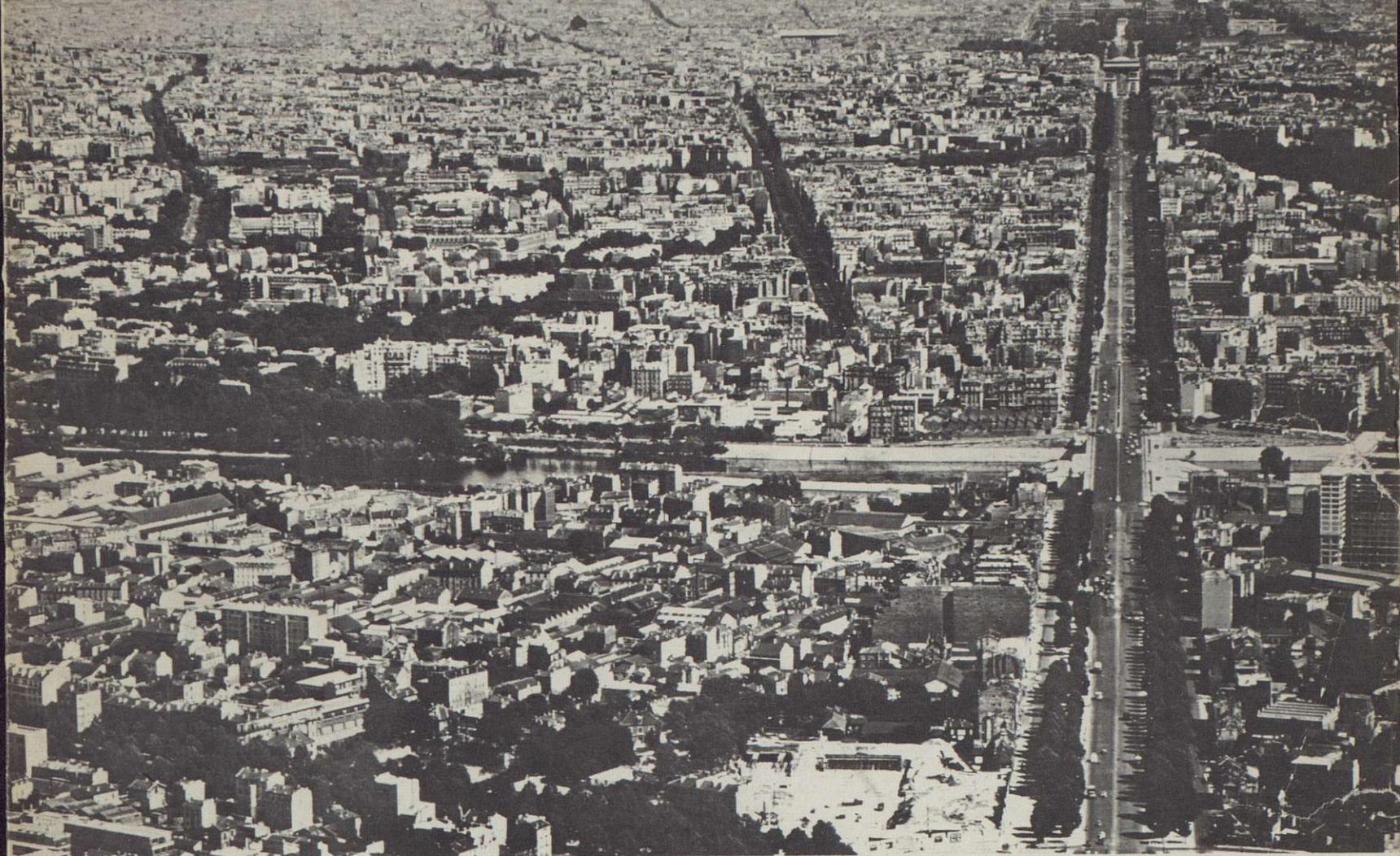


4/75



**le carré bleu**

Feuille internationale d'architecture

Directeur : A. Schimmerling

Rédaction et publicité :

29, bd E. Quinet, Paris 14<sup>e</sup>

Comité de rédaction :

E. Aujame • J.B. Bakema • G. Candilis •

D. Cheron • D. Cresswell • J. Decap •

P. Fouquey • Y. Schein • P. Nelson •

P. Grosbois • L. Hervé • A. Josic •

A. Schimmerling •

F. Lapidé, B. Lassus, R. Le Caisne

J.-C. Deshons • M. Duplay • G. Pingusson

Collaborateurs :

Roger Aujame, Elie Azagury, Sven Backstrom,

Aulis Blomstedt, Lennart,

Bergstrom, Giancarlo de Carlo,

Eero Eerikainen, Ralph Erskine,

Sverre Fehn, Oscar Hansen, Reuben Lane,

Henning Larsen, Sven Ivar Lind,

Ake E. Lindquist, Charles Polonyi,

Keijo Petaja, Reima Pietila, Michel Eyquem,

Aarno Ruusuvuori, Jorn Utzon,

A. Tzonis, Georg Varhelyi,

Percy Johnson Marshall

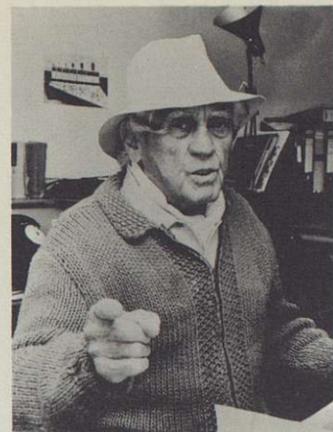


Photo AFP

Le présent numéro ouvre la série des prises de positions de nos collaborateurs sur les thèmes qui figureront au programme de la prochaine conférence des Nations Unies sur les établissements humains (Vancouver, Mai 1976).

Nous avons demandé à Paul NELSON, membre de notre comité, pionnier bien connu de l'architecture contemporaine - et qui vient de fêter récemment à l'école d'architecture de Marseille-Luminy, son 80<sup>ème</sup> anniversaire - de situer le problème de l'urbanisme dans la société contemporaine.

Le programme de cette conférence s'échelonne sur 6 thèmes principaux:

**POLITIQUES ET STRATEGIES DES ETABLISSEMENTS HUMAINS**

(visant à satisfaire les besoins des établissements humains dans les cadres de planification et de développement national);

**L'AMENAGEMENT PHYSIQUE DES ETABLISSEMENTS HUMAINS**

(planification territoriale au niveau national et régional ainsi que planification au niveau des établissements humains proprement dits);

**INSTITUTION ET GESTION** (structures institutionnelles nécessaires à la mise en œuvre, au contrôle et au maintien des politiques, des plans et des programmes);

**HABITAT, INFRASTRUCTURE ET EQUIPEMENTS** (logement, services sociaux et nécessités d'équipement répondant aux besoins de l'établissement humain);

**LA TERRE** (ressource plutôt que produit, son contrôle et son utilisation pour le bien être des populations);

**PARTICIPATION DES POPULATIONS** (moyens permettant au public de participer aux appropriations d'utilisation, à l'exécution et à la gestion des programmes).

Chaque thème sera étudié sous ses divers aspects démographiques, économiques, sociaux, culturels, technologiques, légaux, de qualité d'environnement et de ressources, ainsi qu'à l'échelle des cadres géographiques de la plus petite unité d'habitation jusqu'à l'échelle nationale.

Ce qui fera de cette conférence une réunion qui dépassera le cadre «spécialiste» est certes l'inscription à son ordre du jour de la **PARTICIPATION** des usagers à la création de leur cadre de vie.

A.S.

SOMMAIRE 4/75

Introduction, par Paul Nelson

Esquisse d'une étude critique de la Charte d'Athènes, par Louis MIQUEL.

Profession ? - Urbaniste !  
par Alain GAUTRAND.

Prix de l'abonnement annuel : 30 F

Le numéro : 8 F

C.C.P. Paris 10.469-54

Etudiants : 6 F

photo de couverture :  
Vue aérienne de Paris

COUVERTURE: IMP. DU CANNAU / MONTPELLIER

Introduction au thème sur les objectifs de l'urbanisme.

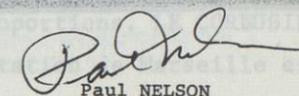
L'HUMANISME constitue pour moi l'objectif essentiel de création d'un urbanisme dont le but suprême sera le développement illimité de toutes les possibilités de l'homme et le respect de la dignité de la personne humaine matériellement et moralement.

En partant de cette définition, il faut se référer avant tout, et pour chaque problème d'urbanisme, aux besoins de l'homme pour son développement physiologique, spirituel, intellectuel. Cela pour chaque phase de son développement depuis la fécondation jusqu'à la mort. La définition de ces besoins fera appel à des services nécessaires tels que la santé, l'éducation, l'habitation, l'administration...comme indiqué dans ce magnifique traité de " *Planning for Productivity* " de Lönnberg-Holm et Larson. Et ces services et équipements seront déterminés en fonction de la population, la quantité nécessaire de population pour que les services puissent être rendus d'une façon efficiente. Cette procédure nous donne un schéma de communautés pouvant servir de base à tout programme d'équipement d'un service (hôpital, école primaire...), à toute étude d'urbanisme. Il est très important de se rendre compte que cette méthode part de la population pour les services et non des services pour la population. C'est la clé de toutes ces questions, très rarement comprise et utilisée.

Un autre principe, lié au précédent, est de partir toujours de " *Ce que l'on doit faire* " pour arriver à " *Ce que l'on peut faire* ", et jamais partir de " *Ce que l'on fait* ". Cette méthodologie a pour résultat des formes différentes, plus aptes au développement, créant moins de barrières vers le progrès.

Enfin, il faut que les besoins de développement soient orientés d'une part vers l'homme individu, d'autre part vers l'homme collectif. Ces 2 lignes de développement sont parallèles mais jamais les mêmes. Et tout programme architectural ou d'urbanisme doit répondre à ces 2 catégories de besoins de développement.

L'objectif suprême, l'humanisme, sera alors un humanisme fertile, mesurable.

  
Paul NELSON

Le 14 décembre 1975



Nantes, etc... LE CORBUSIER, ce n'est ni le quartier de la Défense, ni celui du Front de Seine, ni Sarcelles. Alors qu'il est souvent considéré comme un rationaliste, il était avant tout un poète, ce qui lui a permis de dépasser la " *machine à habiter* ".

° ° °  
°

#### BREVE ANALYSE DE LA CHARTE (°)

Les points 1 à 27, 30 à 46, 48 à 79 et 81 à 95 sont toujours d'actualité.

En effet :

Les points 1 à 8 définissent le phénomène urbain qui est de tous les temps.

Les points 9 à 22 faisaient l'étude critique de l'état des villes en 1933 ; depuis, cette situation n'a fait que s'aggraver. Le point 11 et les commentaires du point 9, concernant l'éloignement progressif de la nature, me paraissent capitaux. " *Le noyau des villes anciennes, sous la contrainte des enceintes militaires, étaient généralement rempli de constructions serrées et privé d'espace. Mais, en compensation, passé la porte de l'enceinte, les espaces verts étaient immédiatement accessibles...*" (C'est moi qui souligne).  
 "...la mesure a été dépassée au cours de ces cent dernières années, et ce n'est pas la moindre cause du malaise dont le monde se trouve présentement accablé" (C'est encore moi qui souligne).  
 Qu'en dire aujourd'hui ?! Que l'on pense aux énormes distances qu'il faut maintenant parcourir, depuis le centre de nos métropoles monstrueuses, pour atteindre la véritable campagne. A pied, il ne faut même pas y songer. Dès qu'une agglomération atteint une certaine ampleur, c'est pour moi un problème capital.

(°) Le texte analysé est celui de la collection " Points " des éditions de Minuit (1957). Remis en forme par LE CORBUSIER, la rédaction est un peu différente du texte original de 1933, mais le fond reste identique. D'autre part, L.C. y a ajouté des commentaires qui complètent parfaitement le texte de la Charte et sont d'une extrême importance car ils le précisent.

Les points 23 à 27 édictent des règles qui me paraissent toujours l'A.B.C. de l'urbanisme :

- Choix des emplacements les meilleurs pour l'habitat ;
- Densités en fonction des formes d'habitat déterminées ;
- Nombre minimum d'heures d'ensoleillement des logements ;
- Non alignement des habitations le long des voies de communication.

Les points 28 et 29 sont par contre discutables. Les constructions doivent-elles être forcément " *hautes et implantées à grande distance l'une de l'autre* " et doivent-elles " *libérer le sol* " uniquement " *en faveur de larges surfaces vertes* " ?

Les commentaires que LE CORBUSIER a ajoutés sont beaucoup plus nuancés. En effet, comme il le dit, " *reste à déterminer, par un examen sérieux des problèmes urbains, la hauteur qui convient le mieux à chaque cas particulier* ". Les constructions ne doivent donc pas être forcément toutes hautes, mais peuvent être de types très divers : immeubles hauts, immeubles bas, collectifs horizontaux, groupements cellulaires, habitat individuel, etc...

D'autre part, le sol libéré par les constructions hautes ne sera pas forcément et uniquement aménagé en surfaces vertes. Il peut être occupé par les équipements collectifs et même, quelquefois, par de l'habitat horizontal.

Les points 30 à 34 étudiaient l'état des équipements de loisirs en 1933. Là aussi, la situation ne s'est guère améliorée et les points 35 à 40 définissaient des règles qui me paraissent aussi toujours valables :

- Surfaces vertes pour les jeux et sports et les bâtiments d'usage communautaire ;

- Ilôts insalubres à démolir ;
- Lieux favorables préparés pour les loisirs hebdomadaires ;
- sujétions imposées par les éléments géographiques.

Les points 41 à 45 critiquaient l'état des équipements de travail et dénonçaient leur éloignement de l'habitat. Depuis, on ne peut qu'en constater l'aggravation. Les points 46, et 48 à 50 préconisaient des dispositions plus que jamais d'actualité :

- Réduction maximum des distances entre lieux de travail et habitat ;
- Zones industrielles contigues aux moyens de transport ;
- Artisanat à l'intérieur de la ville ;
- Liaisons étroites des bureaux avec l'habitat, l'industrie et l'artisanat.

Par contre, le point 47, d'un caractère absolu en 1933, peut être maintenant légèrement amendé. Certaines industries ne sont plus ni bruyantes ni polluantes. Mais elles doivent cependant, être alimentées en matières premières ou en produits à transformer. Elles doivent aussi livrer leurs productions. Il est donc indispensable qu'elles soient commodément reliées, soit à la route, soit au rail, soit à la voie d'eau, soit à deux ou à trois de ces voies à la fois, sans engorger pour cela les quartiers d'habitation par leurs moyens de transport.

Les points 51 à 58 analysaient l'état de la circulation dans les villes ; qu'en dire aujourd'hui ?! Les points 59 à 64, essayaient d'y apporter réponse et, pour le moment, me semblent encore valables :

- Analyses rigoureuses de la circulation ;
- Classement des voies ;

- Croisements importants aménagés ;
- Séparation des piétons et des voitures ;
- Zones de verdure isolant les lits de grande circulation.

Les points 65 à 70 traitaient du patrimoine historique des villes

- Valeurs architecturales à sauvegarder ;
- Prohibition de pastiches de styles du passé.

Ils doivent être lus attentivement, ainsi que leurs commentaires.

Le point 69 qui préconisait " *la destruction de taudis alentour des monuments historiques* " pour les remplacer par des surfaces vertes, demanderait peut-être à être complété. Certains monuments, conçus pour être enclavés, ne supportent pas l'isolement dans un espace ouvert. Il faudrait donc, soit maintenir, en les restaurant, les anciennes constructions les cerçant, soit les incorporer à de nouveaux bâtiments, forcément d'esprit contemporain, mais d'échelle identique. Des quartiers entiers pourraient même, exceptionnellement, être conservés. Mais c'est là un problème extrêmement délicat qui, jusqu'à ce jour, n'a jamais été résolu d'une manière satisfaisante.

L'état chaotique des villes, signalé par le point 71 et ses commentaires n'a fait que s'accentuer tragiquement.

Les points 72 et 73, qui dénoncent le monopole exercé par les intérêts privés sont, plus que jamais, d'actualité, de même que le 74 qui dénonce l'incohérence du développement des villes. Le point 75 et ses commentaires insiste sur la dualité : liberté individuelle - action

collective. Pour moi, c'est là la base même de l'urbanisme.

Les points 76 et 87 exaltent l'échelle humaine, aspect de l'environnement largement oublié aujourd'hui.

Les points 77, 78 et 79 définissent les quatre fonctions de l'urbanisme, le point 79 insistant sur l'économie de temps et l'importance de l'habitat. Ils me paraissent encore valables, à condition de savoir les interpréter.

Pour le point 80 qui évoque l'apparition des vitesses mécaniques, les commentaires de LE CORBUSIER mettent déjà l'accent sur le problème évoqué. Mais il faut maintenant y ajouter la prolifération - inimaginable en 1933 - des voitures individuelles : gaspillage, déserts sinistres des immenses parcs de stationnement, embouteillages, névrose des conducteurs.

Il faudrait exiger que :

- priorité absolue soit donnée au développement des transports en commun ;
- tout soit mis en oeuvre pour restreindre l'extraordinaire expansion de la voiture individuelle ;
- tout acheteur d'une voiture doive la loger ;
- les immenses parcs de stationnement à découvert soient interdits.

Le point 81 délimite le rôle de la circulation et le 82 définit l'urbanisme comme une science à trois dimensions, ce qui est évident.

Les points 83 et 84 lient la ville à sa région et les points 85 et 86 demandent l'établissement de programmes précis de développement après analyses minutieuses.

Les points 88 et 89 me paraissent capitaux. Ils définissent le logis comme la base de l'urbanisme.

Le point 90 parle de l'utilisation des techniques modernes.

Le point 91 et ses commentaires insistent sur l'influence des facteurs politiques, sociaux et économiques et l'importance d' " une population éclairée pour comprendre, désirer, réclamer " (c'est moi qui souligne).

Le point 92 peut se résumer par la dernière phrase des commentaires : " L'architecture est à la clef de tout ".

Les points 93 et 94 signalent la contradiction entre l'échelle des travaux et le morcellement de la propriété foncière. Bien peu de progrès ont été faits sur ce plan.

Le point 95 enfin, proclame la nécessité de subordonner l'intérêt privé à l'intérêt collectif, ce qui me semble plus que jamais d'actualité.

...

Cette brève analyse faite, il est bien entendu que la Charte d'Athènes est le fruit des travaux d'européens, au sens large du terme. LE CORBUSIER le dit d'ailleurs dans ses commentaires du point 71 : les 33 villes analysées, à l'occasion du congrès d'Athènes "illustrent l'histoire de la race blanche..." il n'en reste pas moins que la plupart des points de la Charte sont cependant valables universellement.

Evidemment, la circulation automobile privée pose moins de problèmes dans certaines régions du globe. Sous les tropiques, l'ombre sera plus recherchée que l'ensoleillement et, au lieu de surfaces vertes pour les jeux et sports et les bâtiments d'usage communautaire, ce seront des espaces ombragés et aérés qui devront être créés.

Bien sûr les intérêts privés n'existent plus dans certains pays. Ceci ne les empêche pas d'avoir un urbanisme exécrationnel et démontre que les intérêts privés ne sont pas le seul obstacle à surmonter ; le manque de sensibilité, la routine, la bêtise, en sont bien d'autres.

Bien sûr, la Charte d'Athènes, même avec les commentaires de LE CORBUSIER, reste très schématique. Mais chaque région devrait la compléter pour l'adapter à sa propre situation, ses propres problèmes et sa culture.

Et est-il vraiment nécessaire pour une doctrine qui se veut universelle (et pourquoi pas ?!) d'entrer davantage dans le détail ? Une charte comme celle-ci ne peut, et même ne doit à mon avis, que définir de grands principes de base. Ce ne sont pas les règles qui font un bon urbanisme, comme le Modulor, instrument merveilleux, ne fait pas la bonne architecture. C'est affaire d'intelligence et, avant tout, de talent, en un mot :

d'hommes. Evidemment, les PERRET, MIES et autres Corbu, ne courent pas les rues et c'est là que le bât blesse. Il suffit d'ouvrir une revue quelconque d'architecture ou d'urbanisme. En général, on y trouve : soit une architecture "moderniste", souvent hors d'échelle ou décorative, soit l'étalage d'un pédantisme puant exprimé dans un langage philosophique abscons. Que de projets intelligents, mais tellement hideux ! La mode est à l'architecture saisie par la danse de Saint Guy. On veut faire du pittoresque sous prétexte d'humaniser l'urbanisme. Mais on oublie que les agglomérations anciennes sont le fruit d'un lent travail, pratiquement spontané, sorte de sédimentation bien souvent plusieurs fois séculaire. Aujourd'hui au contraire, par la force des choses, nous sommes conduits à créer de toute pièce et d'un seul jet, des quartiers entiers ou même des villes entières. La recherche du pittoresque est alors un pastiche, dans l'esprit sinon dans la forme.

En conclusion, sous réserve de quelques précisions et amendements, à mon avis, la Charte d'Athènes est toujours valable. Elle n'est, en tout cas, nullement responsable des "grands ensembles". Ceux-ci sont le fruit de l'Administration, des technocrates et de la médiocrité des architectes.

Je propose donc simplement (voir projet d'amendements ci-joint) :

- d'amender les points 9, 10, 11, 12, 16, 17, 23, 26, 28, 29, 35, 36, 37, 62 et 88, pour les adapter aux divers climats ;
- d'amender les points 47 et 69, pour les actualiser et les adapter aussi aux divers climats ;
- d'ajouter un point 80 bis concernant la voiture individuelle et les parcs de stationnement ;
- d'ajouter un point 84 bis sur l'extension des villes ;
- de considérer les commentaires de LE CORBUSIER comme le complément indispensable de la Charte.

Paris, juillet - Novembre 1975

Louis MIQUEL

PROJET D'AMENDEMENT

Faisant suite à ses réflexions, le commentateur propose une série de modifications qui selon lui cadrent parfaitement avec l'esprit même de la Charte.

Il s'agit en premier lieu de compléter les trois postulats de l'urbanisme : soleil , verdure, espace, par des définitions plus nuancées : c'est ainsi qu'on pourrait substituer aux " espaces verts " le terme plus générique d'espaces libres urbains, englobant des surfaces minérales ou végétales selon les besoins, on pourrait également limiter la règle concernant l'insolation optima pour les logements, aux zones tempérées ou froides tandis que l'accent serait mis dans les zones torrides à la protection du rayonnement solaire, où l'ombre et la ventilation seront recherchées de préférence.

Le commentateur souligne ensuite le fait que l'alignement traditionnel des habitations sur les bords des rues donne en général une mauvaise orientation à une grande partie des logis. D'ou condamnation des " blocs " issus de cet alignement avec des adaptations à prévoir pour les pays chauds.

Deux ordres d'exceptions à prévoir : la première concernant des activités industrielles non polluantes dans les zones d'habitation, la seconde en vue d'élargir le concept de protection d'édifices de valeur historique majeure aux ensembles traditionnels qui les encadrent. En cas de rénovation on adaptera les volumes et les formes au site existant.

Finalement l'auteur propose deux compléments importants à la Charte :

Point 80 bis

Priorité absolue doit être donnée au développement des transports en commun. La voiture individuelle, répandue abusivement, représente un gaspillage insensé. Tout doit être mis en oeuvre pour restreindre son expansion. Les immenses parcs de stationnement sont de sinistres déserts d'asphalte. Tout acheteur d'une voiture doit la loger. Les grands parcs de stationnement à découvert doivent être interdits.

Louis MIGNET

Point 84 bis

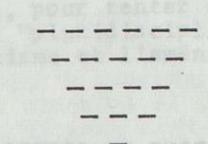
Cependant, l'extension des villes radio-concentriques doit être limitée. En effet, au delà d'une certaine étendue, le contact avec la campagne devient impossible pour leurs habitants, si ce n'est au prix de déplacements mécanisées.

Bien entendu, l'étendue optimale d'une ville est chaque fois un cas d'espèce. Par exemple, une agglomération sur un site de collines en bord de mer peut être plus étendue qu'une autre située en terrain plat et à l'intérieur des terres. Cependant un rayon de quatre à cinq kilomètres, soit environ une heure de marche à pied, pourrait être une base moyenne.

Cette distance permettrait d'atteindre les espaces non urbanisées, depuis le centre de la ville, sans utiliser de transport mécanisé.

Au delà des limites ainsi fixées, toute construction autre qu'agricole, devrait être interdite.

Toute création de ville nouvelle devrait se faire à une distance suffisante des villes existantes, pour éviter qu'elle se transforme en cité dortoir satellite.



Il n'est donc pas étonnant de voir figurer le terme "urbaniste" à la suite des titres les plus divers, comme un attribut décoratif.

## PROFESSION? URBANISTE!

- vous voulez dire architecte - urbaniste ?
- non
- alors ingénieur - urbaniste, géomètre - urbaniste, géographe - urbaniste ?
- non.

*Votre interlocuteur est vraiment dérouté. Pour simplifier sa réflexion et ne pas décourager un désir évident de compréhension il ne vous reste plus qu'à répondre :*  
"-urbaniste - urbaniste".

En 1975 nous en sommes encore là. La profession d'urbaniste n'existe pas. Cette activité n'est exercée qu'occasionnellement sous la tutelle de diverses professions, plus connues, mieux considérées, et dont elle n'est qu'un appendice. Ou sous le couvert et l'anonymat de groupes "pluridisciplinaires".

Dans l'esprit des français et dans les faits l'urbaniste est donc un absent. Les résultats, depuis cinquante ans, sont là pour le prouver.

Et l'urbanisme? Il est encore aujourd'hui considéré en France comme un amalgame de connaissances empruntées à des disciplines traditionnelles. C'est à dire enseignées par les grandes écoles ou les universités. L'urbanisme continue donc, aux yeux du public, à n'être qu'une formation accessoire, annexée à un diplôme connu. Et reconnu.

Il n'est donc pas étonnant de voir figurer le terme "urbaniste" à la suite des titres les plus divers, comme un attribut décoratif.

Mais ne faut-il voir dans cette faveur qu'une innocente vanité ? ou qu'une saine ouverture d'esprit ? ce n'est pas certain. Elle est parfois guidée par un simple intérêt lucratif : entre la conception et la réalisation, le pas est vite franchi, qu'il s'agisse d'architecture ou de génie civil.

Il n'est d'ailleurs pas rare que les partisans de cet éclectisme n'aient même pas abordé l'urbanisme au cours de leurs études. Ils ont moins d'excuses aujourd'hui. Car l'urbanisme ne disposant toujours pas d'un enseignement spécifique, il reste livré à toutes les initiatives. Et il y a dans ce domaine une véritable compétition : la plupart des grandes écoles offrent en fin d'études une option "urbanisme". Quel institut d'environnement, quelle université, quelle unité pédagogique d'architecture se priverait, volontairement, de ce titre facile : des cycles rapides permettent de réduire à quelques mois la durée des cours.

Enseignés et enseignants ne semblent nullement choqués par le recrutement des professeurs : il n'y a aucun urbaniste parmi eux! D'urbanistes professionnels, bien sûr. D'urbanistes praticiens, exerçant effectivement ce métier, et n'en exerçant qu'un. Durablement.

Pourrait-on imaginer l'enseignement de l'architecture sans architecte ? De la médecine sans médecin ?

Sans la moindre gêne, non plus, un raisonnement diamétralement opposé est pourtant tenu au même moment, pour tenter de justifier la multiplication des équipes "pluridisciplinaires" qui agissent dans le domaine de l'urbanisme et l'aménagement du territoire.

L'urbanisme recouvrirait un champ de connaissances si vaste et toucherait à tant de matières que son enseignement ne pourrait être ni assimilé, ni maîtrisé par un seul homme. Et l'urbaniste est effectivement absent de la plupart de ces équipes, si l'on ne tient pas compte de la dénomination attribué souvent pour la circonstance, à l'un de ses membres...

D'un côté, on prétend que les connaissances de l'urbaniste peuvent s'acquérir en quelques mois, de l'autre, qu'elles ne peuvent qu'être partagées entre plusieurs disciplines...

Que ces deux orientations contradictoires puissent subsister, au même moment, dans un même pays, confine à l'absurde. Leur premier résultat est, en tout cas, de masquer un vide professionnel. Pour les uns l'amateurisme est propagé comme une nécessité. Pour les autres, un complet fractionnement en plusieurs spécialités est présenté comme un gage de sérieux.

Qui a raison?

Les anglais, les américains, les allemands, les canadiens, -et bien d'autres-, ont déjà répondu. Certains depuis longtemps.

Entre un enseignement de généralités, limité à un cycle de quelques mois, et un enseignement de spécialités, fractionné et dilué parmi les divers membres d'une équipe, il y a place pour pour un enseignement global de l'urbanisme.

Entre la vulgarisation sommaire et le morcellement en plusieurs spécialités universitaires, il y a une place pour la formation d'urbanistes professionnels.

Entre deux cas extrêmes, il y a donc des pays qui ont choisi le cas général. L'urbanisme y fait l'objet d'un enseignement de base. Des urbanistes professionnels (et non plus occasionnels) y sont formés. Ils y exercent ce métier.

Pourquoi sommes-nous donc si éloignés de cette voie ?

Un enseignement d'appoint sur l'urbanisme et, à une autre échelle, le concours d'équipes pluridisciplinaires ne sont pas exclus. Mais dans le premier cas, il ne peut aboutir à l'exercice d'un métier. Dans le second, il ne peut excuser l'absence d'un professionnel qualifié.

Sinon de telles interventions ressembleraient à des impostures.

De tels abus sont pourtant quotidiens. Personne ne semble s'en émouvoir.

#### ● L'URBANISME SANS URBANISTES...

Ainsi en France, aussi paradoxal que cela puisse paraître, l'urbanisation enfiévrée de ces vingt dernières années se sera faite sans urbanistes, ou presque.

Les anglais qui ne peuvent, de l'autre côté de la Manche, deviner pareille invraisemblance, accusaient un jour, dans le très sérieux "Times" les urbanistes français d'abimer Paris.

Mais quels urbanistes?

Partout où l'on parle, où l'on décide, où l'on exécute des opérations d'urbanisme, la chaise de l'urbaniste est vide.

Où elle est occupée par une personne que l'on a parée du titre

Imagine-t-on les travaux de génie civil sans ingénieurs, les laboratoires sans chercheurs, la santé publique sans médecins ?

A qui la faute ?

Faut-il traiter d'usurpateurs les architectes, qui ont découvert la place vide et ont longtemps conservé cette discipline sous leur tutelle, puis les ingénieurs et les techniciens des bureaux d'études qui n'ont, finalement, fait que suivre l'exemple?

Certainement pas. On ne peut guère leur reprocher d'occuper une place que personne ne réclame et qui, sans eux, resterait vide.

C'est aux usagers de s'émouvoir de cette absence, ou de cette substitution, ou de cette double appartenance. Mais les habitants, citadins ou ruraux, leurs élus et les administrations se sont accommodés de cette situation, et ne semblent pas désireux, jusqu'à présent, d'imposer cette indispensable remise en ordre.

#### ● NOUS SOMMES ENCORE EN 1920...

Il s'est pourtant trouvé, il y a quelques dizaines d'années, des esprits clairvoyants pour voir juste. Certains signes avant-coureurs annonçaient une période de bouleversement profond. Ces migrations intérieures désordonnées, ces courants économiques capricieux, ces fièvres immobilières n'étaient pas toutes imprévisibles et tout l'équilibre de l'organisation territoriale façonné, siècle après siècle, serait bientôt à revoir.

Avant de livrer l'espace et le sol à cet énorme débordement de ciment, d'acier et de béton, certains ont donc pensé à la nécessité de maîtriser, de discipliner, d'orienter cette transformation, pour ne pas se laisser déborder, pour ne pas perdre de vue les objectifs profonds qu'elle devait atteindre, et les besoins qu'elle était censée satisfaire...

Pour éviter, par une organisation méthodique, le gaspillage ou l'incohérence.

Cette nécessité ne s'est pas imposée en un jour. Elle s'est dégagée peu à peu. Lentement.

Et il faut reconnaître le rôle déterminant que les architectes ont joué dans cette prise de conscience, et la part prépondérante qu'ils ont su prendre, à une époque où le terme même d'urbanisme n'existait pas.

Les architectes ont le mérite d'avoir découvert, les premiers, l'urbanisme, d'avoir été les premiers à s'y intéresser et à l'avoir servi. Des réalisations exemplaires sont là pour en témoigner. Il serait donc injuste et malhonnête de sous-estimer leur apport et de minimiser, aujourd'hui, la part qu'ils pourraient continuer à prendre. A condition, qu'après avoir servi l'urbanisme, il ne soient pas tentés de s'en servir.

Mais si toute une époque s'est exprimée par le talent des architectes-urbanistes, les besoins et les problèmes de la société du 19e siècle sont derrière nous. A l'aube du 20e siècle on ne s'en est pas aperçu de suite.

En 1924 les documents d'urbanisme s'appelaient encore : plans "d'embellissement et le goût des "perspectives monumentales" reste révélateur.

Cet urbanisme de façade ne répondait déjà plus aux besoins d'une société en pleine transformation. Mais les architectes-urbanistes sont restés prisonniers de leur formation. C'était inévitable, et d'autant plus excusable que les grands ténors de l'architecture n'ont pas fait preuve de plus de lucidité. Pour Le Corbusier "l'urbaniste, ce n'est pas autre chose qu'un architecte" et Gropius ajoute : le but de l'urbaniste doit être de créer entre la ville et la campagne un contact plus étroit.

Les occasions n'ont cependant pas manqué, pour eux, de sortir de cette conception étroite d'un urbanisme minéral, qui se limite au domaine bâti et arrête la cité aux barrières de l'octroi. Cette ouverture est venue d'ailleurs. Des hommes comme Patrick GEDDES, Lewis MUMFORD, Jane JACOBS, Marcel POETE se sont relayés pour placer l'urbanisme dans son cadre naturel, économique et humain : l'aménagement du territoire régional.

Ils n'ont guère, en France, rencontré d'échos.

A la même époque, sous l'impulsion et la conduite d'une poignée de novateurs, l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris était créé et réussissait, le premier, à ouvrir la voie d'un enseignement global.

Cette initiative, malgré son exceptionnelle durée et la qualité de l'enseignement, n'a pas abouti à ce que tout le monde attendait : une indispensable émancipation professionnelle.

Dès 1914 la Société Française des Architectes-Urbanistes avait pourtant regroupé les bonnes volontés. Plus tard elle devint la Société Française des Urbanistes. Cette clarification courageuse voulait précéder une évolution - mais hélas, elle la devance encore! Et elle n'a pas suffi à donner à la S. F. U. l'audience qu'elle aurait méritée. Il faut reconnaître que ses membres, eux-mêmes, n'avaient pas jugé bon de suivre cet exemple et continuaient à s'intituler Architectes-Urbanistes, comme si l'exercice d'un seul métier n'était pas déjà une assez lourde tâche.

Aujourd'hui la composition de cette association reflète parfaitement la confusion professionnelle qui règne dans ce domaine. Elle en est le miroir. En est-elle responsable? Certainement pas!

Si elle n'était accessible qu'aux urbanistes praticiens, elle ne se composerait que de quelques membres. Ce serait l'aveu public d'un vide professionnel.

Et un suicide.

Elle ne peut donc aujourd'hui être autre chose qu'une association de sympathisants. D'ailleurs Robert Auzelle, en 1964, constatait que l'on ne pouvait encore parler en France d'une profession d'urbaniste.

Malgré l'irrésistible pression des idées, malgré la tentative d'un enseignement spécifique. Et malgré un rassemblement de tous ceux qui étaient animés par la même foi, sinon par le même métier...

Peut-être la difficile insertion des urbanistes dans la vie publique et professionnelle n'était pas, elle, suffisamment préparée. Et l'écrasante disparité des revenus entre un architecte et un urbaniste n'a pas été, il faut le reconnaître, un encouragement.

Mais les faits sont là :

Les architectes-urbanistes partagés par leur double profession (mais de moins en moins urbanistes et de plus en plus architectes au fur et à mesure de la fièvre immobilière qui les entraînaient) n'ont pas su-ou voulu-choisir.

Aucun ne s'est débarrassé de son titre, et n'a sacrifié ses revenus et ses occupations d'architecte, pour se consacrer -exclusivement- à une profession qui n'attendait que des vocations.

Et qui, aujourd'hui, les attend encore.

Alors? L'urbanisme a changé de mains et a trouvé d'autres tuteurs.

Et c'est dans cette succession, mal préparée et inconnue du public, qu'a été manquée, une première fois, l'émancipation, et la chance de l'urbanisme.

- APRES LES "ENSEMBLES MONUMENTAUX" LES "GRANDS ENSEMBLES" PUIS PLUS D'ENSEMBLE DU TOUT...

Quoi de plus naturel, que les prouesses techniques de ces vingt dernières années aient valu, aux différents corps d'ingénieurs, éloges et considération?

Et quoi de plus naturel, que les non moins fameux "grands ensembles" des années 50 et les Z. U. P. des années 60 aient sanctionné l'incapacité de la grande majorité des architectes à traiter l'urbanisme autrement que sous la forme d'un assemblage de parallélépipèdes rectangulaires?

Ce déclin de l'architecture et des architectes a profité à un grand nombre de techniciens et d'ingénieurs qui ont ainsi retrouvé une place beaucoup plus en rapport avec le rôle que notre société leur demande de jouer, dans tous les domaines.

L'urbanisme et l'aménagement du territoire se sont trouvés dans l'héritage.

En ont-ils été avantagés, depuis, et sortiront-ils grandis de ces rivalités? Personne ne le croit.

Comme tous les pionniers, les architectes-urbanistes ont payé pour avoir été les premiers. On leur a reproché d'avoir négligé les solides bases techniques et scientifiques qui auraient assuré une portée plus durable à leurs oeuvres.

Le génie civil et les infrastructures (mot quelquefois pédant pour désigner les voies, les réseaux..) avaient été considérés comme de simples travaux d'accompagnement et avaient, à tort, été relégués au second plan.

Par réaction, nous risquons aujourd'hui de prendre les fondations pour le bâtiment lui-même...

Les ingénieurs-urbanistes n'ont pu se défendre d'imprimer à leur intervention dans l'urbanisme la marque de leur formation. Ils sont en train de commettre la même erreur que les architectes-urbanistes qui, autrefois, avaient réduit l'urbanisme aux horizons de leur propre spécialité.

A un urbanisme du décor, nous sommes donc en train de substituer, sans transition, un urbanisme d'infrastructures. Pour ne pas dire un urbanisme de voies et de tuyaux.

L'ère des "perspectives monumentales" chères aux architectes-urbanistes d'une certaine époque est donc bien passée. Mais, hélas!, elle n'est pas encore dépassée...

- L'URBANISME EN PROSE

Ces erreurs sont aggravées par l'étendue du territoire à réorganiser, par l'importance exceptionnelle des travaux qui se réalisent sous nos yeux.

Les moyens mis à la disposition des organismes d'étude ont suivi la même progression. La mise sur ordinateur des données, l'utilisation d'un haut degré de spécialisation : statisticien, géographes, économistes, sociologues, a certainement permis de faire d'énormes progrès dans la connaissance des faits et de leur évolution.

Mais aucun, dans la synthèse des résultats (il ne s'agit pas d'un "résumé") qui, en principe, devrait servir de tremplin et d'unique support aux propositions.

Ces solutions pratiques, utiles, sont l'unique préoccupation des responsables locaux, élus, fonctionnaires, qui, -à l'autre extrémité de ces machines à étudier que sont devenues bien de ces équipes ou bureaux d'études pluridisciplinaires-, attendent avec impatience la réponse.

Leur attente est, il faut bien le reconnaître, souvent déçue.

Il suffit, pour s'en convaincre, de lire l'impressionnante production de rapports, livres blancs, bleus ou verts, de ces dernières années. Les accumulations de données statistiques, de constats et d'interminables analyses représentent, sans nul doute, un labeur méritoire, même si elles demeurent trop souvent hermétiques pour le profane.

Mais elles ne sont suivies que de conclusions squelettiques.

Cette disproportion trahit une impuissance à aboutir à des propositions utiles, concrètes et convaincantes.

Elle a fini par jeter le discrédit, à la fois sur les urbanistes, et sur l'urbanisme.

Tous deux étaient pourtant absents de ces jeux intellectuels et stériles. Mais les auteurs de ces travaux invoquent volontiers la compétence de l'urbaniste, et les réalisateurs n'hésitent pas à agir et décider au nom de l'urbanisme.

● DIS-MOI COMMENT TU T'APPELLES...

Cette confusion professionnelle se double d'une confusion administrative.

Bien que les premières lois sur l'urbanisme datent de 1919 et 1924, l'urbanisme et l'aménagement du territoire cherchent, encore aujourd'hui, leur propre ministère. Ils ont été tantôt hébergés par une administration, tantôt par une autre, quelquefois par plusieurs.

Ces administrations n'ont pas seulement changé de mains. Elles ont changé de nom, d'attribution, de vocation, et de doctrines...

Ce long tâtonnement se lit dans la longue succession des appellations des différents ministères : la "reconstruction et l'urbanisme", la "construction", le secrétariat d'état au "logement" (quelques mois), l'"équipement et le logement", l'"aménagement du territoire, l'équipement, le logement et le tourisme", etc...

Il dure depuis 35 ans. Il n'est pas terminé. Il a abouti, aujourd'hui, tout aussi provisoirement à un partage contre nature :

l'aménagement du territoire n'est toujours qu'une Délégation - quant à l'urbanisme, il reste dissimulé à l'intérieur du Ministère de l'Équipement.

Si la profession d'urbaniste n'a toujours pas réussi à s'affranchir des disciplines qui la côtoient et qui, tour à tour, cherchent à occuper sa place, l'aménagement du territoire et l'urbanisme n'ont pas davantage réussi à imposer leur unicité par une administration majeure, encadrée et servie par des hommes de métier.

Ne faut-il d'ailleurs pas voir dans la création du Ministère de l'Environnement, puis du Ministère de la Qualité de la vie, un nouvel éparpillement de l'aménagement du territoire, et les premiers signes d'un échec?

Car que dire d'un aménagement du territoire -rural ou urbain- qui ne prendrait en compte, ni l'environnement naturel ou architectural, ni la qualité de la vie des habitants?? Est-ce que l'un et l'autre ne devraient pas être au centre d'une politique globale de l'aménagement du territoire?

En réalité ce manque d'unité, à tous les niveaux, ne fait que traduire l'incapacité à saisir l'organisation du territoire naturel ou bâti, dans son ensemble. Et, à défaut, des actions correctives deviennent indispensables, car les résultats de cet urbanisme de béton sont déjà redoutés.

Mais faut-il, de l'extérieur, se borner à agir sur la face visible de l'iceberg? Et d'une façon épidermique?

Car, de la loi Malraux (ravalement des façades) aux plans paysagers (ravalement végétal?) et à "l'assistance architecturale", ces actions esthétiques demeurent bien superficielles. Même si, pour la circonstance, le concours des architectes est redevenu précieux. Mais pour un rôle qui les identifie plutôt à des décorateurs.

Il semble inexcusable, aujourd'hui, de ne pas savoir que toutes les faces visibles d'un territoire ne sont que l'expression directe d'un mode de vie. Ce ne sont que de simples miroirs, et si l'image qu'ils nous renvoient nous déplaît, tous les artifices employés suffiront, peut-être, à dissimuler les erreurs et à masquer le désordre du contenu. Mais ils ne le changeront pas.

Pas plus que ne le peuvent les textes législatifs sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire. Ils expriment cette dispersion des efforts et la multiplication des tentatives. A-t-on seulement remarqué, qu'à aucun moment la participation de l'urbaniste, ou même son existence, n'est mentionnée?

Pierre GEORGES a vu dans les travaux d'Hausman "le symbole de la décadence de l'urbanisme à l'époque moderne" et en fait "le départ d'une grande nuit de l'urbanisme" qui en Europe occidentale aurait duré un demi-siècle. N'était-il pas optimiste? L'aube n'est pas encore en vue.

On pourrait croire que son avènement -ou sa résurrection- transformerait aussitôt notre cadre de vie et réussirait à redécouvrir un lien entre toutes les pièces de ce puzzle absurde qu'est devenu notre territoire.

Comme si l'urbaniste pouvait être un magicien.

N'ayons pas la vanité de penser que les architectes étaient responsables de cette faveur excessive accordée au décor et que les ingénieurs seraient, aujourd'hui, coupables de ramener les problèmes d'aménagement et d'urbanisme aux seules préoccupations techniques. Les uns et les autres n'ont fait que traduire les aspirations de leur époque. Et la place faite aux uns et aux autres n'est pas la cause de la confusion qui règne maintenant dans ce domaine. Elle en est le résultat.

Un changement quelconque ne peut donc être que l'aboutissement d'une profonde transformation de la vie publique et de son expression politique et administrative.

Aucun signe ne permet à présent de la deviner. La multiplication des associations de défense montre, d'une certaine façon et occasionnellement, que des habitants perçoivent les discordances et le désordre sous-jacent.

Mais cette remise en ordre est-elle réellement attendue par tous? Les Elus, à tous les niveaux, ne s'en sont pas faits l'écho.

La cause de l'urbanisme, un moment plaidée avec chaleur par certains hommes politiques, n'a guère soulevé d'enthousiasme.

Serait-elle perdue?

La réponse ne pourra venir que des habitants et de leurs élus, le jour où ils ressentiront l'urbanisme comme une nécessité publique.

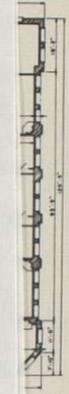
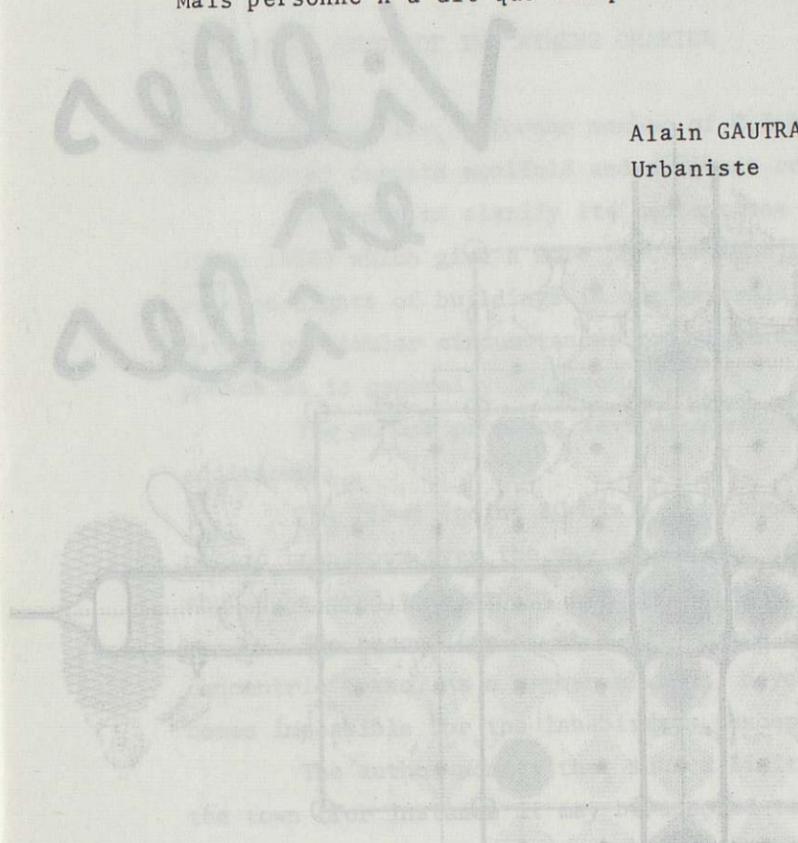
Le même jour les urbanistes auront trouvé, à la fois leurs interlocuteurs, et à la fois la certitude de voir naître une formation professionnelle et une Administration homogène.

english summary

Pour le moment leur absence continue à passer inaperçue et à vérifier le dicton "les absents ont toujours tort".

Mais personne n'a dit que les présents avaient toujours raison.

Alain GAUTRAND  
Urbaniste



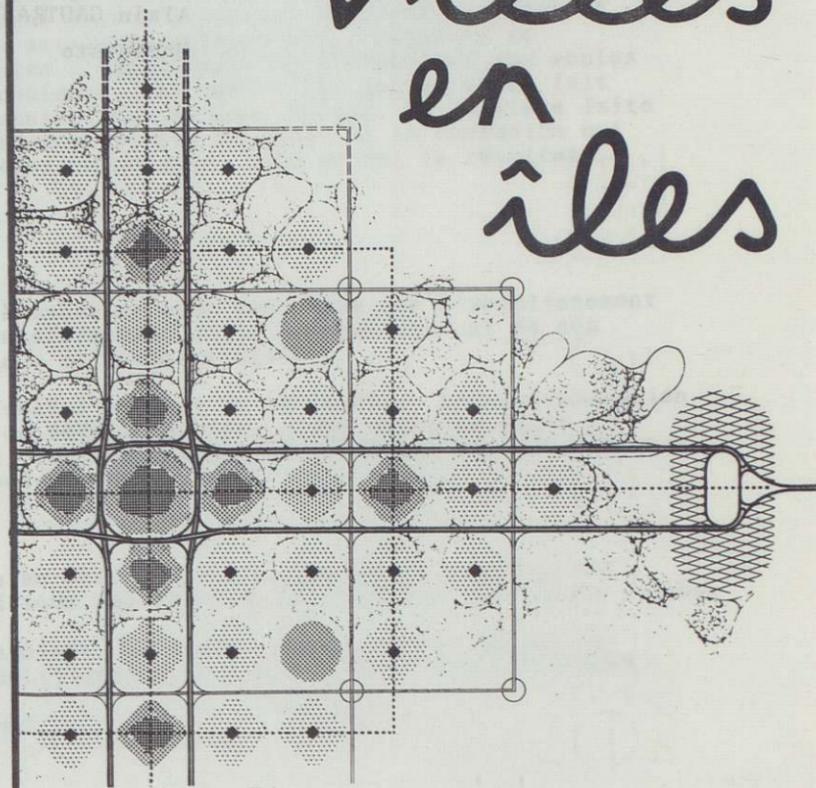
S

## bibliographie

"Orthopoles" par René Magnan et Hervé Mathieu.  
Centre de Recherche d'Urbanisme. Paris 1975 .  
195 p. illustr.

Les travaux du Centre de Recherche d'Urbanisme se situent dans une perspective de moyen terme c. a. d. entre l'urbanisme opérationnel et le long terme, domaine des visionnaires du futur. Dans cet ouvrage on nous propose un modèle de ville correspondant à celui de 1.000 000 d'habitants environ, catégorie à laquelle les auteurs de l'ouvrage assignent une importance prépondérante dans les prochaines décades en France. Ce modèle est établi à partir d'éléments-quartiers de 30-40.000 habitants appelées "nucléoles", du fait qu'elles constituent l'unité urbaine complète au 1<sup>er</sup> degré (activités, commerciales, culture, habitat, loisirs). Ces unités, reliées entre elles par un réseau de voirie sans croisement formant une trame orthogonale et au centre principal par un réseau de transport en commun en site propre et séparés par des espaces verts, répondent selon les auteurs aux principales exigences en matière de cadre de vie contemporain. Sur le plan de l'organisation communale le modèle facilite une fédération de quartiers autonomes d'où l'appellation de "villes en îles" qui figure en marge du titre un peu austère d' "orthopoles".

Notons que la ligne de développement proposée par les auteurs exige comme condition première une maîtrise absolue du sol affecté aux futurs espaces intersticiels et de liaison. Nous sommes en face d'une proposition d'un système d'urbanisme discontinu, étayée remarquablement par une recherche.



# Villes en îles

## english summary

Introductory notes to the theme : aims of town-planning

Mr. Paul NELSON, noted pioneer of contemporary architecture particularly in the field of health facilities is pointing to the basical aims of planning : to assure physical and mental health through an organic structuring of cities.

### A CRITICAL STUDY OF THE ATHENS CHARTER

The author, a former member of C.I.A.M. France is stressing the general validity of the Charter despite manifold and constant criticism to which it is subjected these days.

In order to clarify its content one should carefully read LE CORBUSIER's comments (from 1958) which give a more precise meaning to certain statements : so for instance the rule on heights of buildings is not generally recommending high rise but takes into consideration particular circumstances too. Several other examples illustrate a less dogmatic approach as is generally believed.

The author proposes several amendments to the Charter in that spirit and two main additions :

The first (point 80 bis): " an absolute priority to be given to the development of public transport over the use of private car which represents a terrible waste. Everything should be used to restrict its expansion.

The second (point 84 bis): "there should be put an end to the expansion of radio-concentric towns. As a matter of fact, beyond a certain extension, contact with nature becomes impossible for the inhabitants, except by use of mechanized means of transport.

The author admits that such a limitation must also take into account the site of the town (for instance it may be adapted to sea-shore towns); in any case a radius from 4- to 5 km. representing a one hour walking distance from the center may be retained. Beyond these limits no other than agricultural activities should be tolerated.-Every creation of a new town should be done at a sufficient distance of existing towns in order to avoid their becoming dormitory suburbs.

Louis Miquel

## PROFESSION PLANNER.

M. Gautrand is taking in this article a definite stand in favour of the planner as an indispensable link between collectivities, builders, architects.

In recent years, particularly in France, planning has simultaneously become the job of the engineer, the geographer, the human scientist, the architect.

The first profession to be entrusted with planning jobs was that of the Beaux-Arts architect at the end of the 19th and the beginning of the 20th centuries. They endeavoured to embellish the city mostly in the tradition of the "grand siècle". In spite of a fundamental reconsideration of such an attitude by the modern school - mainly abroad - formalistic tendencies prevailed in the country materialized by a number of "grands ensembles".

Not so long ago civil engineers took over the job of planning in the frame of the great administrations. In the same time geographers, social scientists, became also more and more active in the field, where without no doubt interesting research has been accomplished. But at the same time responsibility in the field became diluted in interdisciplinary team-work. The planner as an independent professionalist is in way of extinction in France.

Decision has been transferred gradually to managers of anonymous bodies lacking a global view and representing sometimes without no doubt respectable but one-sided interests.

Alain GAUTRAND

## lettre à l'éditeur

M. John WAKEFIED de l'Université Carnegie de Pittsburgh nous écrit en attirant notre attention sur l'intérêt architectural exceptionnel qui s'attache à la «BRADBURY Building» à LOS ANGELES, et qui mérite à ce titre une sauvegarde absolue.

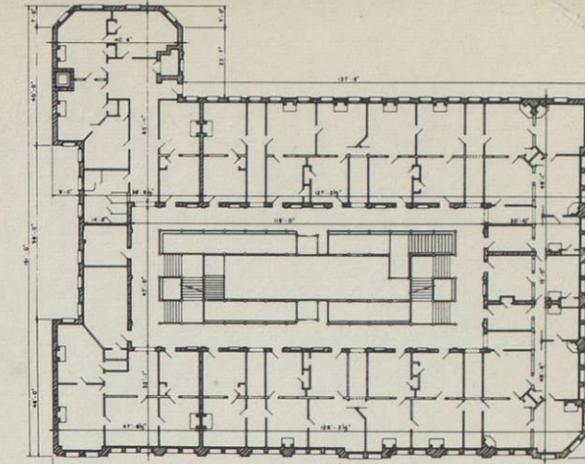
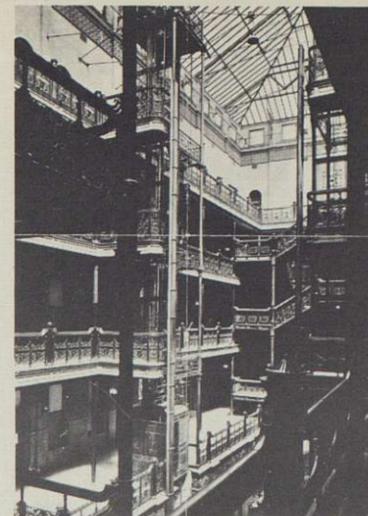
«Cet immeuble de bureaux réalisé en 1893 par WYMAN pour le compte du financier BRADBURY se signale par son vaste espace central bordé de coursives - le premier de ce genre - haut de 5 étages et éclairé par une couverture vitrée de dimensions monumentales.

WYMAN, «nègre» dans une agence d'architectes bien achalandée, était modeste de nature et refusa d'abord l'offre qui lui fut faite par le financier, par surprise, d'être le maître d'œuvre du bâtiment contemplé. Mais un soir, quand lui et sa femme étaient assis autour d'une table «tournante» munis de plumes pour enregistrer des messages - Mark le frère défunt du dessinateur entra en communication avec lui: «accepte l'offre de BRADBURY, elle te rendra fameux» dit ce message. WYMAN accepta par la suite sans hésitation la commande.»

«La nouvelle utopique «Look backward» de BELLAMY constituait la source d'inspiration de WYMAN, où l'on parle d'un «vaste espace éclairé non seulement par des fenêtres latérales, mais par une coupole atteignant 30 m. de haut». Les murs étaient revêtus de fresques de tonalités de teintes douces en vue d'amortir au lieu d'absorber la lumière qui inonda l'intérieur.»

«Le maître d'ouvrage ne recula devant aucune dépense. L'immeuble se signale par ses balustrades en fer forgé, ses ascenseurs imposants, son ossature métallique savamment exécutée.

R. BANHAM note dans sa description de LOS ANGELES que l'immeuble représente un des chefs d'œuvre de l'architecture commerciale du 19<sup>ème</sup> siècle.»



Vue du Hall central et pian de l'immeuble

du 28 novembre 1975 au 12 janvier 1976  
au Musée des Arts Décoratifs,  
107-109 rue de Rivoli, Paris 75001

en collaboration avec le Centre Culturel Américain  
et l'institut de l'Environnement

le Centre de Création Industrielle

un département du Centre national d'Art  
et de Culture Georges Pompidou

présente  
UNE EXPOSITION:

## ARCHITECTURES MARGINALES AUX U.S.A.

dans l'auditorium du Musée  
MARDI 27 JANVIER A 16 h 30  
«PATTERN LANGUAGE» ET PARTICIPATION  
par Christopher Alexander

# Conférence des Nations Unies sur les établissements humains

Vancouver, Canada  
31 mai / 11 juin 1976



Pour toute information, s'adresser à :  
HABITAT Information  
485 Lexington Avenue New York City 10017 (USA)