

NUMÉRO 4/76 : AUTOMOBILITÉ ET LA VILLE

# 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 Saarinen, 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

SOMMAIRE 4/76

p. 1. André Schimmerling : approches urbaines dans le carré bleu.

p. 3. Massimo Pica Ciarrarra : nœuds de mobilité et édifices-parcours, hypothèses pour le renouvellement urbain.

p. 11. Van den Broek et Bakema : projet résidentiel, Hambourg.

p. 14. Alain Gautrand : circulez !

— english summary

— informations

Prix de l'abonnement annuel: 50 F

Le numéro: 14 F

C.C.P. Paris 10.469-54

Etudiants: 10 F

IMPRIMERIE DU CANNAU - MONTPELLIER

En couverture et ci-dessous : plan-type d'une prison du 19<sup>ème</sup> siècle, basé sur la primauté de la circulation.

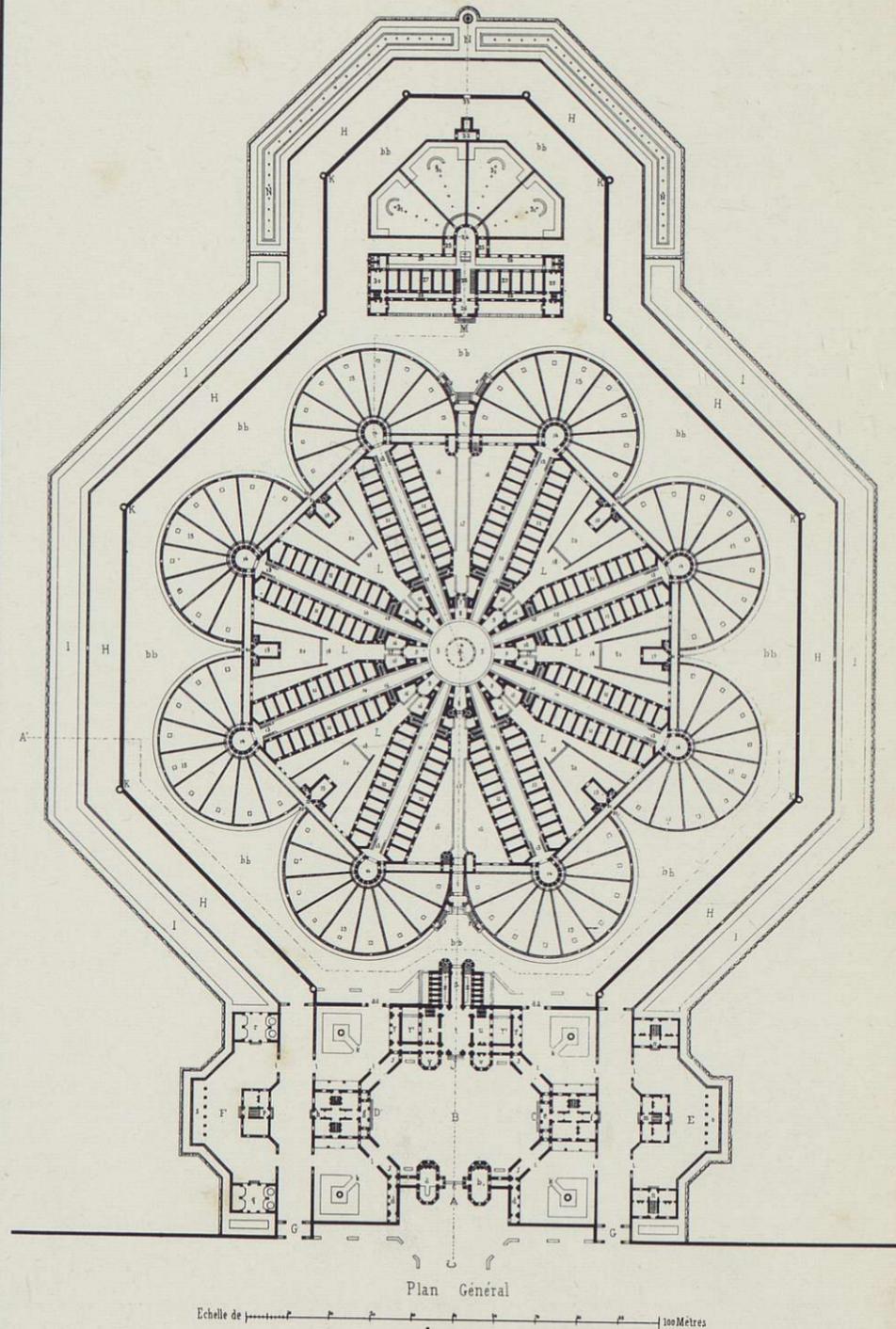


PLANCHE II

Lith. G. Schiavone et du Petit Carré.

APPROCHES EN URBANISME

1

Depuis que le carré bleu a ouvert ses colonnes au "débat sur l'architecture et l'urbanisme contemporains" (1) il a bénéficié d'une série de prises de positions en matière urbaine qu'il nous apparaît utile de résumer. Cette mise au point est d'autant plus nécessaire que le débat continue dans nos colonnes et que nous entendons lui donner une orientation qui réponde aux problèmes d'aujourd'hui. Celles-ci sont pressantes. On parle de l'effondrement des idéologies, d'une transformation totale des méthodes d'approche et finalement on invoque l'écologie comme une science seule apte à répondre à nos aspirations à une "qualité de vie".

D'une façon sommaire, on peut distinguer trois approches en la matière qui se sont fait jour dans notre feuille.

1. La première comprenait l'ensemble des tendances qui militaient pour une structuration organique de la ville -entité spatiale donnée- sans distinction de grandeur et de nature. Nous y retrouvons des courants d'idées issues d'une réaction au fonctionnalisme des années 20 et 30 et qui envisageaient la ville en tant qu'un champ de relations sociales d'abord. Des projets tels que l'unité d'habitation intégrale (2) et les schémas d'une structuration organique de la ville (3) correspondaient au souci de fragmenter la ville en unités à l'échelle humaine. Ces tendances coïncidaient avec l'époque de la création des "villes nouvelles" anglaises, basées sur le concept de l'unité de voisinage.

2. Une série d'interventions de tendance nettement différentes -mais qui également représentaient une critique de l'urbanisme fonctionnaliste (séparation des fonctions) se sont attachés à voir dans la ville un phénomène évolutif ayant ses lois de croissance propres.

" La ville ne peut être le fait ni d'un dessin de zoning, ni d'une composition de volumes ou d'espaces, car le premier cas tend à dissocier les fonctions et à ignorer toute la série des rapports entre elles, et dans le second cas la réalisation la plus parfaite serait par définition la plus statique, donc la moins adaptée à la vie qui est le changement et la croissance" (4)

Des conceptions comme celles-ci prennent en compte le phénomène de mobilité en particulier, les infrastructures (équipements) en général en tant qu'éléments générateurs de la ville, ces réseaux supportant ou donnant naissance aux structures d'accueil des diverses activités, essentiellement variables et changeants dans leur forme. Ainsi sont introduits les notions de flexibilité et de changement en architecture, ainsi que les notions de forme ouverte et de société ouverte, en opposition aux conceptions architecturales historiques. Cette orientation est apparue comme particulièrement efficace dans le démantèlement des "plans masses" et des formalismes "modernes" ou celles de l'école des Beaux Arts (5).

3. Dépasant l'échelle visible et palpable de la ville et les problèmes de son organisation spatiale un certain nombre de contributions, émanant de disciplines des sciences humaines ont démontré un intérêt qu'il y avait à rechercher la cohérence entre les activités urbaines d'une part et les problèmes de la communication de l'autre à l'échelle non pas d'entités isolées (la ville) mais à celle de la région, voire du territoire (6). La prise de conscience de cette nouvelle réalité prépare à l'intégration de l'urbanisme dans l'aménagement du territoire lui-même issue des options sociales et économiques d'une société donnée (7).

Ces propositions, replacées chacune dans son contexte et à leur échelle, se révèlent à notre avis non pas contradictoires, mais complémentaires.

En effet l'approche que nous appelons organique prépare aujourd'hui la voie -difficile certes- d'une humanisation du cadre de vie par la constitution d'unités à échelle humaine -de l'unité résidentielle primaire aux quartiers- et ceci souvent sous l'impulsion des premiers intéressés en la matière : les habitants eux-mêmes.

A l'actif du mouvement pour un urbanisme "ouvert" on peut noter des propositions -déjà matérialisées dans un certain nombre de réalisations pilotes (8)- avec des structures urbaines articulées où la rue piétonnière retrouve son rôle traditionnel de lieu d'échange et de rencontre. Les exposés contenus dans le présent numéro en apportent une preuve supplémentaire.

Finalement un travail en profondeur accompli par les tenants des disciplines humaines nous permet de déceler les facteurs démographiques économiques et sociaux qui sont à l'oeuvre dans le vaste champ de l'urbanisation -phénomène caractéristique de notre temps et le rôle qui incombe à la planification territoriale- étroitement associés à la connaissance des données économiques, démographiques et sociales pour préparer l'avenir.

André Schimmerling.

- (1) - Numéro "manifeste" du carrébleu, (groupe C.I.A.M. de Helsinki) n° 1958 p.2.
- (2) - L'unité d'habitation intégrale par (+) Artur Glikson n° 1.62 p. 3.
- (3) - Mutation ou cessation par Paul Nelson, N° 1.1970 p.1.
- (4) - Commentaire sur le projet de rénovation du centre de Francfort (équipe Candilis, Josic, Woods) par (+) Sh. Woods. N° 2/1963. p. 1.
- (5) - La forme ouverte en architecture ou l'art du grand nombre par Oscar Hansen n° 11961 p. 4.
- (6) Aménagement régional, Atelier Tony Garnier et Robert Auzelle 1966 N° 3.
- (7) L'oeuvre de Patrick Geddes par A. Schimmerling, 1967 N°1. Pour une approche globale de l'environnement par F. Lapied N° 1/1973.
- (8) Projet pour Toulouse le Mirail, équipe Candilis, Josic, Woods 1961 n° 3. Robin Hood Gardens, par Alison et Peter Smithson 1974 n° 3. Centre commercial à Rotterdam, par J. Bakema et van den Broek (colloque team X. Royaumont) 1962 n° 4. - Rénovation urbaine par C. et M. DUPLAY, N° 3/1976.

L'auteur souligne l'importance qui échoit dans le contexte urbain actuel à la régénération de la rue piétonnière. Il propose une intégration des parcours piétonniers aux systèmes de transports collectifs mécanisés et aux structures construites au moyen de noeuds de transition faisant fonction de plateformes d'échange. Il passe en revue projets et propositions énoncées depuis plus d'un siècle en la matière, notamment depuis l'étude de l'urbaniste Lamont Young sur NAPLES, en 1874. -

MASSIMO PICA CIAMARRA

Noeuds de mobilité et édifices-parcours en tant qu'hypothèses pour le renouvellement urbain.

Lorsqu'en 1874 LAMONT YOUNG (1) (A) publia son projet sur les problèmes de la circulation urbaine à Naples il eut l'occasion d'illustrer par un exemple caractéristique un courant d'idées qui prit naissance à cette époque en Europe Occidentale.

L'administration communale de Naples se trouva confronté en fait avec un programme qui précéda de quelques années la série des "mises en question" de la ville en fonction de la voiture et des circulations mécanisées.

A côté de l'hypothèse des villes nouvelles par la suite appliquées en partie - la ville linéaire de SORIA Y MATA de 1882 et la ville industrielle de TONY GARNIER en 1902 - l'hypothèse de remodelage des villes existantes offre beaucoup d'intérêt : la ville motorisée de E. HENARD (2) (B) un précurseur, un visionnaire, très peu "remarqué" selon RAGON (C) dans sa description des 3 premiers exemples d'un urbanisme à base scientifique, rationnelle et progressiste - et les propositions de GARNIER, HENARD et SORIA Y MATA. De même que les propositions de YOUNG (3), les propositions mentionnées ont pour tendance d'établir une liaison entre les technologies de transport, la structure complexe de la cité et les activités traditionnelles et nouvelles de la ville paléotechnique. Le projet de YOUNG consiste en un système composé :

- a) d'un anneau de voies périphériques tangentielles par rapport à l'agglomération,
- b) d'un réseau de voies de liaison entre les villages de la périphérie et
- c) d'un "ascenseur" entre les deux systèmes. La proposition de métropolitaine urbaine est en outre liée au réseau ferroviaire national Rome, Foggia, Reggio Calabria, villes intégrées depuis peu à un Etat national. L'ensemble du système a été également étudié en vue de desservir de nouveaux pôles urbains tel le Palais des Arts des Congrès et de l'Information.

97 ans plus tard, en 1971 le plan de secteur pour l'organisation des transports urbains reprend quelques idées de LUIGI COSENZA professées en 1946 sur la constitution des systèmes de transports collectifs et qui décrit les contraintes qui se sont accumulées sur le territoire napolitain pendant plus d'un siècle. Il s'attaque à nouveau, d'une manière globale, aux problèmes de la circulation dans l'aire napolitaine, une des plus denses et les plus congestionnées de l'Europe. Il faudrait se demander si 75 ans plus tard les hypothèses de renouvellement urbain doivent être encore les mêmes. La nouvelle technologie ne peut pas tenir compte des résultats des moyens de transport déjà utilisés. Certes

il existe aujourd'hui une technologie toute nouvelle des communications englobant des systèmes de transports collectifs ultra-rapides : néanmoins la crise énergétique que nous traversons nous rappelle l'utilité de reconsidérer l'importance sur le plan de l'organisation urbaine des stations, noeuds de transition entre systèmes de transports collectifs ; de relier les problèmes concernant les rapports entre parcours piétonniers et noeuds de mobilité mécanisée.

Quand on inaugura la première ligne de métro à Paris en Juillet 1900, le nombre de voitures particulières ne dépassa le chiffre de 2 000, tandis qu'on put dénombrer 250 000 vélos en usage à l'intérieur du département de la Seine. Les dessins humoristiques du savant Cosinus (Christophe 1900) (4) illustrent déjà le problème permanent de la métropole : Les innombrables tentatives de l'illustre savant en vue d'"effectuer le tour du monde et civiliser les nègres" n'aboutissent guère qu'à la démonstration d'une impossibilité -réussir à sortir de Paris- et à la "fixation d'une destinée" : y rester.

Tenant compte de la croissance permanente en demandes de moyens de transport et de la vélocité décroissante de ces moyens en milieu urbain, André Clément DECOUFLE (D) se demande si on n'évolue pas graduellement vers une société statique.

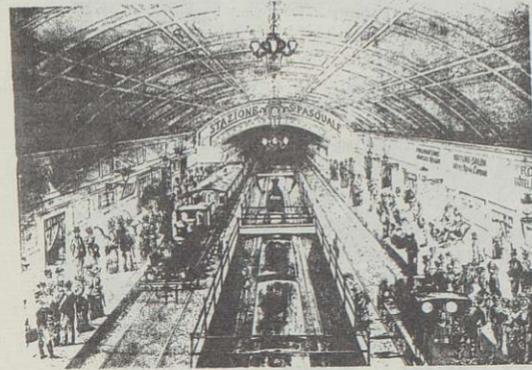
En réalité l'évolution des concepts de mobilité, influençant soit les règles de comportement, soit les règles d'organisation territoriale représente une somme d'éléments inclus dans les projets architecturaux.

Lorsque les villes avaient des tailles propres à la circulation piétonnière et que le temps et les types de travaux étaient compatibles avec une mobilité de ce type de fonction, le système de circulation se calquait sur la structure même d'une ville monocentrique.

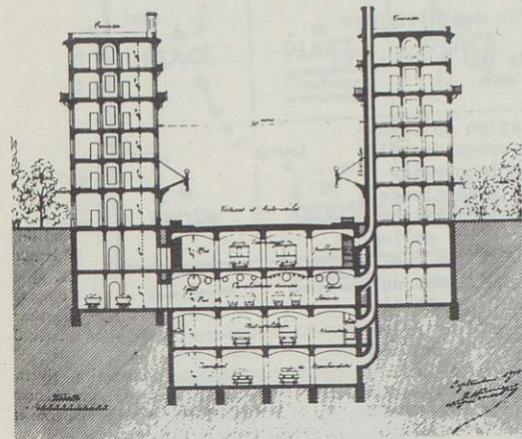
Les espaces vides, routes, places, cours intérieur étaient les lieux reconnaissables dans le tissu en tant qu'éléments de liaison des activités principales. Les rues ont pour but de relier deux points et de matérialiser une série de relations. Reprenant de nouveau un exemple voisin, dans le Naples ancien, rues, ruelles, cours, escaliers formés à partir du même matériau représentent un élément continu, témoignage du rapport domaine public et privé. Quand le CORBUSIER parle de la "mort de la rue" (E) et affirme "que les rues ne vont plus, les rues sont une vieille acception. Les rues ne doivent plus exister : il faut créer quelque chose qui remplace les rues" il n'entend pas parler de la courbe -le chemin des ânes- ni à la rue droite qui caractérise le chemin des hommes. Mais sa critique met évidemment en relief ce rôle nouveau que Haussmann assigne à la rue : "la rue domine la ville, elle prime sur les édifices donnant la priorité à la circulation. Les 5 kilomètres en ligne droite de la Rue de La Fayette constituaient la fierté de Haussmann (F). L'avenue, le boulevard avaient comme signal le monument mis à jour dans la partie médiévale de la cité, et qui isolés de leur contexte historique revêtirent une valeur autonome. Dans la conception Haussmannienne la rue garde sa fonction de relation entre deux points focaux, nie toutes les liaisons transversales et perd de vue la richesse propre à la vie dans les détours, se transforme de facteur d'union en cause de ségrégation : l'emprise routière isole les quartiers.

Dans sa totalité, la ville industrielle et capitaliste devient polycentrique pour celui qui en utilise toutes les fonctions. Mais, comme remarque Aymonio (G) en rapport avec sa véritable dimension, elle tend à redevenir monocentrique. La ville bourgeoise de la révolution industrielle met en relief ses propres contradictions.

Le schéma théorique de GEDDES (6) représente une tentative de théorétiser et de rationaliser la ville de grandes dimensions : en bref disons que les interrelations complexes entre habitants et lieux de travail, tout comme les problèmes de la circulation, sont considérés selon un concept de services ajoutés.



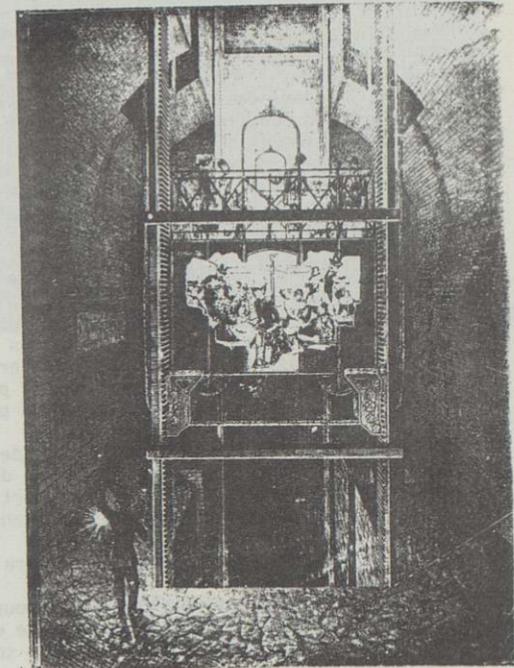
1



57



2



3

CHRISTOPHE  
LE SAVANT COSINUS



— Au moment où Cosinus pénètre dans un compartiment, il se sent approché par un fonctionnaire à la blanche casquette.  
— « Hé ! hé ! dit spirituellement cet homme, c'est donc pour tuer le temps en chemin de fer que vous emportez tant d'armes ? Avez-vous une autorisation ? »



— Mais, monsieur, gémit Cosinus, comment voulez-vous que moi, explorateur, j'explore les pampas et autres terres vierges, si je ne suis pas armé ?  
— Possible ! mais il faut me remettre vos armes. Je prendrai votre nom et à votre retour...



— Remettez-moi mes armes ! viens donc les prendre ! » hurle Cosinus furieux et qui connaît ses classiques.  
Malheureusement, un agent, qui de sa vie n'a entendu parler de Cosinus, prend pour une menace le genre anti-que de Zéphyrin, et vient lui intimar l'ordre d'« attendre » sous peine d'amende.



— Monsieur ! dit alors Zéphyrin à l'employé, je rends mes armes à la puissance des batonnettes, et non pas, croyez-le bien, à l'illigisme de vos raisonnements ou la stupidité le dirigée à l'insigne. Je proteste d'ailleurs contre votre prétention de mettre le béton de votre routine dans les roues de la Science en marche...

4

6

La charte d'Athènes qui dans ses théories élève la circulation au rang d'une fonction dépasse les positions extrêmes de Hénard. Dans le monde de la culture rationaliste et sur la base de ses besoins de systématisation, les routes et les moyens de locomotion deviennent des entités autonomes. Kevin Lynch va jusqu'à distinguer l'espace de flux et l'espace fixe. Louis Kahn propose de distinguer l'espace de desserte de l'espace desservi. Le choix des infrastructures ou des équipements dans le procès de construction de la ville détruit l'antique unité urbaine dans l'effort de distinguer des parties et des éléments de liaison entre elles. Il s'agit cependant d'individualiser le rôle réel ou potentiel que la mobilité, les parcours, les relations, les liens jouent dans le dessin architectural : les matériaux de l'architecture sont souvent des abstractions tandis que l'espace architectural capte le mouvement et l'action.

Le passage au sein de la ville contemporaine d'un niveau dimensionnel supérieur à un niveau inférieur transforme la signification et le rôle des espaces destinés au mouvement ; aux échelles supérieures on accentue la distinction entre espaces de flux généraux et espaces adaptés à certaines fonctions, tandis qu'à une échelle inférieure cette distinction tend à s'effacer. Le Musée Guggenheim à New York (7), conçu comme un espace clos, n'accroît-il pas néanmoins le concept de la mobilité urbaine en même temps que l'utilité d'un parcours et d'un temps inutiles ?

Il s'agit de redéfinir aujourd'hui le rôle de la mobilité au sein de la structure urbaine ; d'un autre côté il est nécessaire de préciser les caractères fondamentaux de la technologie nouvelle des transports. Ces recherches permettent la mise en relief de trois sortes de systèmes de transport :

- "courtes" : ce sont les systèmes d'accélération de piéton, pour des distances de 1 à 3 km.
- "urbaines" : les systèmes développés ont pour objectif de couvrir des distances variant de 10 à 20 km à la vitesse moyenne de 20 à 60 km/h
- "suburbaines" : ces systèmes de transport sont très rapides (de 180 à 400 km/h) et fortement automatisés.

Certes, au-delà des questions relatives à l'utilisation des véhicules sur coussin d'air, des pistes de décollages verticaux, des voies de téléguidage des véhicules du futur, le problème le plus aigu concerne le premier niveau de parcours, celui qui se rapporte aux trajets piétonniers traditionnels en tant que base de nouvelles typologies et de nouvelles formes d'aggrégation urbaine. Dans ce contexte les noeuds d'échange entre systèmes mécanisés et les trajets piétonniers revêtent une importance particulière. Il est évident que nous n'avons pas l'intention de concentrer ici l'intérêt sur les problèmes du transport mais sur celui de l'architecture à la lumière d'une redécouverte d'un rapport de continuité entre espaces servis et servants.

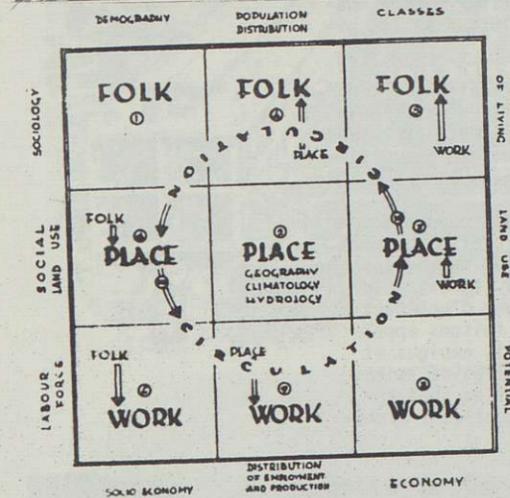
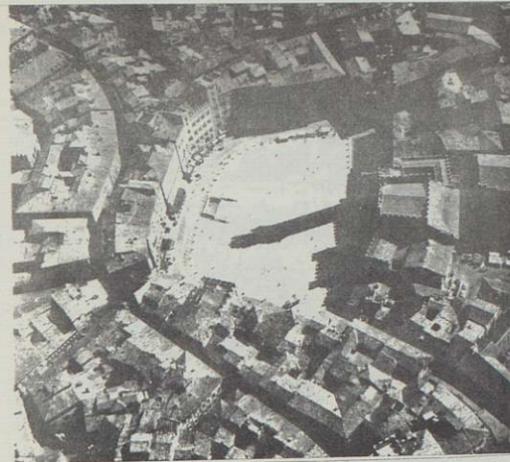
Selon LEFEBVRE (i) le système piétonnier forme la base de la restructuration des villes qui se sont généralement développées suivant le modèle de la séparation fonctionnelle.

Les villes "idéales" conçues à partir d'une optique "circulation" comme celle de THEO VAN DOESBURG (8) et la "MOTOPIA" de JELICOE ont une parenté évidente avec le centre commercial de LIJNBAAAN (Rotterdam) par BAKEMA et VAN DEN BROEK qui réalisèrent en 1953 un modèle de rénovation urbaine sous la forme d'une structure greffée sur un parcours piétonnier de 600 m reliant la gare au cœur de la ville.

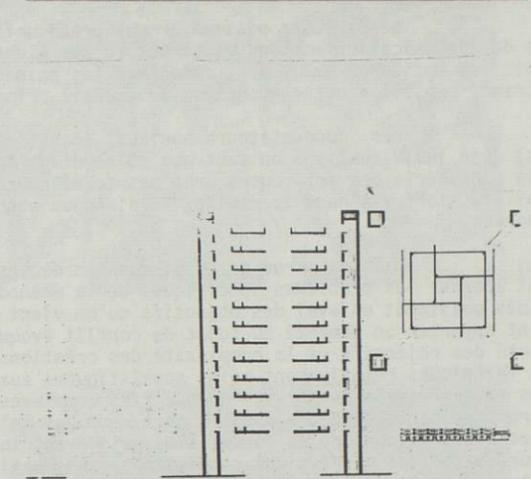
La redécouverte du parcours piétonnier dans les villes modernes est due principalement aux travaux des TEAM X (1956-1959) ; l'intégration des espaces servis et servants retrouve à cette échelle l'énergie structurante de la ville-rocade d'Edgard CHAMBLES (9).

La "MOTOPIA" de Jellicoe ou la proposition de LE CORBUSIER pour Alger (9 bis) ne peuvent certainement pas inclure les dimensions actuelles des liaisons autoroutières au sein de la ville basée sur le trafic motorisé individuel. Mais le projet de GOLDEN LANE des SMITHSON (10), le PARK HILLS de Sheffield (10b) ou le parti urbanistique du projet de GREGOTTI (11) pour l'Université de Calabre illustrent le bien-fondé et l'actualité des thèses qui se fondent

7

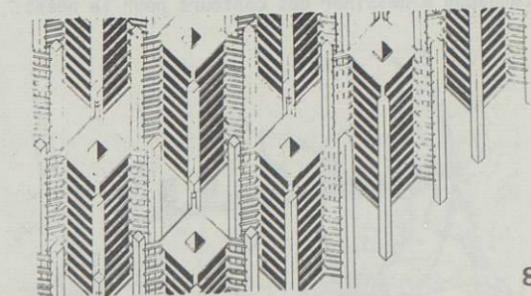


SCHEMATIC PRESENTATION OF MAIN SUBJECTS OF SURVEY OF A CENTRAL LANDSCAPE BY USE OF GEDDES' NOTATION 6



133 Theo van Doesburg: Città della circolazione (1925). Progetto del prototipo: progetto, sezione e pianta. In basso a destra, edifici ex parte progettati da Cor van Eesteren e Theo van Doesburg

134 Theo van Doesburg: Città della circolazione (1925). Sezione amministrativa



8

sur la prédominance des parcours piétonniers à toutes les échelles.

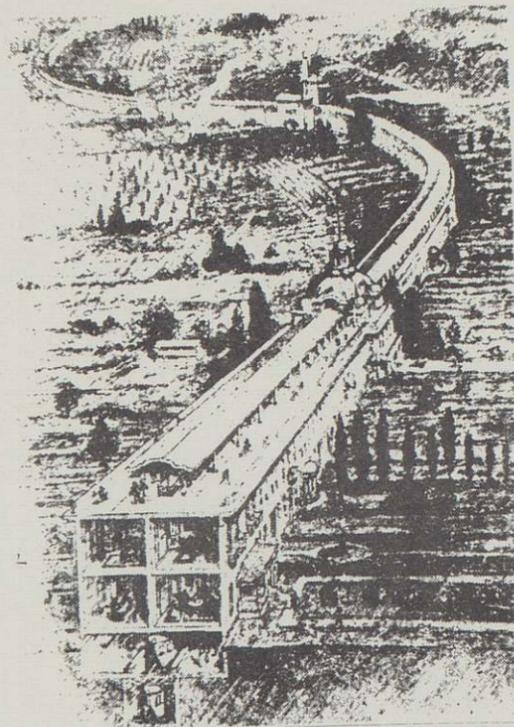
Je ne pense pas que CHERMAYEFF (J) ait raison quand il prétend que l'augmentation de la mobilité est un facteur anti-urbain parce que la dispersion engendre de nouvelles formes de cohésion et que la congestion détruit les anciennes formes. Dans une ville à prédominance de transports collectifs, la mobilité acquiert une valeur unificatrice si son organisation est fonctionnelle. Le contraste apparent entre la dispersion urbaine et la forte concentration fondée sur la "ville verticale" se résorbe à condition de faire appel aux moyens de grande vitesse inhérents aux nouvelles technologies des transports collectifs, les aires urbaines s'organisent en pôles de forte concentration où l'on trouve les centres d'attraction urbaines. Si le réel impose ses limites à "l'utopie", il ne s'agit pas non plus de couper les rapports entre la recherche architecturale et la pratique. Qu'on se rappelle à cet égard la leçon dispensée par ROGERS en ce qui concerne "l'utopie de la réalité".

Le parcours piétonnier qui prend naissance aux terminus des systèmes de communication rapides et structure ses alentours, change leur nature, détruit les anciennes habitudes, désagrège les ensembles architecturaux en les pénétrant, constitue notre hypothèse de travail primordiale.

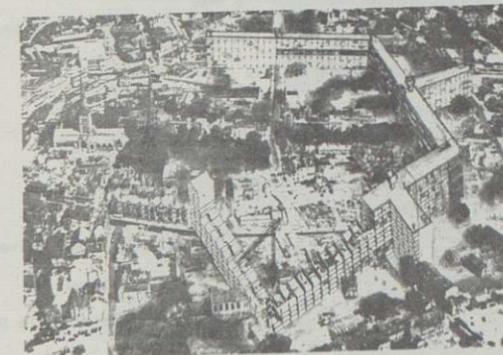
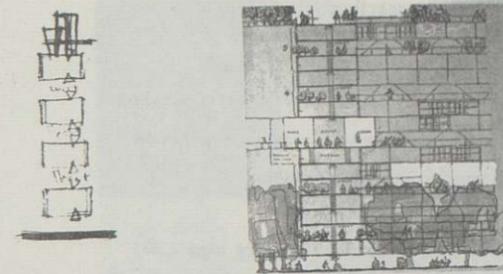
Les "condensateurs sociaux" (dans le sens de polarisation de services) déjà individualisés en tant que pôles d'aggrégation d'activités différentes à la périphérie des autoroutes urbaines acquièrent une valeur nouvelle et la possibilité s'offre à nous de ranimer le dialogue entre entités urbaines jusqu'ici séparées.

Mais en marge de la discussion de ces thèmes il faut bien évidemment aborder les problèmes spécifiques de la méthodologie des projets, problèmes situés quasiment en aval des objectifs qu'on vient d'énoncer. Nous ne voulons point apporter un démenti au sujet de conflit évoqué par VENTURI (K) entre la clarté des objectifs et la complexité des créations technologiques d'une part et les techniques relativement moins sophistiquées auxquelles nous faisons appel dans notre travail au service d'objectifs complexes et quelquefois ambigus et chargés de contradictions d'autre part. Non pas tellement que celles-ci soient liées à des valeurs dites formalistes mais avant tout parce qu'elles sont engendrées par les données qui conditionnent nos activités et auxquelles l'architecture confère un cadre matériel.

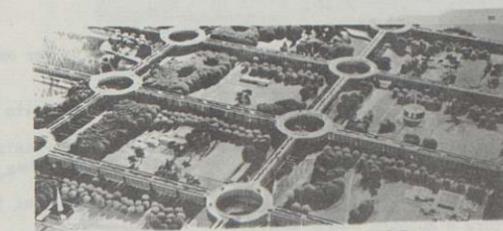
Nous pouvons affirmer avec Aldo van EICK que celui qui entend dialoguer avec l'homme "abstrait" ne poursuit dialogue qu'avec son propre écho ; celui qui cherche à résoudre l'énigme de l'espace sur un plan purement abstrait, se condamne à dessiner des contours pour le néant.



9



10



10b



9b



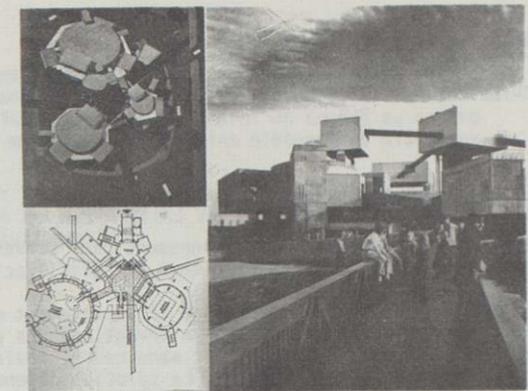
11

## LEGENDES DES ILLUSTRATIONS -

1. Projet de Lamont Young : une station.
2. Eugène Hénard : projet pour la ville motorisée
3. Projet de Lamont Young : ascenseur de Vomero
4. Christophe : le savant Cosinus
5. Siène : la piazza del Campo
6. Le diagramme de Geddes (1e carré bleu 2.63)
7. F.L. Wright : Intérieur du musée Guggenheim
7. bis : unité pluri-fonctionnelle de l'université de Calabre.
8. Theo van Doesburg : la cité des communications
9. Edgard Chambles : la ville routière
9. bis : Le Corbusier : proposition pour Alger
10. A. et P. Smithson : Golden Lane
- 10 b. Park Hill, Sheffield
11. Gregotti et Associés : projet pour le concours de l'Université de Calabre.
11. bis. S. Johansen : Théâtre Mummers, Oklahoma City.
12. Pica Ciamarra et Associés : Projet d'organisation de la première étape de réalisation de l'Université de Calabre.
13. Schéma du parti urbanistique du projet pour l'Université.

## BIBLIOGRAPHIE -

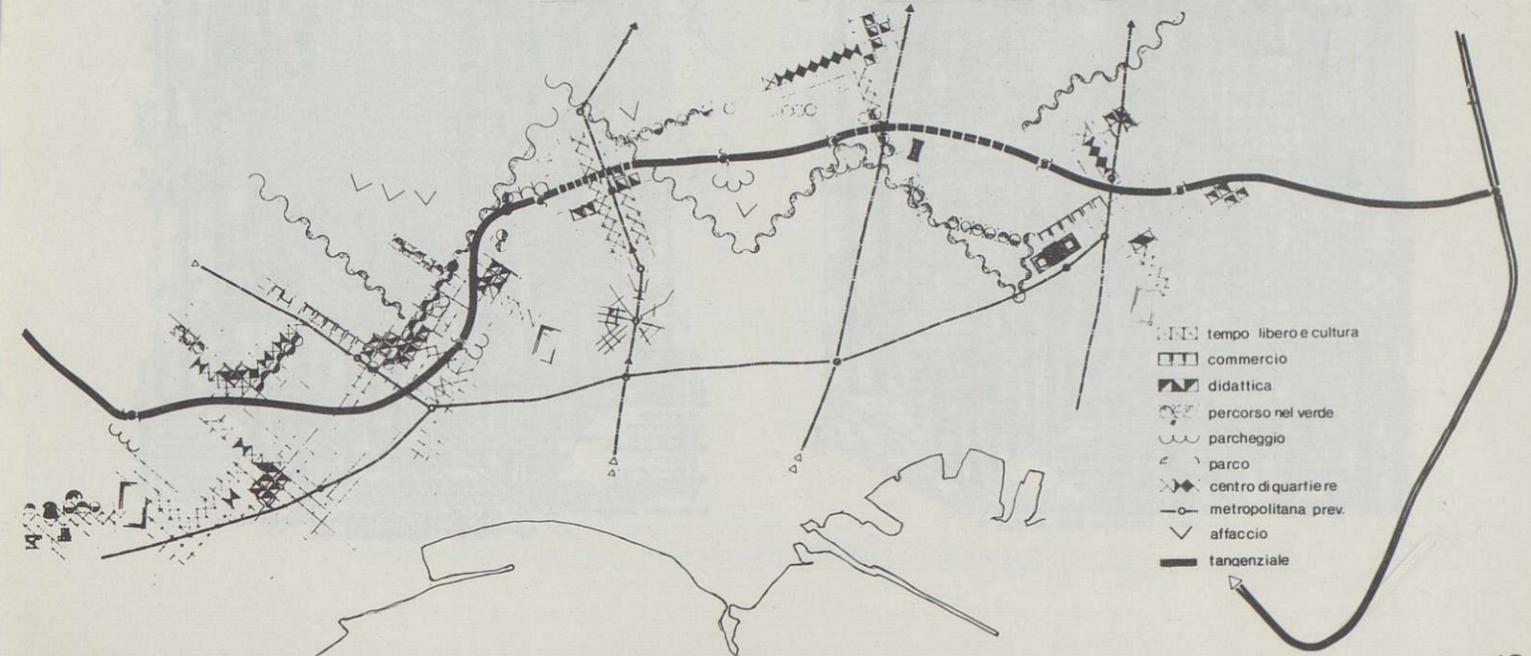
- A. LAMONT YOUNG : Rapport sur le projet d'un chemin de fer métropolitain pour la ville de Naples. Ed. E. Crani. Naples 1888.
- B. E. HENARD : La construction des métropoles. Ed. Marsilio Padoue 1972.
- C. Michel RAGON : Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes. Editori riuniti. Roma 1974.
- D. André Clément DECOUFLE : Notes pour une perspective des transports. Architecture d'aujourd'hui n° 172/1974.
- E. LE CORBUSIER : Urbanisme. Collection de l'Esprit Nouveau. Edit. Vincent, Fréal & Cie. Paris 1964.
- F. LE CORBUSIER : La ville radieuse - mort de la rue - édit. Vincent, Fréal & Co. Paris 1964.
- G. Carlo AYMONINO : Origini e sviluppo della città moderna Marsilio ed. Padova 1965.
- H. Patrick GEDDES : Cities in Evolution. Edit. Benn. Préfacé par Percy Johnson Marshall Londres 1968.
- I. Henri LEFEBVRE : Dal rurale al urbano. Guaraldi Ed.
- J. Serge CHERMAYEFF : Mobility and urban design, in "programm" Spring 1962. - Columbia University.
- K. M. PICA CIAMARRA, V. CAPIELLO, A. ROCERETO, M.V. SERPIERI : Napoli, proposta per sistemi pedonali continui intorno alle autostrade urbane. D'Alessandro Edit. Napoli 1974. -
- L. Robert VENTURI : Complexity and contradiction in Architecture, New York 1966. Museum of Modern Art.



11b



12



PROJET POUR HAMBURG-MUMMELMANSBERG

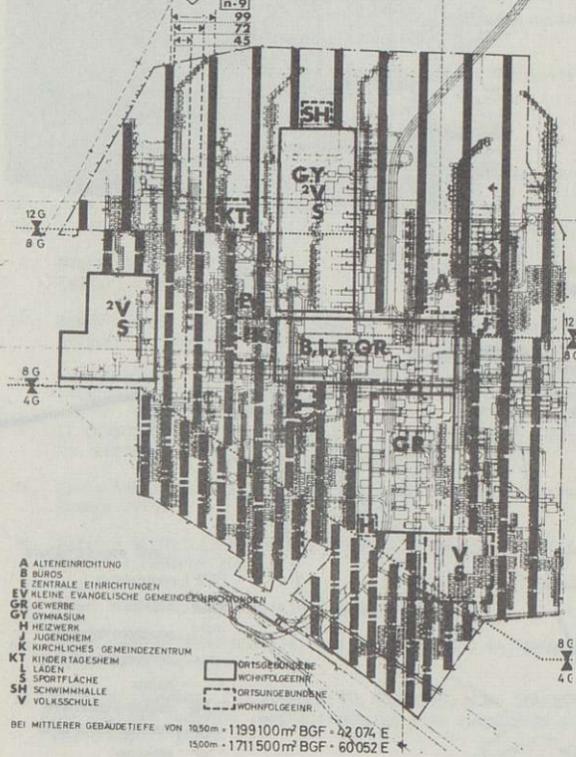
Equipe Van den Broek-Bakema

METHODOLOGIE DE PROJET ET DE L'INFORMATION

Des projets concernant l'environnement bâti peuvent aider à résoudre certains problèmes de société actuels.

Si nous ne prenons pas conscience collectivement de notre véritable situation, les interventions des pouvoirs publics qui se multiplient sans cesse, deviendront toujours plus menaçantes. La solution dépend moins d'un choix politique quelconque, mais bien plus du degré et de la rapidité avec laquelle nous pourrions faire comprendre aux intéressés le sens des décisions prises. Pour développer une société ouverte il est indispensable de prendre les décisions et d'établir les projets de manière ouverte.

MAXIMALMODELL BEI MINIMALEN ABSTÄNDEN (MODELL A)

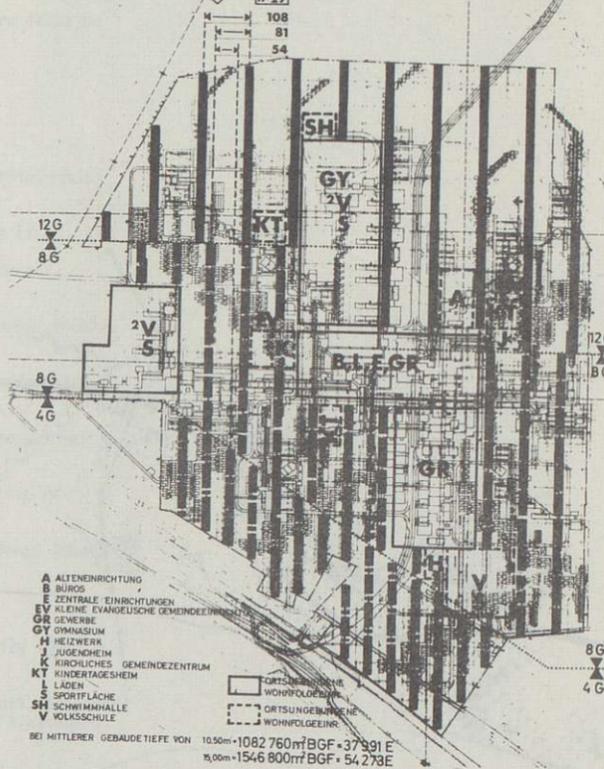


Notre Communauté d'Architectes a oeuvré dans cette direction par les projets pour Lurup 17 à Hambourg ainsi que par la zone piétonnière Lijnbaan à Rotterdam (1950). Dans ce contexte l'ordre modulaire et l'articulation en zones a permis de développer une flexibilité d'utilisation au bénéfice des magasins ; les études pour Pampus (Amsterdam 1965) et Mummelmannsberg (Hambourg 1968) concernaient entre autre de moyens de transport public. Dans tous ces projets nous avons essayé de planifier l'espace consciemment au moyen de processus de décision ouverts à la compréhension des utilisateurs. En matière d'utilisation de l'espace on devrait décider plus par conviction et compréhension que par mesures administratives.

Mais la compréhension ne peut s'éveiller que si les facteurs décisifs sont exposés ouvertement avec leurs conséquences. En matière de planification et de construction les processus de décision doivent être démystifiés.

(J.B. Bakema ; Extrait d'un cours au département d'architecture de l'Université Cornell)

MAXIMIERUNG BEI KOORDINIERTEN ABSTÄNDEN (MODELL B)

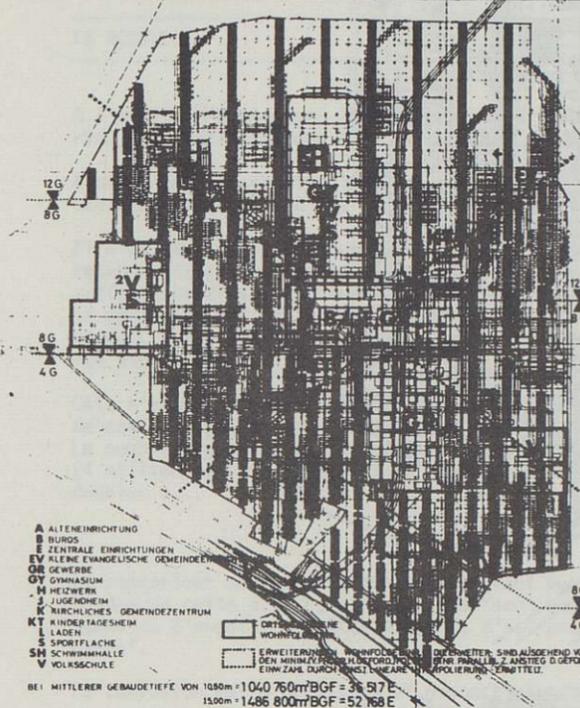


A la base des exigences : multiplicité des formes d'habitat dans le cadre d'un certain ordre systématique en tenant compte des points de vue suivants :

1. Topographie du territoire à planifier
2. Chaque logement doit être ensoleillé tout le jour
3. Vue sur les espaces verts proches, d'autre part
4. Etre situé à l'air pur, c'est-à-dire que l'air pollué par la zone industrielle de Billbrook doit être si possible évité.

Les points 2-4 déterminent l'orientation Nord-Sud pour l'essentiel des blocs d'habitation ainsi que le rapport entre la hauteur des volumes et leur éloignement. Conformément à une étude sur l'hygiène de l'air limitant à 4,8, et 12 étages selon leur situation les immeubles d'habitation, les distances entre ces deux derniers furent fixées à Xx27 m.

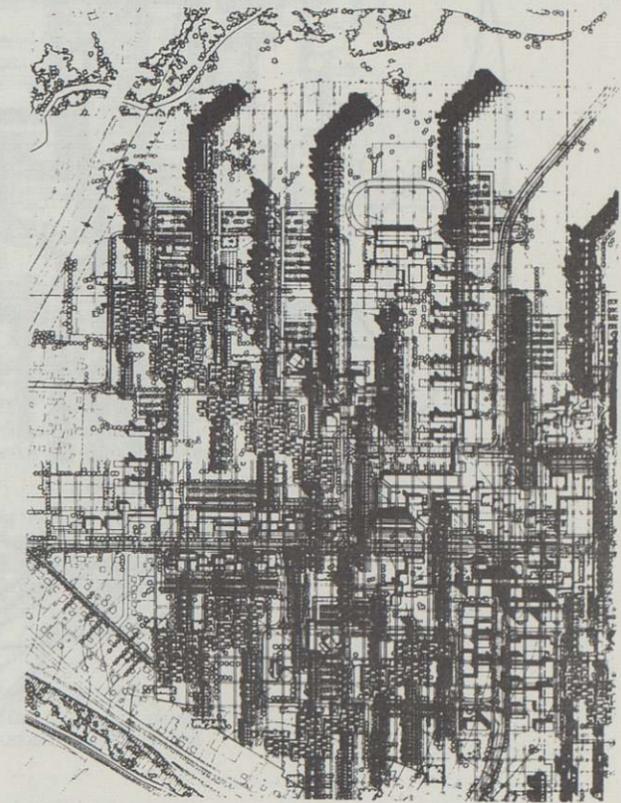
MAXIMIERUNG BEI LOKALISIERUNG D. HOHENSPRUNGE D. WOHNBEBAUUNG U.D. FOLGEEINRICHTG. AUF D. DIAGONALEN (MODELL C)

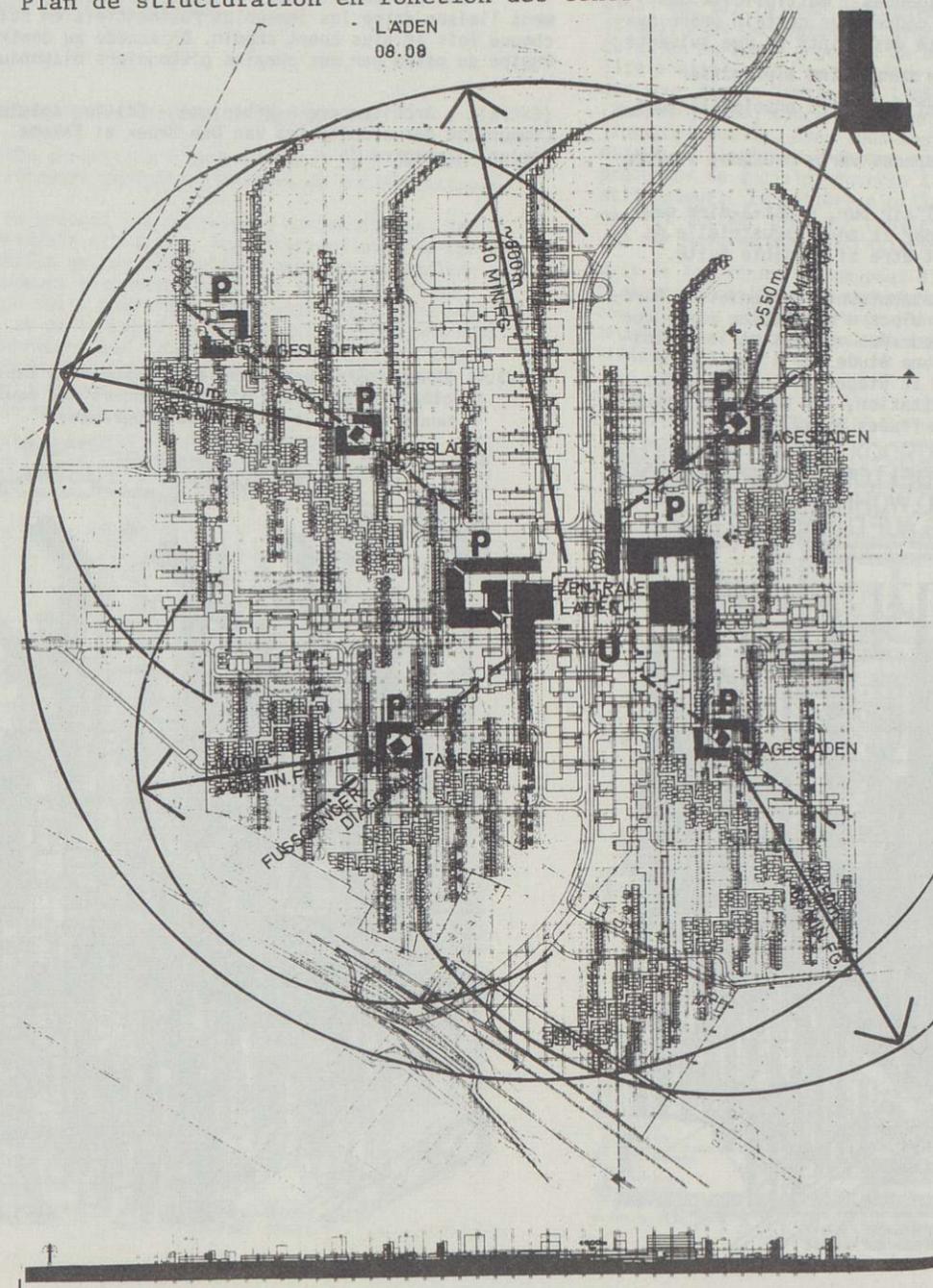


Les équipements sont orientés est-ouest et forment liaison entre les immeubles résidentiels en suivant chaque fois le plus court chemin. On accède au centre équipé du métro par des chemins piétonniers diagonaux.

(Extrait : Architecture - Urbanisme - Edition spéciale de la Communauté des architectes Van Den Broek et Bakema. Kvaerner Verlag, Stuttgart 76.)

1.2.3.4. Schémas montrant diverses hypothèses d'implantation des immeubles d'habitation et des équipements fixés sur la base du programme,





Alain Gautrand.

## CIRCULEZ !

L'hypothèse soulevée par M. CIAMARRA à propos du rétablissement des parcours piétonniers dans nos villes inspire à M. GAUTRAND des réflexions sur la mobilité en tant qu'élément-clé de l'organisation urbaine actuelle.

En moins d'un demi-siècle la circulation automobile s'est développée à un rythme accéléré et a débordé toutes les prévisions.

Que cette mécanisation des déplacements ait bousculé l'organisation urbaine et inspire de nombreuses théories, quoi de plus normal.

Mais, passée cette période de fièvre, on est surpris de constater que les projets ainsi enfantés sont décevants. Ils avaient pourtant, tous, accordé la première place au dispositif de circulation.

Alors pourquoi ces échecs ?

## LE POSTULAT.

A l'époque d'Hausmann, la rue commence à primer sur les édifices et la priorité est ainsi accordée à la circulation.

A sa manière la charte d'Athènes agrandi la brèche ouverte en "élevant la circulation au rang d'une fonction" (Ciamarra).

Il n'en faut pas plus pour ouvrir la voie et servir d'alibi à la cohorte des retardataires qui, trente années plus tard, continue à proclamer que "les villes nouvelles (?) doivent être à l'heure de l'automobile" (Pierre Merlin) et encourage à l'application de normes généreuses de voirie et de stationnement. GREENSBORO (Caroline du Nord) a certainement devancé l'heure : elle a été surnommée la cité parking.

Cela n'empêche pas les responsables de l'aménagement de la région parisienne de continuer à chiffrer les besoins futurs à partir de simples extrapolations. Le nombre des voitures particulières devrait être ainsi multiplié par 2,5 (4 millions en l'an 2000) et le nombre des déplacements devrait plus que doubler ....

Le rapporteur de ces chiffres, ne mesurant pas encore (c'était en 1970) l'étendue de cette erreur, ajoutait, non sans emphase : "telles sont les dimensions de l'avenir. Si elles pèchent, c'est par défaut, certainement pas par excès".

La confusion entre prévision et pronostic reste totale.

Dans la plupart des pays industrialisés, elle est destructrice. D'après L. MUMFORD "Les bombes qui dévastèrent Londres à la période du Blitz ne firent pas de plus grand ravage que n'en cause, chaque jour, la fureur des autoroutes et des parkings...".

Cela n'empêche pas l'auteur d'un de ces nombreux ouvrages consacrés à la gloire de la circulation urbaine de rendre un hommage bien involontaire aux urbanistes de l'époque qui, dit-il, "avaient plusieurs décennies de retard dans ce domaine".

Ainsi, depuis près d'un demi-siècle l'organisation urbaine s'est progressivement pliée à l'obligation d'adopter un mode de circulation unique, généralisé.

Rares sont ceux qui se sont insurgés contre ce postulat, parce qu'ils en avaient prévu toutes les conséquences néfastes. A partir de ce moment le domaine bâti a été conçu à partir de la voie et la voie elle-même à partir de l'automobile.

Cette voie n'était pourtant qu'une pièce, à peine discernable de l'édifice urbain, véritable milieu organique au travers duquel aucune frontière géométrique ne peut être distinguée. Milieu par essence homogène et unitaire.

Elle en est devenue la principale.

Toutes les conceptions et les réalisations découlant de ce postulat erroné s'en sont trouvées viciées.

Les résultats sont quotidiennement sous nos yeux pour nous le rappeler.

Heureusement, certaines formes de la vie urbaine ont la vie dure et leur persistance a surpris. Vous souvenez-vous de ce que l'on a pu dire et, médire, sur la rue, reliquat d'une époque primitive et responsable de bien des méfaits ? Les soins dont on l'entoure aujourd'hui ont de quoi surprendre. Surtout lorsque l'on découvre que les tout nouveaux défenseurs sont ceux-là mêmes qui, de l'autre main (lorsque ce n'est pas au même moment !) quelques centaines de mètres plus loin ont enfoncé sans ménagement une "pénétrante" à quatre voies dans le cœur d'une ville.

Ce subit intérêt peut paraître suspect.

Il est vrai qu'il porte, non pas sur la rue mais sur la "voie piétonne".

La nuance vous aurait-elle échappé ?

Et le tramway ?

Ce véhicule grinçant, encombrant et folklorique, vous souvenez-vous ce que ces mêmes passionnés de la route en disaient : dépassé, inutile, dangereux = au garage !

Pour le ressortir, aujourd'hui, repeint neuf.

Mais, bien sûr, rebaptisé (comme la rue) : transport léger urbain. Comparé à ce jargon prétentieux le langage des "précieuses ridicules" devient presque cartésien.

Tant pis si, entre-temps, les rails ont été déposés, à Marseille, à Lyon, à Nancy et dans bien d'autres villes, les emprises morcelées, utilisées, et si il ne reste, des quartiers éventrés, survivant de la pioche active de démolisseurs impatients, que quelques "rues" pouvant honorablement être élevées au rang de "voie piétonne".

Ces volte-faces et ces supercherries de vocabulaire ne devraient tromper personne. Plutôt que de reconnaître leurs erreurs, les techniciens maladroits et incompetents qui régissent l'urbanisme et en font leur spécialité, pensent qu'il suffit de changer de nom pour les masquer et ménager ainsi leur susceptibilité.

Ces erreurs coûtent cher. Non seulement par les sommes gaspillées inutilement, mais surtout parce qu'elles sont difficilement réparables.

Alibi ou opération de diversion. La rue rendue enfin aux piétons est plus qu'un symbole. Elle annonce une prise de conscience. On retrouve la rue qui réunit et non la frontière qui sépare des îlots, des blocs ou des quartiers.

---

#### UNE FAUSSE DUALITE.

---

Si elle ne répare pas la désorganisation du réseau tout entier, elle apporte néanmoins une utile compensation.

De là à apparaître comme l'ossature du réseau, nous en sommes encore très loin. Mais ce serait déjà un grand progrès si elle pouvait aller jusqu'à fédérer, en une ramification libre et continue, les espaces communs aujourd'hui éparpillés au hasard dans la ville.

Mais pourquoi faut-il qu'elle se présente comme une alternative piétons-autos ? Cette dualité est fondamentalement fautive. Cette façon de poser l'aménagement urbain en termes antagonistes nous ramène encore un demi-siècle en arrière, à l'opposition presque rituelle, des zones industrielles et résidentielles ou à l'opposition non moins formelle du domaine urbain et du domaine rural. Ségrégations systématiques, sommaires, qui nous ont valu, entre autres, les "campus universitaires", les "maisons de retraite".

Est-on à ce point incapables de concevoir une organisation globale de l'espace ? des communications et de l'utilisation du sol ?

A cet assemblage de pièces détachées classées, étiquetées, fonctionnalisées, ne peut-on pas substituer même l'esquisse d'une organisation ?

Toutes les pièces sont là.

Il ne manque que ceux qui sont en mesure d'en faire la synthèse.

Mais où en sont-ils ? Les généralistes ont été, peu à peu, supplantés par un nombre toujours grandissant de spécialistes ...

## URBANISME OU ALCHEMIE.

Dès la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle la connaissance des villes est devenue une science. Elle a bénéficié d'analyses savantes et très instructives. Cet intérêt ne s'est pas ralenti et ce travail se poursuit.

Il est toujours commode, pour une meilleure compréhension des faits, de distinguer les éléments qui composent l'édifice urbain, de classer les fonctions qui s'y accomplissent.

Mais il est beaucoup moins facile, l'analyse terminée, de les réinsérer dans leur cadre vivant. Les fonctions "centrales" les "services", les activités urbaines multiples et cette densité d'échanges (caractère majeure de la ville et non la densité de construction) ne se laissent pas facilement identifier, domestiquer et emprisonner dans les espaces qu'on leur a affectés.

Les circulations, beaucoup plus différenciées qu'elles n'apparaissent à l'observateur, n'échappent pas à cette loi.

Les dispositifs, pourtant partis d'analyses systématiques de situations connues, mesurées, une fois montés ne semblent pas réagir comme on l'attendait.

Il est vrai qu'un bon biologiste n'est pas nécessairement un bon médecin.

Alors cette science qui s'est employée à décomposer, classer, inventorier, étudier chaque pièce de l'édifice urbain ne veut pas avouer son impuissance à le recomposer. Ce n'est pas faute de spécialistes.

Les bureaux d'études d'urbanisme en sont peuplés : économistes, sociologues, statisticiens, techniciens en génie civil. Ces organismes, véritables laboratoires, sont occupés à exercer leurs propres disciplines. Avec sérieux. Mais au fur et à mesure que leur degré de connaissance s'accroît les chances d'une synthèse semblent reculer.

Entre les chapitres de cette encyclopédie, que chacun écrit dans son domaine, qui pourrait, sinon des généralistes, voir le lien, la logique, la continuité ?

Hélas ! toute notre instrumentation technique et tout notre enseignement est tourné vers l'analyse.

Même érigée en "fonction" la circulation n'est pas séparable de l'organisme urbain dans lequel elle plonge et se diversifie. Tous les espaces, vides ou construits, sont délimités et formés par la même matière. Ils représentent une traduction continue et graduée des rapports humains. Ils sont une des expressions de la vie publique. Seule une conception globale serait en mesure de préserver ce qui fait de la ville un organisme vivant.

## L'HOMO-MOBILE.

Pourquoi faut-il que l'on continue à appliquer, comme un postulat, une solution héritée du XIX<sup>ème</sup> siècle et selon laquelle l'homme ne devrait pas vivre à l'endroit où il travaille ?

Cette réaction sommaire, justifiée, peut-être à l'époque où elle est née, a été depuis largement généralisée.

Dans ces conditions comment s'étonner que la circulation ait été la génératrice de cet éparpillement, de cette coulée de construction qu'on a souvent identifiée, à tort, à l'urbanisation. La voie est devenue un "acte de domiciliation" comme le note Pierre Georges. Cette prééminence s'est trouvée tolérée, puis admise et a même trouvé aujourd'hui ses défenseurs : tous ceux qui, de près ou de loin, ingénieurs, techniciens en génie civil, entreprises, industriels, ont intérêt à ce que, (un exemple parmi tant d'autres) 140 habitants soient "desservis" par 60 kilomètres de voies, de canalisations, de réseaux divers. Ce cas n'est pas rare et il est possible que ces chiffres ne soient pas, en France, un record.

Cette extension démesurée des réseaux a été encouragée, multipliée, entretenue par un abaissement de la densité des terrains urbanisés. Les densités résidentielles ont ainsi baissé de 80 à 100 logements à l'hectare à 4 ou 5 dans certaines périphéries. Les besoins en stationnement ont suivi la même ascension = de 1 place pour 3 logements (en 1950) à 1,5 puis 2 par logement vingt ans après. Lorsque l'on sait que cette surface est doublée, sinon triplée, pour tenir compte des besoins identiques auprès des lieux de travail et des centres de service, on mesure l'étendue du gaspillage. Car il s'agit bien d'un gaspillage. Comble de la déception, malgré le coût très élevé de ces équipements, les usagers semblent ressentir de ces déplacements incessants, non plus ce qui pourrait -on aurait pu- les libérer, mais au contraire ce qui les asservit.

Ainsi le béton des parkings souterrains construits au centre de bien des villes n'était pas encore sec que l'on se demandait si le développement des voies piétonnières n'allait pas remettre leurs emplacements en question. Un peu plus loin, à peine a-t-on déclassé les voies ferrées dites "secondaires" que l'on se prend à en regretter les conséquences. Et un peu partout on se reproche d'avoir cru (encore !) aux statistiques qui, en 1970, prédisaient encore la fin prochaine des "deux roues". Le pourcentage d'usagers ne cessait de décroître... les pistes cyclables comme les voies piétonnières, les parkings et les transports en commun ne s'improvisent pas, et ne se conçoivent pas séparément.

Cette incapacité à agir sur l'organisation urbaine dans son ensemble se retrouve donc au seul niveau des communications. Cette coordination de l'ensemble des moyens de transport, de la communication des informations, de la circulation des fluides de l'énergie et des matériaux n'a été que rarement esquissée.

Ce vaste domaine est en friche. Seule la nécessité de gestions indépendantes suffit-elle à expliquer cette lacune ?

Elle semble plutôt démontrer, si cela était encore nécessaire, à quel point l'impuissance de la synthèse est devenue, à notre époque, une véritable infirmité intellectuelle.

Il n'est que voir, sur le territoire, la confusion des tracés : lignes de transport d'énergie électrique, feeder, relais hertziens et de télécommunications.

La concordance n'a pas plus été recherchée dans ce domaine qu'entre le rail, la route, et les voies navigables.

Un plan national de transport et de communication est, en l'état actuel des choses, aussi utopique qu'un plan national d'aménagement du territoire.

Les avertissements n'ont cependant pas manqué.

Les lotissements, expression combien révélatrice d'un urbanisme cellulaire, ont, à des milliers d'exemplaires, propagé le modèle de l'erreur.

A cette occasion une évidence a été réaffirmée : le travail de l'architecte doit précéder celui du géomètre. La conception architecturale doit commander et non suivre le tracé de la voie et la division du parcellaire. Ce raisonnement, pourtant élémentaire, que n'a-t-il été tenu à l'échelle de la ville, où l'urbaniste a de plus en plus souvent cédé le pas aux techniciens de la voirie. Ainsi, tout naturellement le plan de circulation a conditionné l'utilisation du sol. Et on retrouve agrandi, projeté sur de vastes quartiers urbanisés la carence - pourtant dénoncée - du lotissement : le volume bâti se range docilement avec plus ou moins de bonheur, sur le parcours des voies de desserte ....

La limitation de la hauteur des immeubles, le mobilier urbain et l'invention architecturale ne suffiront pas à racheter ces erreurs de conception.

La similitude entre les réalisations qui accordent la prépondérance à la circulation est frappante. Elle devient troublante lorsque cette analogie peut aller jusqu'à rapprocher le plan d'une prison du XIX<sup>ème</sup> siècle avec celui, à l'échelle près, des carrefours en "étoile" en faveur à cette époque. Dans les deux cas la voie de circulation ou le couloir de surveillance commandent les dispositions des locaux desservis.

Le tracé aujourd'hui a, bien sûr, beaucoup changé. Le maillage s'est assoupli. Il s'accompagne parfois d'une parure végétale. Il se hiérarchise. Mais le principe reste inchangé. La volonté de distinguer l'infrastructure et les superstructures, remarque CIAMARRA, a rompu l'unité urbaine.

Cette primauté, ainsi reconnue, a tout naturellement servi les techniciens de la route qui ont progressivement pesé sur l'organisation même du territoire. Ce n'est certainement pas le fait du hasard si, en France, les ingénieurs des Ponts et Chaussées se soient vus confier, depuis 1966, la responsabilité administrative nationale de l'urbanisme.

Ce qui n'était donc qu'une évolution, une tendance ou une pesanteur néfaste, s'est donc trouvée régularisée, garantie par l'Etat ...

Et ce qui n'était avant cette date qu'un conflit d'idée, de conception dont l'issue restait encore incertaine, est - pour combien de temps ? - reporté.

Les documents d'urbanisme ont très vite consacré les résultats de ce choix. Le plan de circulation constitue pour les S.D.A.U. un document de base. L'établissement des plans communaux (P.O.S.) et leur application ont conservé les grandes lignes des dispositions anciennes en matière d'urbanisme. Mais l'importance donnée aux conditions de raccordement aux réseaux est tel, qu'aujourd'hui l'autorisation d'édifier une habitation ou un logement dépend essentiellement, dans les zones urbaines, des caractéristiques des réseaux publics. On peut dire, sans trop exagérer, que la tuyauterie conditionne la réponse....

A une échelle beaucoup plus vaste on remarque le même cloisonnement. Le tracé des autoroutes a été établi sans tenir compte de l'influence déterminante qu'il pouvait avoir sur la structure urbaine des régions traversées. Seules des considérations techniques liées à la topographie et à l'économie du projet ont prévalu.

C'est ainsi qu'un groupe de travail régional, après qu'une autoroute ait été réalisée, s'est entendu poser cette question : *quelle influence pensez-vous que l'autoroute XX aura sur le développement des villes desservies ? (...)*

Le réseau ferroviaire, tissé à une époque où l'on ne parlait pas encore d'aménagement du territoire, avait déjà une ambition plus haute.

N'est-on pas trop ambitieux ?

Concevoir de toutes pièces ces "établissements humains" et leur insaisissables ramifications ? Rien n'échappe aussi facilement à l'analyse que certains de leurs composants. Le sol d'abord, trop souvent ramené à celui d'un support passif et anonyme. Il y a un terroir rural. N'y-a-t-il pas un terroir, un "humus urbains" ?

La ville se comporte comme un organisme vivant. Elle est un organisme vivant. Et non cette coquille morte sous l'oeil inquisiteur du technicien. Et elle ne peut se reconnaître dans cette accumulation de bâtiments desservis par des voies.

Toutes les pièces sont pourtant en place.

Mais décidément, le produit de synthèse est loin d'égaliser le produit naturel. Les analyses les plus fines ont pu constater les éléments constitutifs des villes. Elles ont pu approfondir toutes les analogies qui peuvent exister. Aucune n'a pu découvrir ce qui fait leur différence. Il est vain de classer par taille ou par fonction. Aucune ne ressemble à sa voisine, par sa seule identité. CHERMAYEFF et ALEXANDRE l'attribuent à cette *"interaction entre les habitants, le dessein social et la manière de construire"*.

Il est vrai qu'en escamotant la durée de réalisation on fausse toute cette interminable gestation. C'est pourtant toute la différence entre nos villes ou nos quartiers, livrés comme des produits finis, à des occupants dociles, et la ville façonnée par ces habitants, ou plutôt ces villes multiples, produit jamais fini, complété par la sédimentation de chaque génération.

Il ne faut pas avoir l'ambition puérile de réaliser un système complet, superposé au "cadre vécu".

De telles réalisations ne sont que des prothèses et non des prolongements vivants. Il faut au contraire savoir accepter l'intervention du temps. Certaines transformations ne peuvent s'opérer qu'avec lenteur. Ce n'est qu'à ce prix que la ville peut assimiler les nouveaux arrivants qu'elle peut oublier les partants, qu'elle peut, par un véritable travail de sédimentation atrophier ou fortifier les cellules nouvelles ou anciennes.

C'est avec cette composition du temps que le monde urbain acquiert sa propre individualité.

Mais à l'époque où le temps est - hélas ! - devenu un ennemi, personne n'accepte de lui laisser jouer son rôle. C'était pourtant le principal outil responsable de la ville. Le seul outil qui permettait à l'homme occupant de devenir l'homme habitant, en façonnant son cadre à son image.

Nous sommes décidément loin de l'époque où le forestier créait un avenir qu'il ne verrait jamais : ces pionniers, après avoir passé vingt années à expérimenter des essences, entreprenaient un reboisement qui ne commencerait à devenir une forêt qu'un siècle après.

Et que dire de la conscience industrielle d'une époque qui n'a pas hésité à construire de nombreux et coûteux prototypes : celui de la fameuse "11cv" citroën a été expérimenté neuf ans avant d'être commercialisé.

Personne, semble-t-il, n'a été choqué de l'inconscience qui règne dans le domaine de l'urbanisme et n'a été choqué du contraste. Nos réalisations sont des maquettes "grandeur nature". Nous les expérimentons nous-mêmes. Tant pis si les hommes qui y naissent risquent de n'être que des produits de laboratoire.

Il faudrait pouvoir opposer aux démarches analytiques, sélectives, fonctionnelles des conceptions synthétiques, globales, organiques.

En architecture, la voie ouverte par HUGO HARING et HANS SHAROUN est restée inachevée. En urbanisme il faut bien reconnaître que cette voie, un moment entre-ouverte, par GEDDES s'est vite refermée.

Il faut pourtant miser sur la sédentarité de l'homme. La préhistoire et l'histoire nous ont appris que la civilisation est liée à la sédentarisation. C'est un recul que nous amorçons depuis un demi-siècle. L'industrie s'est fixée à l'endroit où elle pouvait se procurer matière première et énergie. L'homme pouvait - devait - s'y rendre.

Depuis la naissance de l'ère industrielle, les conditions ont cependant changé et cette révolution est à refaire. C'est ce qu'un ministre allemand de l'aménagement du territoire a résumé par une formule. Elle s'exprime à peu près ainsi : jusqu'à présent c'est sur la mobilité de l'homme que nous avons compté. Désormais, c'est sur la mobilité des matériaux et de l'énergie.

Cette formule résume bien des développements. Elle ne conviendra pas à tous les économistes, mais qu'importe. Elle condamne la primauté du déplacement chronique de l'homme du début du siècle. Elle représente la condition première de l'attachement de l'homme à son cadre. A ses voisins. A la renaissance donc de la vie publique. Au lent façonnage des lieux habités avec fidélité.

Vous reconnaîtrez une ville, aurait dit LE CORBUSIER, au plaisir que les habitants trouvent à y vivre.

C'est la preuve de la transformation de l'homme occupant en homme habitant.

Elle reste un peu partout à faire.

## revues

### Contre-pouvoirs dans la ville.

Dossier-enquête de la revue «autrement», 73, rue de Turbigo, 75003 Paris.

La dégradation continue de l'environnement urbain dans les pays occidentaux, qui se manifeste par la croissance accélérée des villes, la création de banlieues anonymes et de cités dortoirs, suscite depuis quelque temps un courant revendicatif parmi les habitants et les usagers des transports publics. Analyser ce courant sur la base d'enquêtes sur le terrain, préciser son importance et ses perspectives, tel est le but que se propose le dernier «dossier» de la revue «autrement». Celle-ci est centrée sur les thèmes suivants :

1. les expériences françaises :  
une série d'articles sur les principaux mouvements d'associations de quartier en région parisienne, à Roubaix, Dunkerque, en Bretagne (Villejean) ainsi que sur les problèmes de l'habitat des immigrés.
2. Les expériences étrangères :  
Examen des situations dans des pays tels que l'Italie, la Belgique, l'Angleterre (mouvements des squatters).
3. Les partenaires, pour ou contre :  
L'attitude des municipalités face à un mouvement qui procède d'une remise en question du «système» représentatif tel qu'il est pratiqué aujourd'hui.
4. Regards :  
Evaluation de la valeur de ces mouvements.

A.S.

## english summary

Present number is dedicated to several contributions on the theme of contemporary urban approach. The editor is introducing the theme by outlining some ideas elaborated in the carré bleu :

- those relative to a balanced urban decentralization
- conceptions based on urban growth and advocating open planning (flexibility and change)
- growing concern for a profound change in our urban outlook, prerequisite to urban reform, on the physical as well as on the socio-economic level.

Professor Massimo Pica Ciamarra from Naples is examining in a critical essay past and present solutions to urban mobility. He is in favour of fusing vehicular and pedestrian traffic in a coherent whole.

M. Alain Gautrand planner, is examining in his essay «Move !» several assumptions of contemporary city-planning and design. He is critical about mobility of men as a clue to ou contemporary approach with its destructive results in regard to both urban economy and urban way of life.

As an exemple of an «evolutionary» approach to planning we present one of the latest projects of the team Van den Broek and Bakema for a residential sector in Hamburg.

# centre de recherche d'urbanisme

association régie par la loi du premier juillet 1901



4, avenue du recteur poincaré  
75782 paris cedex 16  
tél: 647 85 85  
ccp: paris 19046 91

---

## JOURNÉES DE FORMATION EN URBANISME

---

### Programme 1977

Le CRU organise, au cours des premier et deuxième trimestre 1977 des journées de Formation sur des thèmes spécifiques d'urbanisme et d'aménagement, présentés dans une volonté pédagogique de formation et de réflexion à partir d'expériences et d'études de cas.

Les thèmes retenus sont:			
- les espaces libres urbains	17, 18 et 19 janvier	- les quartiers anciens et l'amélioration du patrimoine immobilier	18, 19 et 20 avril
- l'organisation urbaine à travers les plans d'occupation des sols	31 janvier, 1er et 2 février	- les quartiers nouveaux et la conduite des opérations d'urbanisme.	2, 3 et 4 mai
- l'insertion des formes bâties dans les paysages	14, 15 et 16 février	- méthodes d'évaluation de l'impact des projets d'aménagement sur l'environnement.	16, 17 et 18 mai
- stratégies et actions foncières	1er, 2 et 3 mars	- la protection et la mise en valeur du territoire naturel	31 mai, 1er et 2 juin
- aménager les villes pour les piétons	14, 15 et 16 mars	- la décision économique en urbanisme	13, 14 et 15 juin
- améliorer les grands ensembles: les opérations d'aménagement social concertées	28, 29 et 30 mars		

Ces journées s'adressent aux praticiens de l'aménagement de toutes disciplines du secteur privé ou du secteur public, aux personnels des collectivités locales et aux étudiants sous certaines conditions.

Pour tous renseignements, conditions de participation et programme, téléphoner au 647.85.85.