont changé. La réflexion était alors partagée entre la tentation du retour à la ville éternelle, et une autre tendance qui prônait un a-urbanisme, considérant que l'urbanisme était une discipline académique révolue et que la réalité de la ville était désormais le chaos. Après les grandes politiques publiques de construction sont en effet apparus dans les périphéries les néovillages, néofuturs, et autres formules relevant effectivement d'un imprévisible chaos. La notion est alors devenue presque positive dans la réflexion des architectes, qui prônaient des constructions « fortes », de nature à « boxer dans le chaos ». Ces avant-gardistes pensaient que l'architecture avait le pouvoir de concentrer les qualités en elle-même, mais qu'il était trop tard pour reprendre la maîtrise de ces grands espaces horizontaux.

En 1988, nous sommes appelés sur un projet d'Olivier Guichard pour la construction d'une technopole près de Nantes. Nous avons conservé d'importantes surfaces de parc, qui constituent des réserves écologiques. Le projet est placé à proximité de deux villages, et dans l'axe d'une ligne de quatre kilomètres au bout de laquelle on aperçoit la Tour de Bretagne, au centre de Nantes. Je l'ai conçu selon le principe de l'îlot ouvert, appuyé, non sur une théorie, mais sur dix ans de pratique. J'ai défini une règle de porosité, de hauteur, de liberté, et j'ai demandé aux architectes de l'atelier de présenter de petits projets au sein du projet urbain. Ceux-ci ont ensuite été assemblés selon une règle d'indépendance des bâtiments, d'ouverture visuelle, de jardins, de hauteurs variables, de rues ouvertes. Je ne suis pas opposé au principe des rues fermées, qui peut se justifier en fonction du contexte et notamment du climat ; tout est question

d'adaptation. Le projet traduit donc un refus du chaos. L'assemblage des îlots, qui mesurent 60 mètres par 90 mètres, est conçu pour éviter les vis-à-vis trop fort, et pour créer des rues assez étroites et nombreuses. La possibilité est alors donnée d'acheter deux îlots séparés par une rue.

L'expérience de l'îlot ouvert s'est construite petit à petit. Nous avons conçu un projet pour la place Coislin à Metz, un autre pour Aix-en-Provence – auquel a été préféré un projet qui me semble catastrophique. Trois projets, dont le nôtre, consistaient à prolonger le cours Mirabeau pour redéployer un nouveau quartier ; nous aurions placé au bout de ce prolongement des îlots ouverts.

J'ai aussi réalisé un îlot ouvert dans le très beau front que Jean-Pierre Buffi a installé tout au long du parc de Bercy. Dans cet îlot se trouve un chêne, dont il avait été stipulé par décret qu'il devait être conservé. J'ai donc décidé de construire deux immeubles de part et d'autre de cet arbre, ce qui a donné lieu à la création d'un passage et d'un îlot ouvert à l'origine non programmé. De ce fait, des appartements situés au nord ont pu bénéficier d'une arrivée de lumière par l'est ou l'ouest, ou une vue en angle.

George Candilis, que nous aimions beaucoup, nous enseignait que, dans un projet de logements, il convenait de donner à chacun les mêmes conditions. La ville nous apprend que cela n'est pas vrai, notamment parce que l'identité parfaite des logements est un leurre dans la plupart des situations urbaines, l'ensoleillement variant en fonction de l'étage et de l'orientation des appartements. L'expérience des Hautes Formes m'a appris qu'il fallait trouver les meilleures conditions possibles pour chacun, en fonction de sa position, ce qui conduisait à dessiner sept types d'appartements différents, et non deux. À cette époque, on considérait encore qu'il fallait réaliser des séries – j'ai dû batailler avec l'entreprise pour obtenir quatre types de fenêtres et non deux. Cinq à dix ans plus tard, les entreprises acceptaient un grand nombre de séries. Puis est venue l'informatique, qui a permis de gérer le grand nombre et la diversité, de sortir de la série industrielle telle que la concevaient Hilberseimer ou Le Corbusier. Cette fin des modèles représente un tournant considérable dans notre civilisation.

En définitive, cette ville qui nous était annoncée comme très réglée se révèle très chaotique, et très difficile à concevoir.

Vous voyez ici la maquette du site de Paris Rive Gauche, où apparaissent les îlots ouverts, que j'ai voulu dès le début du projet, sentant que le concept serait réalisable à cet endroit. La règle fut vite constituée, mais le travail sur les îlots fut lent, notamment pour le choix des dimensions. On aperçoit ici quatre rues, toutes différentes et toutes identiques. C'est ce que j'aime. Toutes sortes d'événements peuvent arriver, de hauteurs, de dimensions, de couleurs différentes entre ces bâtiments qui ne se touchent pas ; mais le principe de la rue crée une règle, musicale si l'on veut, qui accepte des inconnues et de l'aléatoire. Paul Andreu, dans le jury, était sceptique devant cette diversité qui pouvait faire cohabiter Ricardo Bofill et Norman Foster. Or je pense justement que les quartiers doivent désormais comporter l'un et l'autre, ces deux-là, et puis de très bons architectes et d'autres que l'on trouve très moyens. Il faut que tout cela s'harmonise dans la musique de la ville. Or il se trouve, par hasard, des réalisations de Ricardo Bofill et Norman Foster dans le quartier... L'unité en urbanisme n'est plus nécessairement l'unité de style, et l'on peut trouver une saveur dans la conjonction de styles différents. Mais cette diversité n'est possible que sur des rues.

Ainsi, à Montpellier, je n'ai pas voulu de cette diversité de styles, qui aurait abouti à une cacophonie. Le recteur, passionné par le projet, a souhaité réaliser un nouveau quartier latin. Le site abritera des organismes très différents, de l'institut de physique du globe à la biologie en passant par la bibliothèque littéraire ou l'Institut Roland Barthes : tous peuvent trouver place dans des bâtiments distincts, séparés de trois cents mètres et voisins d'immeubles de logements. L'université est donc répartie sur quatre îlots, et ses bâtiments se marient avec des bureaux et des habitations.

Sur ces photos de Paris Rive Gauche, nous voyons ici des bâtiments construits par des architectes comme Beckmann N'Thépe, Badia-Berger, Gaëlle Peneau, Ricardo Bofill, François Chochon, Henri Gaudin, Jean-Philippe Pargade, Antoine Stinco... Deux époques de construction se sont succédé (entre 2000 et 2004, puis entre 2006 et 2010), et les architectes de la seconde période ont beaucoup appris des réalisations de la première. Le projet avait quelque chose d'expérimental, et Jacques Lucan s'est demandé si la diversité n'y était pas érigée en règle. Or je n'ai pas demandé aux architectes d'être systématiquement différents les uns des autres. Mais j'ai voulu que la règle que j'imposais soit volumétrique et non stylistique. Nous avons travaillé dans des ateliers, au cours desquels nous avons procédé aux ajustements et harmonisations nécessaires : il ne s'agit pas d'un cadavre exquis. Je craignais

que cette diversité, qui relevait plus, selon certains, de l'architecture que de l'urbanisme, soit délicate à maîtriser, d'autant que je n'étais qu'une voix dans le jury qui choisissait les projets, et que certains éléments m'échappaient. Nous avons donc simplifié la règle au maximum, et travaillé avec la SEMAPA pour rationaliser le déroulement du projet. Nous avons rencontré des difficultés sur la largeur des voies, les rues de onze mètres ne se faisant plus à Paris. C'est grâce à l'intervention de Nathan Starkman qui dirigeait l'APUR et après un an de travail sur cette question que nous avons pu les réaliser, en y intégrant une piste cyclable qui évite le stationnement sauvage et permet donc le passage des pompiers. Il s'agissait d'un aspect important du projet : nous avons conçu des rues étroites parce que nombreuses, des rues comme l'on n'en fait plus depuis le XIX^{ème} siècle.

J'ai récemment travaillé à Lille, dans le cadre d'un dialogue compétitif sur le quartier Saint-Sauveur (qui n'a pas abouti), sur l'idée d'un îlot ouvert plus modulable et polyvalent. Le projet incluait des programmes variés, des terrasses, une possibilité d'ouverture moindre, car les immeubles étaient importants, mais un espace public intéressant, malgré un dessin d'îlot assez simple. Je n'ai pas évoqué cette question de la dimension des opérations pour le quartier Masséna. Le projet reposait à l'origine sur des immeubles de 200 logements ; puis, dès que nous avons remporté le concours, le projet a été réduit à des unités de 50 logements. Nous avons donc revu la méthode, la conception des îlots, ce que j'appelle le « parcellaire en trois dimensions », donnant la possibilité aux architectes de placer plusieurs orientations dans un gabarit plus grand que le bâtiment à construire.

La ville allégée

J'emploierai l'expression de « ville allégée », en référence à Finn Geipel, qui parle de la « ville légère » pour évoquer la réalisation, près de Montpellier en 1991, d'un grand lotissement fait de rues et de petits immeubles de type R+1 et R+2. Ce secteur de La Lironde, situé dans le grand axe de Bofill, se trouve au milieu des vignes, des oliviers et des fermes. J'ai voulu en faire une campagne habitée, et proposer aux habitants un mode de vie compétitif par rapport au centre ville, qui est merveilleux. Eric Bérard, qui est ici, a suivi la genèse de ce projet. Raymond Dugrand, l'urbaniste qui conseillait alors Georges Frêche, a été enthousiasmé par la présentation du programme, mais rien ne s'est passé pendant dix ans, et ce n'est qu'en 2000 que la réalisation a pu commencer. Nous avons travaillé sur la notion d'« île bâtie », qui consiste à conserver de la campagne, à mêler jardin privé et jardin public, et à réunir quatre ou cinq immeubles en petites « îles », qui bénéficient d'un cadre de vie agréable – on voit même la mer depuis les étages élevés. Il s'agit en quelque sorte d'une révision de la cité jardin. Une voirie en boucle dessert ces îlots. Il ne s'agit plus ici d'îlots ouverts, mais d'îlots libres, dont les derniers sont en cours de construction.

La rue contre les enclaves privées

Je voudrais parler des vertus de la rue contre les enclaves privées. En 1998, nous avons travaillé sur une immense friche industrielle à Santo Andre, dans le sud de San Paolo, autrefois occupée par des minoteries et des usines automobiles. Le maire craignait que ne s'y installent des parcs d'activités ou de grands condominiums d'habitation fermés ; or il ne voulait pas d'une ville fermée. Il s'appelait Daniel, il a été assassiné deux ans après ce projet. Visionnaire, il avait invité plusieurs urbanistes à mener un atelier avec des jeunes de San Paolo. La stratégie que j'ai proposée consiste à faire passer l'espace public de la rue dans ces friches, et à rendre le reste constructible. La réalisation du projet demandera peut-être trente ou soixante ans : peu importe, l'espace public sera défini, même par de simples passages en terre. C'est ce que l'on peut voir sur les photos de Manhattan au XIX^{ème} siècle, où la 52^{ème} rue n'est encore qu'un tracé au sol. Ce tracé permettra aux autorités publiques d'établir les règles d'achat des parcelles, dont les dimensions seront de 60 mètres par 100 mètres. Il deviendra alors impossible d'acheter douze parcelles et de couper la ville en deux. Les rues sont également destinées dans ce projet à relier la ville aux bidonvilles situés de l'autre côté de la voie de chemin de fer, au moyen de trois ponts. Les constructions existantes seront conservées, « avalées » dans la trame.

Il est ainsi possible de créer un tissu urbain vivant, composé d'îlots qui possèdent un intérieur privé et de rues dans lesquelles la force publique est présente, et dans lesquelles on peut circuler. Les constructions peuvent y être traditionnelles et déjà existantes, ou ambitieuses sur le plan architectural.

Nous avons réalisé un travail comparable, cinq ou six ans plus tard, à Pékin. En 2003 ou 2004, ces très grandes zones étaient des espaces privés dans lesquels tous les immeubles étaient semblables, et alignés selon la même règle de largeur, d'ensoleillement, de rez-de-chaussée. J'ai fait remarquer aux urbanistes chinois que dans trente ans, lorsque les habitants aisés voudraient quitter ce quartier, il serait impossible de vendre un million de mètres carrés. Après réflexion, ils ont acquiescé à mon idée de sectionnement et d'ouvertures multiples. Nous avons donc réalisé une dizaine d'entrées, et des îlots ouverts dans lesquels tous les rez-de-chaussée respectent la règle d'ensoleillement. Cette règle n'est mise en œuvre, dans le mode de construction usuel à Pékin, que par le calcul d'une distance à respecter entre deux immeubles. Avec les îlots ouverts, le mélange de barres et de tours élargit les possibilités d'ensoleillement, et offre de nouvelles pistes esthétiques, que les Chinois ont bien comprises. J'ai également mis en avant les possibilités qu'offrent les rues en matière de commerce, dans un pays qui excelle historiquement dans ce domaine. Les urbanistes ont d'abord objecté que les commerçants étaient tous regroupés dans le même quartier. Puis, séduits par l'idée, ils ont réduit d'un tiers le centre commercial pour affecter ces surfaces commerciales au rez-de-chaussée le long des rues. Malheureusement, toutes les opérations ont été bloquées, avant les Jeux Olympiques, pour lutter contre la spéculation et ce projet n'a pu aboutir.

Un urbanisme négocié

Je souhaite ajouter quelques mots sur l'urbanisme négocié, que nous avons pratiqué à New York et à Bruxelles. A New York, cette tour en construction a fait l'objet d'une négociation des droits aériens – chose impossible en Europe, où la propriété est au sol. Amanda Burden, directrice de l'urbanisme, ouvre en effet les négociations sur les droits aériens pour de beaux projets, et ces droits sont alors discutés avec les voisins réunis en *Community boards*. Cette propriété de l'air et de la lumière me semble nécessaire dans un urbanisme vertical.

Jacques Lucan a pour sa part ouvert la discussion sur les macro-lots, qui sont le résultat d'une économie dans laquelle on demande aux acteurs privés de s'investir de plus en plus. Sur ce plan réalisé par Alexandre Chemetoff pour l'île de Nantes, on distingue un lot immense. Nous n'avons réussi à le traverser qu'en un endroit. Il comprend des commerces, des bureaux, des logements et des parkings. Cet îlot de 193 mètres de long, qui présente une polyfonctionnalité sur une grande quantité, a été construit par Nexity, ainsi que différentes sociétés qui réalisent des logements, des bureaux et des commerces. Un travail important a été réalisé sur les fonctions, afin de ne pas créer une forteresse, et d'ouvrir le lot au maximum. Cette question des grands lots est gérable : il faut avant tout trouver les moyens de ne pas être obligé d'en faire le tour. L'avantage de ce système est la combinaison de différentes fonctions, comme une terrasse privée au-dessus d'un commerce.

Le principe de l'urbanisme négocié est également illustré par le travail réalisé sur la Rue de la Loi à Bruxelles, longue rue qui relie le Parc Royal au bâtiment commémoratif. Bordée de stationnements, dépourvue de tout commerce, elle n'est traversée par aucune autre rue et constitue un espace particulièrement désagréable. La particularité de notre projet a été de conserver l'existant classé et celui qui présentait encore une valeur par rapport aux normes du marché, et de détruire le reste. Un élément nous a facilité la tâche : comme la rue n'est pas agréable, elle comprend plus de bureaux que de logements. Les terrains permettant d'élever des constructions plus hautes ont quant à eux été utilisés, selon un principe de mutualisation des gains. Un bureau de notaires bruxellois a au préalable dû vérifier qu'il était juridiquement possible de mutualiser les droits aériens. D'autres endroits ont été réservés à de petits squares, afin de faire entrer la lumière dans la rue et d'ouvrir des commerces en rez-de-chaussée. Des réunions se sont tenues avec les habitants, qui ont exprimé leur accord avec ce projet. Sa conduite sera néanmoins difficile car il nécessite une volonté publique, et sa réalisation dépend de la décision de la Commission européenne, qui souhaite construire un siège à cet endroit mais s'enlise dans une logique de procrastination.

Ce qui me semble intéressant ici, c'est cet enjeu de réaliser une ville qui ne soit pas ennuyeuse, à partir d'un existant multiple, disparate, de hauteur variable. Il faut travailler avec des combinaisons déjà présentes, et cette contrainte nous impose un travail qui ne vient pas que de l'esprit. Nous atteindrons peut-être quelque chose – je paraîtrai peut-être prétentieux en le disant – qui est de l'ordre de la beauté non voulue. L'essentiel de la ville, ce qui en elle nous émeut le plus, n'est peut-être pas les œuvres d'arts, les bâtiments de Gabriel ou de Niemeyer ; le plus beau, pour moi, c'est là où c'est vivant, là où quelque chose se passe entre la vie et la beauté. Or c'est quelque chose de non voulu, réalisé par des centaines d'acteurs à travers le temps, par une forme de stratification. C'est Georg Simmel qui, le premier, a parlé de « beauté non voulue », en évoquant Venise.

Cette ville des périphéries que nous avons devant nous aujourd'hui est comme un objet trouvé, et les obligations qu'elle renferme constituent un jeu à la Pérec. Ces contraintes nous donnent quelque chose qui ne vient pas d'une idée préconçue, mais qui autorise néanmoins de grands rêves. Elles constituent un substrat qui nous oblige à répondre, comme le ferait une lettre. Vous voyez sur ces images la rue de la Loi telle qu'elle existe, et le projet dans lequel apparaît un square, le tramway, certains des bâtiments existants et d'autres qui sont transformés. On retrouve cette conjonction du petit, du moyen et du grand qui est très importante, et que l'on retrouve dans le projet que nous avons mené à Manhattan.

Remerciements d'Ariella MASBOUNGI à Christian de Portzamparc

Merci beaucoup à Christian de Portzamparc, qui démontre que la ville de l'âge 3 est une ville non planifiable qui, dans un contexte incertain, doit s'embellir, s'enrichir, avec des morceaux spécifiques et une manière de faire avec l'existant.

Nous allons poursuivre avec David Mangin, qui avait trouvé ce très beau slogan : « passer du produit au projet ». La ville des produits est celle qui est fabriquée par des acteurs économiques réalisant toujours le même produit, comme des centres commerciaux ou des zones industrielles ; David Mangin travaille sur la façon de passer à une ville du projet. Il est également l'homme de la « ville passante », l'auteur de l'ouvrage *La Ville franchisée*, dans lequel il explique comment fonctionne ce territoire de la vraie vie contemporaine, et propose des pistes d'avenir. Nous avons rendu compte, dans un ouvrage consacré à son Grand Prix, de cette réflexion qu'il approfondit au gré de nombreuses publications, notamment autour de son travail sur le Grand Paris.

Pourquoi David Mangin ? Parce qu'il est très admiratif du travail de Christian de Portzamparc, mais aussi pour sa capacité de critique amicale. C'est à cet exercice qu'il va se prêter aujourd'hui, puisque les « utopies » proposées par Christian de Portzamparc sont aujourd'hui visibles et analysables. Il est donc possible d'en tirer des leçons, non seulement pour cette « ville maîtrisée » des grands projets d'urbanisme, qui représente moins de 1 % du territoire urbain, comme le rappelle souvent David Mangin, mais aussi pour l'ensemble de la ville. Comment s'appuyer sur les innovations proposées par Christian de Portzamparc et d'autres pour poser des lignes directrices, du moins des pistes de travail, à cette ville territoire à laquelle nous nous consacrons ?



David MANGIN
Grand Prix de l'Urbanisme

Bonjour, je suis très heureux d'être ici. Ce qui est passionnant dans l'expérience de Christian, c'est la continuité de sa réflexion, assortie de son actualisation, de ses retours en arrière, de cette continuité dans la discontinuité ; mais aussi l'ampleur et la variété de son champ d'expérience, à l'étranger, sur des territoires très différents, avec à chaque fois, une actualisation et un dépassement de ce qui se résume souvent de façon simplifiée par la notion d'îlot ouvert.

Les acquis

Il me semble qu'il existe dans l'expérience de Christian de Portzamparc un certain nombre de choses aujourd'hui largement partagées. Ce que je retiens, c'est qu'il a réussi à rompre avec cet « urbanisme de la moyenne » qui nous guettait dans cette période très ambiguë de l'architecture urbaine, durant laquelle le néo-haussmanisme a dominé la plupart des opérations d'aménagement. Christian de Portzamparc a ouvert une porte en rediscutant la question de l'îlot d'une façon nouvelle.

Un autre apport important de son travail est la définition de règles génératives pour fabriquer des tissus urbains de façon quasiment mécanique, avec de l'accompagnement, bien sûr.

Je reviendrai également sur le traitement de la différence de hauteur par Christian de Portzamparc. Vous savez qu'en France, nous sommes relativement limités sur la question de la hauteur, du fait de l'existence de plafonds, à 27 mètres ou à 50 mètres. Dans sa tentative aux Hautes Formes, très contrainte par les données du COS, le traitement de la différence de hauteur est intéressant.

Enfin, je souligne l'importance de la notion d'urbanisme négocié, sur laquelle il a terminé son exposé.

- Vous voyez sur ces images ce que j'appelle l'« urbanisme de la moyenne ». Ceux qui sont confrontés à des projets et à la concertation avec les municipalités le savent : la plupart du temps, on continue à penser que sur un grand terrain bordé de constructions pavillonnaires et de barres, il convient de tracer un profil moyen, plus haut vers les barres, plus bas vers les pavillons. Cet « urbanisme de la moyenne » est loin d'être battu en brèche, car la multiplication des concertations permet à chaque riverain d'exprimer son souhait. On est ainsi passé d'un « urbanisme de la moyenne gabaritaire et néo haussmannien » à un « urbanisme de la moyenne » qui tente de préserver le vis-à-vis de chacun. L'expérience de Christian de Portzamparc montre que l'on peut penser l'urbanisme différemment.
- Ce qui est intéressant dans son travail sur le quartier Masséna, c'est que le système fabrique, de lui-même, une rue en quinconce. De façon presque mécanique, les règles de prospect avec les marges indiquées fabriquent cette discontinuité. Celle-ci peut être le seul résultat de la spéculation foncière. Si vous regardez la *sky line* de New York, il ne relève pas de la volonté d'un seul de placer du haut et du bas. Le découpage des blocs était initialement prévu pour des maisons géorgiennes, constituant des blocs de même hauteur ; ces blocs se sont densifiés de façon relativement homogène avec l'arrivée des vagues d'immigration. Enfin, c'est l'arrivée des gratte-ciel et des droits aériens qui a fabriqué la silhouette de New York. L'ouvrage de Richard Plunz, *Habiter New York*, explique comment s'est menée

la négociation entre les architectes, la ville et les promoteurs. On arrive ainsi à du très haut et du très bas par le jeu de la spéculation et de la règle urbaine en occupant les angles sur les avenues et les milieux des blocs puis en fossilisant les évolutions en achetant les droits aériens. Le travail de Christian de Portzamparc suggère d'autres moyens d'y arriver.

- La question de la hauteur est souvent posée de façon très abstraite (« pour ou contre les tours »). Or on n'insiste pas assez sur le fait qu'il s'agit d'une notion toute relative. Ainsi, une proportion de A à 2A peut représenter de un à cinq étages, et vous verrez du bas et du haut. Dans les marges très contraintes de la ZAC Masséna, le souhait de réaliser des constructions de hauteurs différentes a été plus difficile à mettre en œuvre, par les règles pompiers notamment, bloqués comme souvent entre du logement à 24 mètres (R+7) et des bureaux à 27 mètres. C'est l'une des questions qui se posent, car le jeu entre la ville basse et la ville haute est un jeu très fructueux à mon sens.
- Christian de Portzamparc a très bien expliqué la notion d'urbanisme négocié. Je me souviens effectivement des débats, il y a une douzaine d'années, autour du projet Masséna et de la ville de l'âge 3, et de ce reproche : « il n'y a que lui qui puisse le faire ». Il vient de démontrer magistralement que le jeu était très ouvert, et permettait des écritures différentes et notables.

La rue dans le monde

Plus largement maintenant car, comme l'a dit Ariella, je m'intéresse beaucoup aux quantités. Je crois que l'on peut être pessimiste sur l'avenir de la rue, quand on constate qu'il faut se battre quotidiennement contre la privatisation des îlots existants ou la fabrication de condominiums dans les grands programmes développés en Asie ou en Amérique du Sud. Mais dans des villes d'Afrique, comme Dakar par exemple, 90 % des travaux réalisés consistent en la construction de rues, au fur et à mesure du développement de la ville, dans un mélange de promotion privée et d'auto-construction, sans doute avec beaucoup de problèmes et de défauts. Reste que la rue est ce qui se fabrique massivement en Afrique. Ce sont des rues en devenir, les trottoirs viendront ensuite, mais le tracé et là. C'est le contraire de la ZAC.

De même, 80 % de Sao Paulo est constitué de favelas consolidées, et donc, de rues. Il existe bien sûr des condominiums massifs, qui se créent comme des champignons dans la ville de Sao Paulo, mais la ville est majoritairement formée autour de rues en devenir. Je faisais ces remarques pour sortir de notre débat quelque peu franco-français.

Questions sur la fabrication des rues

J'aborde maintenant quelques questions vives touchant plus largement à l'urbanisme et à la question du tissu urbain contemporain, au-delà de la seule question de l'îlot. J'emprunte à Jean-Luc Poitevin (Nexity), qui participe à de nombreux projets de ZAC, mais a gardé du recul, le terme de « zacisme » ; et je me réfère aussi à des articles de Bernard Huet consacrés à « l'architecture contre la ville ». Ce qui me frappe beaucoup, c'est que l'on construit des quartiers de logements très monofonctionnels, avec une grande difficulté à créer des rues actives et désirables. Il paraît difficile de concevoir ces projets autrement que comme des ZAC. Même si les architectes urbanistes sont riches d'une pensée plus large que la logique de terrain qui leur est présentée, il leur est difficile de penser les projets dans un contexte un peu plus large.

L'île de Nantes constitue à cet égard une belle exception, puisque l'on comprend comment les nouvelles constructions, qui ne sont pas complètement isolées, se situent par rapport aux bâtiments existants. Mais dans la plupart des cas, on assiste avec ces quartiers au retour du « logement contre la ville », sur lequel Bernard Huet nous avait alertés il y a plusieurs années. Deux propositions de méthode :

Tout d'abord, je vais énoncer des banalités, mais il est indispensable d'inscrire les projets dans des itinéraires incorporant des bâtis existants ou réparés. Quand vous disposez d'éléments existants, vous gagnez vingt ans sur la réalisation d'un quartier. Il peut s'agir d'un arbre, comme l'a rappelé tout à l'heure Christian pour la ZAC de Bercy, ou d'un hangar, ou de tout autre élément de construction, même minime, du moment que son maintien n'est pas artificiel, et qu'un usage se crée.

La question que je me pose est celle de la pluralité : ne parlons pas de la rue, parlons des rues. Dans notre travail sur le projet urbain, Philippe Panerai et moi avons consacré un chapitre à la typologie des rues. Je comprends bien l'intérêt de parler de « la » rue. Mais ce qui n'est pas souvent compris, c'est qu'il est impossible d'envisager des commerces le long de toutes les rues. Le commerce n'occupe qu'une petite partie des rues, surtout dans des quartiers de logements qui ne comprennent plus, comme il y a cinquante ans, un grand nombre d'unités. Il existe des rues commerciales, rares, et des rues résidentielles, nombreuses. S'y ajoutent peut-être des rues actives, pour les services, les problèmes de garage ou de parking... On rencontre des difficultés pour utiliser les rez-de-chaussée, mais ils peuvent néanmoins répondre à une demande, notamment dans un contexte de décroissance. C'est pour cette raison que j'ai pris l'exemple de villes africaines, dont l'exemple peut être intéressant en termes de gestion du commerce et des services.

Je citerai à mon tour Jacques Lucan, qui a dénoncé dans les macro-lots cet aspect de méga-structure donné par les parkings communs, mais aussi le fait que ces lots très fermés, majoritairement composés de logements, se constituent comme de petites ZAC à l'intérieur de ZAC. On a affaire à une sorte de saupoudrage programmatique de lots, dont on ne comprend pas bien comment ils s'articulent avec la ville existante. Or cette articulation doit reposer sur une relation avec les rues existantes et avec la nature de ces rues.

Les itinéraires conduisent aux commerces, écoles, transports en commun ; ou ce sont des itinéraires de gare, qui ne sont pas des cercles d'accessibilité abstraits, comme le croient souvent les transporteurs ou les élus. Il s'agit de fabriquer des itinéraires qui peuvent être très longs, et doivent constituer des supports du renouvellement urbain.

Sur cette question de la rue, je crois important de distinguer, d'un côté, un pittoresque de la rue, ou même un travail très plastique comme celui de Christian ; de l'autre, des systèmes comme ceux que l'on peut observer à Manhattan ou dans les pays où domine l'auto-construction, et qui relèvent de l'hétérogénéité productive – laquelle peut se révéler pleine de surprises. Tout n'est pas forcément dessiné, réglé, et ce qui est intéressant, c'est de créer les conditions de l'émergence, de la surprise. Ariella avait organisé, il y a quelques années, un débat sur les faubourgs, au cours duquel j'avais défendu l'idée que l'on ne devait pas chercher à les recréer artificiellement mais qu'il est néanmoins intéressant de voir où se situent les faubourgs, et comment fabriquer la ville d'aujourd'hui et de demain à partir de ces quartiers.

Il est intéressant, dans la fabrication de la rue, de partir d'endroits où existe déjà une mixité fonctionnelle. Christian a montré tout à l'heure de grandes nationales de sortie du Grand Paris, qui constituent de formidables supports de transformation potentiels. Le tramway s'installe désormais sur certaines d'entre elles, qui constituent des avenues auxquelles sont susceptibles de se raccrocher des rues.

Vous pouvez voir ici des schémas pour des études de transformation de grandes zones commerciales. Ces zones possèdent des rues potentielles très fortes, non sur les grandes aires de parkings, qui constituent un problème en soi, mais dans la partie des zones artisanales devenues commerciales, souvent entrées dans un processus de décommercialisation. Il convient donc de déployer des stratégies progressives, de capitaliser sur la mixité fonctionnelle qui existe et sur les nombreux services déjà en place. Ces zones constituent un support très intéressant pour le déploiement de nouvelles rues actives.

Enfin, la seconde question est celle de la fabrication d'une dynamique du tissu contemporain. Il importe de sortir de l'antienne de la densité pour permettre la densification. C'est ce que nous essayons de réaliser à Douai. Ce principe est relativement acquis dans les tissus pavillonnaires, et assez facile à mettre en œuvre. Il s'agit de recréer des règles de densification pour transformer progressivement ces tissus pavillonnaires peu denses, et recréer des rues actives.

Nous arrivons au « dur » avec la question des rez-de-chaussée, ou des « rez-de-ville », pour reprendre l'expression de François Leclercq. Il convient donc à mon avis de distinguer des types de rues différents, et de se donner des outils. Les aménageurs savent en effet que l'on peut rencontrer des difficultés lors du montage, du portage et du phasage du projet. Voici le projet sur lequel nous travaillons à Douai. Vous apercevez de petites barrettes roses derrière les barrettes donnant sur la rue, qui montrent que nous essayons de différer l'urbanisation de l'arrière de la parcelle. La tâche est compliquée, et nécessite

l'existence d'une pression foncière. Si l'on installe des usages trop stables à l'arrière de la parcelle, même en annonçant qu'ils seront ultérieurement modifiés, on rencontrera beaucoup de difficultés pour modifier ce qui a été mis en place. Seuls des parkings de surface pourront être enlevés sans susciter des protestations, et encore... On peut annoncer qu'une partie du rez-de-chaussée sera donnée à la copropriété ; mais annoncer la construction d'un bâtiment supplémentaire est plus délicat. Il faut pouvoir le réaliser assez rapidement, et bénéficier d'une pression foncière suffisante, ce qui n'est naturellement pas le cas à Douai. Fabriquer du tissu urbain, c'est fabriquer des dynamiques de transformation, et non des « packages » pour l'éternité.

Je termine sur un point qui me paraît important, et sur lequel Christian a également achevé son propos. Je suis, comme lui, sensible à l'héritage de la ville contemporaine que nous avons, pour et par l'automobile, et à l'« urbanisme de secteurs » que j'ai décrit dans « la Ville franchisée ». Ce maillage de voies rapides est extrêmement difficile à détricoter, car chacun en perçoit bien les avantages en termes de rapidité et de mobilité. Le principe en était d'isoler les gens des voies pour plus de tranquillité, et ce passage de l'urbanisme d'îlot à l'urbanisme de secteur s'est accompagné d'un changement d'échelle.

Comment le faire évoluer ? Faut-il, d'ailleurs, le faire évoluer ? Fabriquer un système à l'intérieur de rues des secteurs signifierait abaisser la vitesse sur les voies périphériques, investir dans de la voirie secondaire, et se heurter à ceux qui apprécient cet environnement sécurisé dans des lotissements en cul-de-sac proches des voies rapides, qui leur permettent de rejoindre très rapidement les agglomérations. La question est donc compliquée, et les mutations ne passent pas nécessairement par la voirie. La densification progressive, le remaillage, l'élargissement de chacune des poches... plusieurs pistes existent et fournissent des gisements de foncier, d'agricultures périurbaines, de trames vertes et bleues... Encore faut-il se poser le problème à l'échelle des secteurs, et pas seulement à l'échelle de la ville.

Voilà quelques « questions vives » que je voulais porter au débat sur la fabrication d'un tissu urbain contemporain.

Remerciements d'Ariella MASBOUNGI à David MANGIN

Un grand merci, David. La parole est maintenant à vous, qui êtes nombreux et venus de mondes différents : architectes, urbanistes, aménageurs, fonctionnaires... et qui représentez aussi bien l'Ile-de-France que les régions.

Échanges avec la salle

Brigitte ARNOULD, CGEDD

Au début du premier exposé ont été évoquées les notions de vide et de vie urbaine. Puis, très rapidement, la colonne vertébrale de la démonstration a été la linéarité, qu'elle soit horizontale ou verticale, et tout l'exposé a tourné autour de la rue. Or la ville, *l'urbs*, c'est à la fois l'objet urbain et l'urbanité. Et le lieu par excellence de l'urbanité, qui se trouve en rez-de-ville, c'est la place. La place est un espace vide qui peut se remplir, qui se dilate et se contracte tour à tour. Or j'observe qu'elle a été quasiment absente des deux exposés, si ce n'est par la très furtive évocation d'un projet autour d'une place à Metz. Ma question est donc la suivante : dans la réflexion comme dans la réalisation de leurs projets, comment les deux intervenants situent-ils et traitent-ils la place ?

Christian de PORTZAMPARC

Peut-être l'exercice de présentation de divers cas en une heure, le fait aussi que j'aie eu de nombreuses occasions de me livrer à cet exercice, m'ont-ils amené à concentrer un peu le propos. Parler de la rue est comme employer un concept générique. Evidemment, le terme comprend des élargissements, des rétrécissements, et par conséquent des places. D'ailleurs, si vous regardez la photo des Hautes Formes, vous constatez la présence d'une rue et d'une place ; vous avez cité Metz, nous avons regardé le projet d'Aix-en-Provence, il y a aussi plusieurs élargissements et un jardin central dans le projet de la SEMAPA. Par ailleurs, la place n'est possible que s'il existe des rues pour y conduire, et les rues arrivent rapidement à une place. La place est comme l'apothéose de la rue, elle dépasse son aspect circulatoire.

David MANGIN

Je ferai un peu la même remarque que pour la rue. Je pense qu'il existe des places : petites, grandes, tristes, ensoleillées... Dans l'urbanisme moderne, comme on ne savait pas faire les rues, on a fait beaucoup de places. Les villes nouvelles sont ainsi constituées d'enchaînements de places. Pourquoi pas ? Il est possible de penser le tissu urbain comme un enchaînement de places qui ne seraient pas forcément disposées de façon linéaire. Il me semble malgré tout que la difficulté posée aux urbanistes, c'est la rue banale, une rue banale qui doit néanmoins être capable de fabriquer des surprises, en rez-de-chaussée, en paysage, dans le rapport entre la cour et les jardins, ou entre la rue et le trottoir. Mais lorsque l'on se promène aujourd'hui dans les ZAC, ou dans ce qui se projette sous forme de condominiums ou d'environnements sécurisés, on comprend que le combat sera frontal.

Cristina Conrad, architecte

Ce qui disparaît dans l'îlot libre, c'est la parcelle. La rue et l'îlot sont conservés, et, si j'ai bien compris, les règles sont définies par la composition de la volumétrie. Comment est pensée l'évolutivité de cet îlot libre ? Faut-il sans cesse recomposer de nouvelles volumétries, et est-ce envisageable ? En effet, l'intérêt de la parcelle est qu'elle permet à une architecture contemporaine et à une densification de prendre la place d'une parcelle antérieure. Comment faire lorsque l'on n'a plus de parcelles ?

Christian de PORTZAMPARC

Je n'ai pas parlé d'îlots libres, mais d'îlots ouverts. Le concept d'îlot libre ne s'applique qu'à l'exemple de La Lironde, près de Montpellier. La question que vous me posez, si je la comprends bien, m'a été soumise lors d'une première visite de la Ville de Paris à la SEMAPA. Quelqu'un a fait remarquer le caractère contraignant de l'îlot, en cas de revente. J'ai alors montré que l'on trouvait plus de liberté dans ce système que dans une construction entre deux pignons, avec deux façades ouvertes et deux façades fermées. Et précisément, pour faire des architectures contemporaines, ou pour transformer un immeuble d'habitation en clinique, il est possible avec le système de l'îlot de créer d'autres volumétries, d'autres percements, d'autres projets. Il aurait fallu, pour le montrer, entrer plus avant dans la constitution d'un projet comme Masséna. Il existe en effet dans ce projet une règle du manteau trop large, que j'ai évoquée très rapidement, selon laquelle le volume donné dépasse la surface constructible. Chaque architecte a ainsi pu concevoir des immeubles plus ou moins élevés, orientés différemment... Pour certains concours, les projets furent d'ailleurs assez contrastés, ce qui montre que si quelqu'un rachète le volume bâissable qu'a construit Antoine Stinco, Jean-Philippe Pargade ou Beckmann N'Thépé, il dispose encore d'une marge de liberté pour créer un projet dont la volumétrie sera légèrement différente, sans gêner le voisin. Cette souplesse dans le futur est essentielle dans le projet, qui est destiné à ouvrir vers l'aléatoire et dans le temps. Votre question est très intéressante, mais précisément, l'îlot ouvert offre plus de liberté que la construction entre deux murs.

Ariella MASBOUNGI

Cette question renvoie au développement durable, qui est fondé sur la substitution. C'est un principe que vous défendez tous deux très fortement. Une ville que l'on ne peut modifier, comme celle des grands ensembles, n'est pas une ville durable. On n'en parle pas assez.

Christian de PORTZAMPARC

Le durable, c'est le transformable. Il s'agit en effet d'une donnée très importante. David montrait tout à l'heure le plan de Dakar. Dans un contexte de faible pression foncière et de développement lent, ce développement des rues par un simple tracé est une stratégie qui préserve l'avenir et le développement de la ville. À l'inverse, certaines infrastructures qui ne sont pas destructibles obligent la ville à un avenir déjà fixé et qui ne sera pas forcément satisfaisant. Les rues tracées représentent un degré zéro de l'urbanisme, qui permet de définir ce qui est public et ce qui est privé. De là découle un commerce foncier, avec l'achat et la vente de parcelles qui, toutes, donnent sur l'espace public : Hestia et Hermès sont reliés. On revient à ce qui est antique et éternel.

Une autre réponse réside dans les moyens et les méthodes dont nous disposons aujourd'hui pour bâtir cet espace. La stratégie de différence des hauteurs est une grande qualité que nous pouvons apporter à l'habitat, et qui était inconnue au début du XX^{ème} siècle. L'ensoleillement, la vue, la richesse de l'habitat peuvent ainsi être considérablement améliorés dans les nouveaux îlots, qui sont plus ouverts.

Je dirais également que, si nous avons parlé de la rue plutôt que de la place, c'est aussi parce que la place suppose la rue. J'ai plutôt défendu une culture de la rue, qui permet les places. Il n'est pas pertinent de penser l'espace par accumulation de places. Cela étant, lorsque j'ai commencé le projet sur Grenoble, j'ai commencé par décider de l'installation de deux places, à chaque extrémité de l'avenue des Martyrs, qui ne débouchait nulle part. Ces places permettent en effet des croisements avec la ville. Une place est plus qu'un carrefour, elle revêt une dimension stratégique dans la mesure où elle constitue un lieu public marqué.

Ariella MASBOUNGI

A également été évoquée dans les deux interventions une question importante, sur laquelle il convient de revenir : c'est celle de la dimension. Aujourd'hui, on a le sentiment que le mouvement moderne est encore inscrit dans des règles cachées – comme celle des pompiers ou des ramasseurs d'ordures ménagères. Le côté très distendu de l'urbanisme contemporain, et de ces places contemporaines gigantesques, sur lesquelles il ne peut rien se passer – allez voir à Zürich –, pose un véritable problème. On peut se demander comment revenir à des dimensions raisonnables, dont parlait très bien Manuel de Solà Morales, et que l'on a perdues dans la ville contemporaine.

Bernard MENNERET, CGEDD

Je voulais vous poser la question de la prise en compte de la sécurité. Vous avez beaucoup parlé des condominiums, Monsieur de Portzamparc a parlé de son regret de voir fermer la rue des Hautes Formes, et à Lyon, les traboules sont également en passe d'être fermées. Vous avez également beaucoup évoqué cette surprise qui, effectivement, fait partie de la ville. Or on se sent en sécurité lorsque l'on vit très bien l'espace dans lequel on se trouve. Il existe là une contradiction, car, sans que le mot « sécurité » soit prononcé, on sent qu'il s'agit là d'un sujet essentiel. Monsieur David Mangin a d'ailleurs évoqué un combat frontal sur la sécurité. Ma question est la suivante : comment peut-on apporter une réponse à cette demande de sécurité, tout en préservant la qualité de la ville et de la rue ?

David MANGIN

Je n'ai pas parlé de sécurité, mais des « environnements sécurisés ». C'est ce tandem qui a fait fortune depuis les années 1980. Je pense que la question des « environnements sécurisés », ces grandes poches avec un seul accès, comporte une dimension sécuritaire, mais ses conséquences sur la ville dépassent cette question. J'ai participé à beaucoup de débats dans lesquels j'adoptais une position frontale, justement, sur la sécurité. D'ailleurs, notons au passage, les forces de police n'approuvent pas ces environnements, qui ne leur permettent pas d'intervenir rapidement. J'ai tenté d'expliquer qu'une façon d'assurer la sécurité était la visibilité et l'autocontrôle. Mais il est difficile d'être entendu sur cette question, car chacun a son expérience, ses peurs, ses fantasmes. J'ai donc renoncé à cet argument, comme à celui de « l'entre soi », d'ailleurs. Tenter de montrer aux gens qu'ils vivent sans mélange social, entre classes moyennes, autour de la piscine... Cet argument-là n'est pas audible non plus. En revanche, ce qui est audible, c'est l'argument du parcours. En effet, ces programmes d' « environnement sécurisés » peuvent constituer une véritable gêne pour les riverains, contraints de les contourner, parfois en voiture. Ainsi, le nombre de rues qui ferment à Marseille est impressionnant, et contraint les habitants à de grands détours, parfois pour amener leurs enfants à l'école toute proche. Par ailleurs, ces très grands espaces ne favorisent pas la diversité de l'offre foncière. Nous pouvons parler de sécurité si vous le souhaitez, mais ces arguments très concrets, très quotidiens, me semblent les plus importants, et plus intéressants du point de vue de l'intérêt général.

Christian de PORTZAMPARC

Pour prolonger ce que dit David, je crois que c'est une question de dimensions. Il est vrai que nous devons respecter ce besoin de sécurité ; mais admettre ces grandes surfaces fermées, ces *gated communities*, constitue une démission de la puissance publique. Penser des îlots en se disant « Au-delà, c'est le maximum, il faut une rue publique qui traverse », me paraît une règle, sinon une loi. Il existe ainsi une dimension raisonnable de l'îlot. J'avais proposé à Nantes que deux îlots soient joignables. La question est d'admettre que l'îlot est privé, et que la rue est facile à contrôler pour la maréchaussée. Dans la rue, les riches et les pauvres passent.

Il est vrai que la tendance des grands espaces fermés possède un support sociologique et commercial ; mais il ne faut pas l'encourager. Des amis urbanistes m'ont invité à découvrir l'un de ces condominiums à Sao Paulo, Alphaville. Tout y est : l'infirmerie, l'école maternelle, les vigiles... C'est une contre-ville, une anti-ville. On construit une ville contre la puissance publique, parce que l'on admet sa démission. Si les élus locaux se félicitent de l'installation de ces espaces sécurisés, qui rapportent de l'argent à la commune, on va, comme je l'ai dit tout à l'heure en caricaturant, vers *Mad Max*, c'est-à-dire vers des camps retranchés. Il s'agit d'une question très sérieuse, parce que nous allons, malgré tout, vers ces systèmes. Si l'on n'est pas vigilant, et que l'on considère que l'on peut tout faire partout, on se trompe. On peut considérer qu'un îlot peut accueillir environ 300 personnes, peut-être plus selon les endroits ; mais la possibilité de le traverser est essentielle, pour les habitants qui amènent leurs enfants à l'école, et pour l'exercice du contrôle de la puissance publique, qui assoit la sécurité. Il faut garder cette idée à l'esprit, dans une période où la tendance à la privatisation est importante.

Pour le projet de la SEMAPA, des promoteurs m'ont proposé d'assembler deux, voire trois rues, pour réaliser des commerces fermés. J'ai refusé, fort heureusement soutenu par Thérèse Cornil, sa directrice. Certains sont satisfaits d'implanter des commerces le long des rues, en cœur de ville, mais la tendance du commerce est malgré tout à ces grands espaces où le client trouve tout et demeure des heures durant.

Mais la ville a toujours été le résultat d'une lutte entre les pulsions privées, individuelles – qui sont belles par leur énergie de construire –, et une règle publique, établie par une assemblée, un prince, un tyran parfois, qui décide du plan de la ville. La question des commerces est aussi importante que celle de la sécurité et des îlots de logements fermés. C'est une question difficile, que nous ne parviendrons pas à résoudre partout, et qui constitue l'un des grands enjeux de cette discussion.

Hervé MAUCLAIR, architecte des bâtiments de France

Monsieur de Portzamparc, le début de votre intervention était intéressant, car vous êtes parti du vide, de l'homme et de sa perception, et du mouvement. Vos références ont souvent été historiques. N'êtes-vous pas en train de réinventer le vernaculaire à l'échelle de la ville ? Pour la poursuite de cette entreprise, quels sont les outils réglementaires ou les obstacles qu'il faudrait aujourd'hui ôter du système actuel ? Le PLU, par exemple, ne traite pas de l'espace public, alors que nous n'avons parlé que de ce sujet aujourd'hui, et tous ces règlements sont des obstacles pour les petites villes qui pourraient faire appel à vous pour réaliser des projets enthousiasmants. Que faudrait-il enlever pour que ce que vous nous dites soit possible pour tous ?

Ariella MASBOUNGI

Votre propos rejoint une question que j'avais posée à Christian de Portzamparc : en quoi ces opérations exemplaires peuvent-elles nourrir les PLU, afin que la ville quotidienne en bénéficie ?

Christian de PORTZAMPARC

Je crois que des PLU qui ne traiteraient pas seulement des droits de densification constitueraient un progrès. Mais il faut veiller à ne pas élaborer des règles trop poussées, qui deviennent vite limitantes. Il faut faire des essais et trouver un équilibre. Le PLU est souvent accompagné d'un plan directeur qui prévoit des tracés, ce qui est pertinent. Il n'est peut-être pas nécessaire de légiférer, mais il est important que des plans existent. Vous avez parlé de vernaculaire, une notion que nous affectionnons : j'ai parlé tout à l'heure de beauté non voulue. Mais il faut être lucide : notre société administrée, notre économie, les grands nombres, rendent impossible un vernaculaire aussi spontané que la médina de Fès ou que la stratification très lente de nos villes sur plusieurs siècles. On peut simplement veiller à ce que l'initiative privée, l'aléatoire, puisse trouver sa juste place.

Ariella MASBOUNGI

Qu'en est-il de la participation des gens ?

Christian de PORTZAMPARC

C'est un mot merveilleux. Dans ma génération, nous avons toujours présenté les projets aux habitants. Je n'ai pas fait de présentation pour le quartier des Hautes Formes, mais pour la rue Nationale se sont tenues 18 réunions avec les habitants et les riverains. Le résultat est souvent positif, mais il s'agit d'un exercice politique, dont la réussite tient beaucoup à la façon dont l'élu local est perçu. À New York, les *Community boards* sont extrêmement professionnels et beaucoup moins politiques. Chaque membre possède une spécialité (ordures, jardins, entrées d'immeubles, devantures de magasins...), l'écoute est attentive. À Paris, j'ai souvent rencontré des opposants aux projets dont le *leitmotiv* était : « pas devant chez moi ». Il s'agit même parfois de groupes de pression. J'ai un projet de logements sociaux dans le 16^{ème} arrondissement, qui se heurte à l'opposition du maire et à un pur égoïsme local. Dans ce contexte, la participation des habitants est pénible. Je me suis retrouvé devant l'église d'Auteuil face à une assemblée qui m'a conspué et accusé de stalinisme parce que j'ai pensé qu'il était bon de construire des logements sociaux. Face à cette impossibilité de dialogue, je suis sorti pour laisser les gens face à la maquette. Il faudra que la puissance publique soit éclairée, qu'elle prenne des décisions, en les expliquant le mieux possible, plutôt que de chercher à écouter tout le monde. Ce choix conduit en effet à de très mauvaises solutions, qui préservent l'intérêt de quelques-uns. La participation doit donc être pratiquée avec un certain recul, et il incombe aux pouvoirs publics de discerner quand elle est de bon aloi, et quand elle ne consiste qu'à faire des recours. Les recours de mauvaise foi devraient selon moi être sévèrement punis.

David MANGIN

Les réunions avec les habitants fonctionnent généralement quand le projet comporte des invariants, mais aussi une part d'aléatoire ou de jeu de mécano. J'ai pour ma part adopté un système de maquettes à l'aide desquelles je montre les invariants et les différents essais réalisés au cours du projet. Les gens se prêtent au jeu, et c'est ainsi que l'on parvient, dans le meilleur des cas, à sortir de cet « urbanisme de la moyenne » où chacun est riverain et agit comme tel. Certains maires maîtrisent en outre parfaitement cet exercice de la concertation : c'est le cas d'Alain Juppé à Bordeaux. Mais il existe aussi des concertations impossibles. Pour le projet des Halles, où 800 000 personnes passent, je me souviens avoir fait cinquante réunions de concertation avec les cinq mêmes personnes, qui voulaient conserver le bout de jardin tel qu'il était avant. La Ville a dépensé des fortunes en réunions et recours avec cinquante fonctionnaires entre 20 heures et 23 heures... Convaincre les gens que les rues sont intéressantes, de même que des rez-de-chaussée actifs ou des règles de construction différentes du gabarit moyen : voilà des pistes qui devraient permettre l'échange avec les habitants autour de la question du tissu urbain.

Philippe PANERAI, grand Prix de l'urbanisme

Je voulais revenir sur la question de la rue. Je suis d'accord avec le propos de David sur la variété des rues. Il faut partir de là, même si elles ont en commun ce principe d'assemblage. Quand on quitte les centres-villes et les banlieues anciennes pour se rendre dans les grandes périphéries, il est possible d'assembler de la promotion privée, et le système semble fonctionner. Mais il ne fonctionne que parce qu'un découpage foncier du terrain agricole préexistait, avec des chemins. L'auto-construction fonctionne rarement sur des rues que l'on aurait tracées. Ainsi, au Caire, les deux tiers de la promotion immobilière relèvent de l'auto-construction sur des terrains agricoles. Ne faudrait-il pas, dans notre effort de théorisation de la rue, distinguer les grands itinéraires, qui mènent quelque part, des petits chemins de traverse – ce terme a été conservé à Marseille. Il s'agit de petits chemins qui en relient d'autres, et se limitent à une desserte locale : ils sont la base d'une petite rue de lotissement. On en voit d'ailleurs dans la densification de certains îlots parisiens comme le 14^{ème} arrondissement, au XIX^{ème} siècle. J'aimerais avoir votre avis à tous deux sur cette distinction entre deux types de rues, sachant que la rue importante est également porteuse de commerces et de services.

J'ajoute que la rue, qui est le lieu des riches, des pauvres et de la force publique, est aussi celui des réseaux. Or il est donc bon que ceux-ci soient accessibles aisément et à toute heure à tous les services de maintenance.

Christian de PORTZAMPARC

Il est important, en effet, de hiérarchiser. L'enchaînement que j'ai fait est peut-être dépassé, comme si l'on était encore à l'époque de la mort de la rue et que je voulais la sauver.

Je reste étonné de la démarche du Mouvement Moderne, qui témoigne de la non-compréhension de ce fait majeur : la ville, c'est le temps. Elle est un calendrier métaphysique. Tout se passe sur des siècles. Dans ce moment de l'urbanisme moderne, où l'autorité du passé a été rejetée pour l'autorité du futur, s'est produite comme une annulation du temps : on allait enfin créer la ville réussie, et il n'y avait plus d'histoire. Ce geste est si radical que je m'étonne toujours qu'il ait pu être.

Mais sans lui, on continuerait de travailler sur la rue dans une perspective molle. Certaines villes modernes d'après-guerre ont refusé la rue pour des raisons idéologiques : Bucarest et ses grandes avenues, Berlin Est avec la Karl Marx Platz. Pour se démarquer du style international capitaliste, elles ont développé leur propre urbanisme, fondé sur des places et des rues monumentales, dans un style pompier, assez dur. Aucune invention, aucune qualité supplémentaire n'est apportée à la ville ; au contraire, elle perd en qualité car tout devient trop grand. Cette étape du XX^{ème} siècle nous pose un immense problème, mais aussi de nouvelles questions.

J'ai peut-être trop employé le terme de « rue » de manière générique. Il est tout à fait vrai que la rue forme un système, composé d'avenues, de boulevards, de rues, de radicales qui les desservent. Il est très important de rappeler que la rue n'est pas un objet, mais un système qui dépasse la simple circulation. Il est évident qu'une rue constituant un itinéraire participe de cette notion de moteur de recherche que j'ai évoquée tout à l'heure, à l'inverse de rues très calmes qui ne desservent que des logements. Je ne suis pas opposé à l'idée de placer par endroits des rues en boucle qui desservent des îlots particuliers, privés :

nous avons procédé ainsi à La Lironde. La Lironde est, d'une certaine manière, contradictoire avec ce que je dis de la rue. Je l'assume. En effet, si j'avais appliqué à cet endroit le principe de la rue tel que je le conçois, j'aurais créé de petites rues sans intérêt devant ces maisons R+1 ou R+2, avec leurs lampadaires et leurs poubelles. Il ne faut pas être dogmatique, et réaliser des rues sans qualité. La rue doit être pensée comme un système, dans une réflexion qui prend en compte les dimensions, lesquelles constituent un élément déterminant.

La perception de l'urbanisme est très subtile, elle est un jeu d'illusions qui relève presque de la magie. Il est possible de faire en sorte qu'une configuration très serrée semble respirable, ou qu'un espace très large soit claustrophobique. Pour l'ambassade de Berlin, j'avais le trac jusqu'à ce que le bâtiment soit construit. Tout y est très serré, mais lorsque l'on se trouve à l'intérieur, les formes et les volumes semblent adaptés et l'on s'y sent bien. Mais il n'y a pas de règle intangible, c'est l'expérience qui nous donne ce sens des dimensions. C'est pourquoi le travail sur les dimensions demande souvent un architecte en complément de l'urbaniste.

David MANGIN

Il est effectivement pertinent de distinguer les rues itinéraires des rues de lotissement.

Sur la question des parcelles agricoles, je précise que dans plusieurs grandes villes comme Sao Paulo ou Dakar, le développement ne s'opère pas sur ce type de parcelles. À Dakar, il s'agit d'anciens terrains destinés à des logements sociaux, ou de terrains privés. De même, à Shenzhen, les « villages urbains » ont été construits entre les usines, sur des terrains non agricoles.

Quant aux lotissements, qui constituent malgré tout une technique très efficace pour fabriquer du tissu urbain, un moyen de les enrichir consiste, Christian le sait aussi bien que moi, à y incorporer des éléments existants, selon les principes du plan Cerdà. Il faut y conserver des accidents, qui à leur tour donneront naissance à d'autres accidents.

Ariella MASBOUNGI

La question de Philippe dépasse le propos, dans la mesure où certaines rues que l'on pourra fabriquer dans la ville contemporaine seront des axes très forts, autour desquels le sentiment d'appartenance à un territoire pourra se fabriquer, et où les services et les commerces pourront se concentrer.

Philippe PANERAI

L'enjeu est d'éviter de reporter, sous la contrainte des questions de circulation, la richesse de ces rues itinéraires sur de grandes voies rapides qui, elles, ne peuvent présenter les mêmes qualités. Il faut probablement conserver les voies rapides, mais aussi une partie de ces itinéraires qui parcourent un grand espace en traversant les tissus habités, et sur lesquels on peut implanter, à des degrés variables, des commerces, des services, des transports publics, etc.

Christian de PORTZAMPARC

On n'utilise pas assez, pour le transport, la technique du train aérien silencieux, qui permet de suivre les voies rapides et de les transformer en boulevards. Ce moyen de transport, moins onéreux que le train souterrain, est merveilleux car, étant situé en hauteur, il permet de contempler tout le paysage urbain. Il est ahurissant que l'on n'ait pas encore développé cette technique.

Je souhaite revenir sur cette question de la place, qui a été très justement posée. Nous réalisons avec Elizabeth de Portzamparc un projet à Massy, organisé autour de deux rues qui se lient au tissu des rues existantes, et de quatre places que nous avons dessinées : une devant la gare, une centrale et deux latérales. Or il est vrai que dans cette configuration, les places sont des points de repère évidents sur le plan de l'espace public, l'une par sa gare, les autres par leurs commerces. Les places font partie du système rue, et il est vrai qu'il ne faut pas les oublier.

Robert LION, Conseiller régional d'Ile-de-France

Je voudrais dire à Christian, qui est un ami de longue date, que lorsque nous avons lancé, il y a quarante ans, le Plan construction, qui incluait plusieurs architectures nouvelles, nous avons tenté de faire bouger les choses. Le résultat est que nous avons fait émerger une génération dont il est à mes yeux l'incarnation, une génération qui a permis de sortir de ce grand immobilisme des années 1960. Nous étions alors dans une situation figée par les entreprises du bâtiment et les Grands Prix de Rome, et qui a donné cet urbanisme périphérique que nous regrettons aujourd'hui.

Tu nous as parlé de la rue et de l'îlot, de manière extrêmement riche et intéressante. Je souhaiterais élargir le propos à la ville dans son ensemble, et te demander, ainsi qu'à David Mangin, comment tu te situes par rapport aux grandes options comme la polarisation de l'urbanisation sur des centres secondaires, peut-être primaires. Comment cela se raccorde-t-il, par exemple, aux options très brillantes que tu as proposées pour le Grand Paris ?

Christian de PORTZAMPARC

Tu as fait passer le pays de cette époque planifiée, avec le Plan construction, à l'ouverture, lorsque tu as décidé que les projets concernant les bâtiments publics donneraient lieu à des concours. Les autres pays nous ont envié ce changement, qui a apporté une grande vitalité à l'architecture. En 1999, lorsque se tenaient soixante concours en France, on en trouvait un en Allemagne et un en Angleterre. Ce principe a ouvert le champ de la réflexion à des projets qui posaient de nouvelles questions.

La centralité des grandes villes repose sur un centre historique extrêmement fort, magnétique, et une périphérie qui se sent plus ou moins délaissée. De ce fait a toujours existé l'envie de réaliser des contre-projets : dans les années 1960, c'était le « Paris parallèle », puis s'est joué ce pari des villes nouvelles, dont il est apparu qu'elles constituaient des « mini-centres » agglomérés dans l'ensemble. On hésite à décréter de nouveaux centres, car la métropole ne fonctionne que comme un vaste système. On ne réside pas en métropole pour habiter Evry, mais parce qu'habiter Evry permet de se rendre à l'Opéra de Paris, d'avoir un emploi, de prendre facilement le train pour aller à Lyon, de faire des études, etc. L'attrait de la métropole est cette plurivalence.

Personne ne s'opposera à l'idée de créer des centres secondaires. Si l'on pratique l'irrigation la plus continue possible, ces métropoles pourront à mon avis asseoir leur qualité stratégique en se développant selon des schémas linéaires. En allant de Parly à Orly par la Nationale 2, on discerne, le long de cet axe très repérable, qui recevra d'ailleurs certaines gares du Grand Paris, un potentiel de développement évident. C'est ce que j'appelle une ligne agrégative, et qui peut constituer comme un centre linéaire. Des centres secondaires se développeront peut-être, mais il est probable que cet enjeu sera laissé au marché, à l'investissement privé, au jeu des élus également. Si, à l'inverse, on décrète que le centre secondaire sera placé au Bourget, le maire sera ravi, mais le président de l'EPA Plaine de France sera furieux ; et si l'on décrète deux centres, ils ne pourront se développer. En réalité, la décision incombe à ceux qui décident de l'implantation des gares. Leurs décisions sont prises en fonction de logiques de transport : Drancy constitue ainsi un hub très important, où une forme de centralité est déjà écrite, en quelque sorte.

Nous sommes attentifs à ces éléments. Mais on se situe moins, aujourd'hui, dans l'idée de décréter des centres, car notre économie est beaucoup moins capable qu'auparavant d'en décider, l'argent public faisant défaut. Un élu et la région peuvent décider de la construction d'une ligne ferroviaire, puis les investisseurs privés vont s'intéresser aux terrains. Nous ne pouvons que réguler une énergie qui réside dans les investissements privés. L'Etat n'achètera plus deux kilomètres de terrain pour détruire, lancer un concours d'architecture et édifier une ZAC. C'est encore selon ce schéma qu'ont été construites les ZAC de Bercy et de Masséna, mais il n'existe plus aujourd'hui. Pour le projet de Massy dont je parlais tout à l'heure, le concours est fait avec la Cogedim, Nexity, Bouygues, qui se présentent chacun avec un projet et un architecte, et doivent également se charger des acquisitions de terrains. Le privé acquiert donc un poids considérable dans les enjeux de l'urbanisme, et il devient très important que les élus et la ville possèdent une force de contrôle écrite sur ces projets, lesquels doivent leur être soumis. Si l'investisseur privé est trop dirigiste, les élus doivent parler au nom de la collectivité, et l'architecte sera soutenu.

À l'inverse, si les demandes de la ville lui semblent déraisonnables, il pourra en parler au promoteur. Se crée donc un jeu tripartite réunissant trois domaines de compétences et trois types de préoccupations légitimes, qui n'est pas forcément parfait, mais qui peut très bien fonctionner.

Quant à savoir où seront les centres, c'est une information que l'on guette et qui dépend de la technique, la question de la mobilité étant décisive. Il existe ainsi entre Rungis, Athis Mons, la ville d'Orly et l'aéroport, un territoire qui sera desservi par le TGV et par la ligne 14, et qui constitue de toute évidence un futur pôle de la métropole. Ce territoire, qui est une ville industrielle, est très peu habité, et coupé des villages environnements qui l'ont perçu comme une agression. On est ainsi surpris d'apprendre que Rungis ne travaille pas avec Orly, mais avec Roissy. Cet endroit, où ni l'animal humain ni le vélo ne peuvent passer, est particulièrement difficile à aménager, et cette réflexion n'est d'ailleurs pas entamée : la RATP a récemment édifié un pont pour le tramway, sans l'articuler avec la circulation des piétons, des vélos et des voitures, qui s'effectue soixante mètres plus loin. On ne peut que regretter cette sectorisation de la ville. Il est très difficile pour l'Etat et pour la Région de convaincre ces entités constituées, efficaces, individualisées, d'intégrer leurs actions à un projet d'urbanisme, lequel entraînera inévitablement des lenteurs.

Ariella MASBOUNGI

Comme il nous reste peu de temps, nous allons écouter les dernières questions, auxquelles les intervenants répondront globalement.

Marie BADUEL, mission Métropole pour le projet Aix-Marseille Provence

Ma question est très liée à celle du tissu urbain contemporain à grande échelle, que vous venez d'évoquer. Pour ces lignes agrégatives, vous parlez de supports existants comme les routes nationales ou les lignes de transport, qui effectivement, peuvent être porteurs d'une mutabilité. Malgré tout, ne peut-on imaginer l'existence d'une autre option autour de ces grandes infrastructures du vide et du naturel que sont la rivière, le gravitaire en canal, la continuité en biodiversité ? Le résultat serait une ville probablement plus dispersée, mais peut-être dense. Ces grandes infrastructures naturelles pourraient-elles devenir la rue métropolitaine ?

Gilles ROUSSEAU, architecte urbaniste

On peut parler de la ville comme d'un « fait urbain » qui s'articule autour de trois éléments : la nodalité, la centralité et la polarité. C'est dans cette articulation que se trouvent les réponses à la question fréquemment soulevée du lien urbain, qui passe par la rue et les places.

Un intervenant

Je poserai simplement une question de profane. Les modèles de l'urbanisme moderne étaient reproductibles. Vous construisez pour votre part une forme de liberté raisonnée. Comment est-ce reproductible – si tel est le cas –, dans le cadre d'un urbanisme ordinaire ?

Jacqueline SAMULON, urbaniste, Conseil Régional d'Ile-de-France

En préambule, Christian de Portzamparc a posé la question de la topographie, mais pas celle du paysage. David Mangin, lui, a évoqué l'itinéraire et la déambulation. Depuis la Direction de la Planification du Conseil Régional, je renvoie à la qualité du dialogue entre maître d'ouvrage et maître d'œuvre. Dans le débat qui nous anime, cette question est essentielle, puisqu'elle interroge la place de chacun, et la possibilité pour les architectes de travailler sur la question du paysage, de la perspective mais aussi du point de vue. La déambulation ne se fera que si elle est motivée par une appétence pour le paysage. Comment travailler la prise en compte de la topographie et du lieu, ici, en Europe, aux Etats-Unis, mais aussi dans des pays comme la Chine, où l'on n'hésite pas à raser les montagnes ?

Georges AMAR, prospectiviste

J'ai apprécié la métaphore de la rue comme moteur de recherche. Mais la rue, comme la place, ne se résume pas à la circulation. Il est temps de penser le nouvel Hermès, qui définira en partie le paradigme futur de la ville. Il sera lié à une nouvelle mobilité, née d'une hybridation entre le virtuel et le physique, et à un commerce également modifié. Au-delà de la nostalgie de la « rue éternelle », que sera la rue de demain dans ce contexte d'une nouvelle mobilité, à la fois plus matérielle et plus virtuelle ?

J'ai beaucoup apprécié également les termes de votre introduction : l'espace et la langue. Peut-être nous faut-il aujourd'hui un nouvel urbanisme poétique, qui marie l'espace et la langue – cette langue nouvelle, dans laquelle le numérique prend une part importante.

Antoine GRUMBACH, Grand Prix d'Urbanisme

Il est important de revenir au mot « démocratie ». Que ce soit dans la pensée philosophique athénienne ou chez Hannah Arendt, ce qui fait vivre ensemble, c'est l'espace public. Or la rue, c'est l'espace public. La crise de la question urbaine naît du fait que le XX^{ème} siècle a été centré sur l'idée de fondation (de villes nouvelles, de nouveaux territoires), ignorant que la ville est une métaphore de l'inachèvement perpétuel. Je crois qu'au-delà de la rue, il faudrait parler de notre façon de vivre ensemble. Le mouvement moderne a créé de l'étalement et des territoires isolés, comme ces grands quartiers sociaux dans lesquels un individu vous dira « casse-toi de là, mec » avec un couteau à la main, parce qu'il aura le sentiment que vous faites intrusion chez lui. L'enjeu est de passer d'une culture de la fondation à une culture de la transformation. En 2025, 37 villes comprendront plus de 10 millions d'habitants. Toute la tâche du XXI^{ème} siècle sera de rebâtir la ville là où l'on a déjà commencé à construire, pour manifester le fait que la ville, c'est l'inachèvement. Une ville finie est une ville morte. Ma question est : « qu'est-ce que la démocratie dans la ville ? ».

Ariella MASBOUNGI

Nos intervenants vont répondre globalement à des questions complexes.
Comment les infrastructures naturelles peuvent-elles devenir la nouvelle rue de la métropole ?
Cette réflexion peut-elle nourrir un urbanisme ordinaire ?
Comment prenez-vous en compte le paysage ? Peut-on travailler en Chine ?
Quelle sera la rue de demain, la rue poétique ?
Comment répondre à la question du « vivre ensemble ».

Christian de PORTZAMPARC

J'ai l'impression d'avoir parlé de la démocratie sans employer le terme. J'ai évoqué la *res publica*, la chose publique. Or elle est difficile à maintenir, car il existe comme une force naturelle du monde qui nous conduit vers la privatisation. Ce sont les habitants et les élus qui pourront maintenir la présence de la chose publique dans la ville.

Je relierai cette question de l'art de vivre ensemble à la demande de prise en compte du paysage. Ces infrastructures naturelles possèdent d'indéniables qualités. La limite de leur utilisation tient seulement à la capacité de la puissance publique à les entretenir. Les coulées vertes en région parisienne sont merveilleuses, mais elles supposent un entretien. Le risque est toujours qu'elles soient déclarées trop chères et vendues à un promoteur qui en fera un parc à thème. Il est très important de conserver ce réseau d'espaces naturels publics.

Je suis également très sensible à l'idée d'un nouvel Hermès. Si j'ai parlé d'espace et de langage, c'est parce qu'il m'a semblé que la forte influence de la sémiologie, dans les années 1960, nous avait conduits à penser la ville uniquement par le langage, en oubliant ce qu'il y avait de différent entre l'espace et le langage. Il existe deux médiums pour appréhender la ville, mais l'espace est battu en brèche par le langage, qui devient de plus en plus important.

Les Chinois, quant à eux, parlent d'abandonner ce système de grandes villes et s'intéressent aux villes moyennes, qui comprennent entre 100 000 et 400 000 habitants, dont beaucoup sont des travailleurs agricoles. Certains urbanistes chinois évoquent également la question du durable et du transformable.

Espérons que cette réflexion se développe, car les grandes villes comme Pékin sont des espaces extrêmement difficiles à vivre, avec de grandes tours, sans existence d'une vie à une autre échelle. Les Chinois se rendent bien compte que ce développement a été trop rapide.

David MANGIN

Pour répondre également à la réflexion sur la démocratie, je parlerai de mixité fonctionnelle et de mixité sociale. Ma crainte est que l'on raisonne en quartiers de logements, ce qui nous conduira à reproduire les mêmes ghettos, sous des formes urbaines différentes. À titre d'exemple, je m'occupe d'un projet autour de la piste de l'aéropostale à Toulouse. Kaufman & Broad y a construit il y a cinq ans un programme de mille logements, qui ont été classés l'an dernier, à ma grande surprise, en zone prioritaire. Va-t-on reproduire des quartiers enclavés monofonctionnels, éloignés des gares, et qui reproduiront un urbanisme à deux vitesses ?

Pour le Grand Paris, la question du rabattement vers les gares, et donc du réseau de voirie secondaire, sera cruciale. La région parisienne est très équipée en réseau routier, mais ces rabattements vers les transports en commun font défaut. Et si l'on continue à ne plus faire de rues, ces rabattements n'existeront pas.

L'urbanisation en France se passe dans les villes moyennes, les bourgs et les villages. Nous avons jusqu'à présent développé des lotissements en boucle, avec un marché de la maison individuelle très rigide, ce qui a produit un résultat très enkysté. De plus, notre incapacité à développer les bourgs et les villages autour de rues existantes nous a conduits à reproduire ce modèle du lotissement un peu plus loin. Les maires commencent d'ailleurs à prendre conscience des limites de cet urbanisme de lotissement.

Christian de PORTZAMPARC

J'ai apprécié la question sur la possibilité d'un urbanisme ordinaire et d'une déclinaison de ces principes en règles simples. Je vois que le travail sur l'ouverture des îlots se décline un peu partout en Europe, comme si nous avions fait apparaître une option permissive. Je suis aujourd'hui convaincu que l'on peut élaborer des règles simples pour préserver stratégiquement certaines qualités dans les petites villes.

Antoine a raison d'insister sur l'inachèvement : tout ce dont nous parlons convoque la notion de temps. La ville est un processus constamment en mouvement. J'emploie le terme de « calendrier métaphysique » pour rappeler que la ville porte le temps, intègre le passé sans être pour autant un musée. Nous actualisons sans cesse une forme qui a pu être initiée il y a cinq cents ans, puis transformée il y a cent ans, etc. On parle peu de cette émotion ; pourtant, tout le monde la partage. À peine édifié, un bâtiment ou un quartier entre dans l'histoire, et il est très vite travaillé par le temps.

L'urbanisme moderne avait cette idée de la formule réussie, et la vision d'un temps arrêté. Brasilia n'est pas transformable. Des villes satellites se développent autour, et le centre est à la fois stupidement zoné et muséifié. Cette formule d'un futur antérieur a coupé l'histoire de la ville, dans toute la planète, en deux périodes ; et nous nous trouvons aujourd'hui à l'ère de la transformation de cette double ville dont nous avons hérité.

Remerciements d'Ariella MASBOUNGI à l'ensemble de l'assistance

Je remercie très vivement nos deux intervenants, qui ont travaillé ensemble pour répondre à vos questions, ainsi que le public, attentif et nombreux. Je remercie également le CGEDD, notamment l'équipe de communication du CGEDD qui s'est beaucoup mobilisée, et notre Vice-président, qui a accepté que l'on aborde des questions apparemment étrangères à nos sujets. Je pense que son intérêt urbain aura trouvé satisfaction dans cette rencontre. Merci beaucoup et à la prochaine fois.