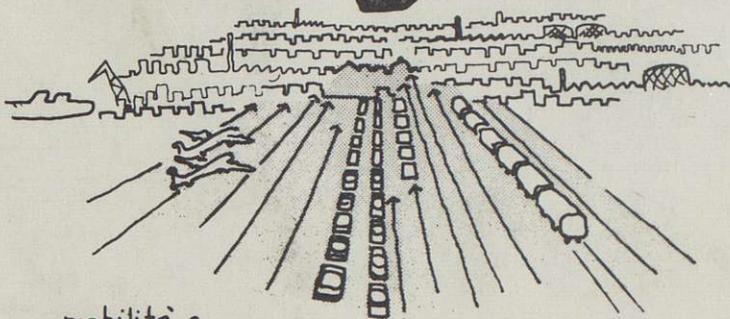
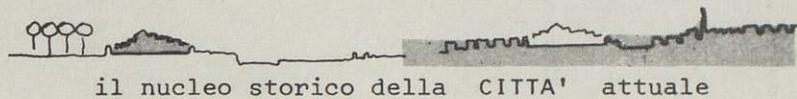
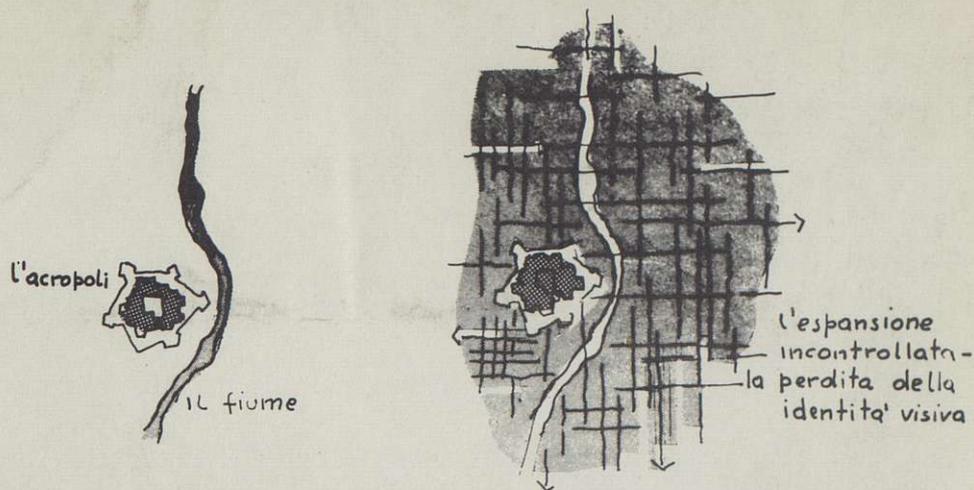


Le Carrefour

PICA CIAMARRA: LES PARCOURS-PIETONS DANS LA
STRUCTURE DES NOUVELLES TYPOLOGIES URBAINES

numero
2/77



spazi per la partecipazione nella dinamica della città

modelli di crescita

tipi di relazioni

ipotesi di reinvenzione

Feuille internationale d'architecture

Directeur : A. Schimmerling

Rédaction et publicité :

29, bd E. Quinet, Paris 14^e

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. Lapied, B. Lassus, R. Le Caisne

J.-C. Deshors • 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 Ruusuvaori, Jorn Utzon,

A. Tzonis, Georg Varhelyi,

Percy Johnson Marshall

SOMMAIRE 2177

P. 1. *Luciana de Rosa, Massimo Pica Ciamarra*: les parcours piétons dans la structure des nouvelles typologies urbaines.

P. 15. Aménagement du territoire en France (suite) avec contributions de: *Georges Meyer-Heine et J. Pierre Vignal*.

P. 19. Actualités.

English summary.

Prix de l'abonnement annuel: 50 F

Le numéro: 14 F

C.C.P. Paris 10.469-54

Etudiants: 10 F

Commission Paritaire N° 59350

L'étude que nous présentons dans ce numéro apporte des précisions sur la façon dont l'auteur conçoit la solution du problème de la circulation en milieu urbain à la fois sous son aspect matériel et social. Elle constitue donc à cet égard un prolongement d'essais précédents, de même qu'une réponse indirecte aux questions soulevées sous le titre «**automobilité et la ville**» (n° 4/76 du carré bleu).

L'approche de l'auteur se situe dans un courant de pensée amorcée par un groupe des C.I.A.M. — le «team X» dont les membres (tels J.B. Bakema, l'équipe Candilis, Josic, Woods, les Smithson) ont continué à développer des idées nouvelles après la dissolution des Congrès Internationaux d'Architecture Moderne en 1959. C'est ainsi que le fonctionnalisme orthodoxe a été battu en brèche par une vision plus synthétique de la ville. Entre autres l'attention s'est concentrée sur le rôle du piéton dans la ville ainsi que sur celui de la «rue» lieu d'activité et de rencontres.

L'équipe Ciamara a mis en pratique cette nouvelle philosophie dans un certain nombre de projets d'ensembles universitaires en Italie qui prennent le contre-pied des campus traditionnels en s'insérant dans un contexte urbain qu'ils contribuent à régénérer (1).

L'étude présente offre en outre un tableau historique des diverses tentatives accomplies dans ce domaine de l'intégration du trafic mécanisé à une structure urbaine où le piéton garde ses droits imprescriptibles.

A.S.

(1) *Intégration de l'Université dans une trame urbaine, le carré bleu n° 1/1976.*

Errata : P. 1, paragraphe c) 4^e ligne, lire : ... avec la fréquence d'emploi. Une typologie interprétée comme schématisation d'une séquence fonctionnelle..

Luciana de Rosa
Massimo Pica Ciamarra.

1

Les parcours-piétons dans la structure des nouvelles typologies urbaines.

"Dans une organisation, l'idée de continuité (indispensable pour qu'aucun de ses éléments ne soit dissocié ni assujéti a priori à une super-densification) est essentielle à l'idée que nous nous faisons des systèmes qui peuvent être adaptés à une société en évolution vers l'universel. Les chaînes de relations et de circulations doivent être continues, cycliques, et tendre vers l'infini.

Si nous nous imposons une discipline dans le cadre d'un système continu, nous pouvons articuler des fonctions entre elles, sans risquer d'arriver aux résultats chaotiques que nous obtenons lorsque nous cherchons uniquement l'articulation de la fonction sans établir préalablement une hiérarchie complète. En effet, c'est seulement à l'intérieur d'un tel cadre qu'une fonction peut s'articuler. Les composants d'un système s'identifient à partir du système. S'il n'y a pas d'ordre, il n'y a pas d'identité, mais seulement un chaos d'éléments disparates animés par une rivalité sans objet" (1).

La thèse supposant que le système des parcours représente l'armature primaire de l'organisation de l'espace, donne une vive hypothèse de travail.

Même si l'essai de privilégier un principe d'organisation et la prétention de le généraliser, le prenant comme indication de méthode dans le processus de formation d'un projet, est une opération risquée. Il est quand même significatif de saisir quelques invariants parmi une vaste gamme de projets et de réalisations, de chercher à connaître leurs racines et d'essayer de voir le mince rapport qui lie les "rêves", les "utopies", ou les "réalités" auxquels ils se rapportent.

En termes schématiques, l'hypothèse de travail peut s'articuler en quatre points :

- a) le système des espaces pour le mouvement, tout spécialement par rapport aux bâtiments assignés aux activités publiques et collectives, représente l'armature primaire de l'organisation spatiale ;
- b) le parcours-piétons est aussi un lieu de relations et d'activités. Par conséquent on ne peut pas accepter la distinction entre espace servant et espace servi, ou bien entre espace de flux et espace adapté ;
- c) autour de la structure des parcours se déroule la complexe hiérarchie des espaces pour les différentes activités, selon des règles liées au fond avec la dimension des groupes d'usagers, avec la spécificité ou l'indétermination de la fonction, avec la fréquence d'une séquence fonc-

tionnelle codifiée, se remplace par une opération de construction progressive de l'espace organisé, c'est-à-dire d'agrégation successive des espaces et des fonctions, qu'on a désagrégées en des activités élémentaires et reconnaissables ; (2)

- d) dans les nouvelles agrégations spatiales - unités architecturales et unités urbaines - la structure et la logique intérieure des parcours naissent directement et se lient au système des parcours extérieurs, préexistants ou prévus.

D'autre part, le milieu bâti peut être considéré en termes de rapport entre espaces et systèmes de parcours ; et cela même lorsque ce rapport se manifeste comme une conséquence à des choix d'autre nature et non comme un point de départ pour un projet architectural.

La route -parcours-piétons- considérée comme un lieu de relations entre les différentes activités urbaines, représente la ligne principale, la chaîne des points de coagulation, autour de laquelle la ville-piétons a trouvé son organisation et son développement. Même lorsqu'elles se dressaient le long des lignes de grande circulation ou en correspondance de leurs intersections, les villes prenaient en effet le plus souvent une dimension piétonnière et à celle-ci rapportaient tous leurs éléments significatifs.

Souvent le système des parcours était si lié, sans solution de continuité, avec des espaces assignés à plusieurs fonctions, qu'il rendait impossible - et de toute façon superflue - toute distinction entre espace public et espace privé ; en réalité l'espace urbain était disponible pour la collectivité, et de l'espace total on enlevait de temps en temps des quote-parts appropriées par dimension et par caractères aux différentes fonctions publiques, collectives ou privées.

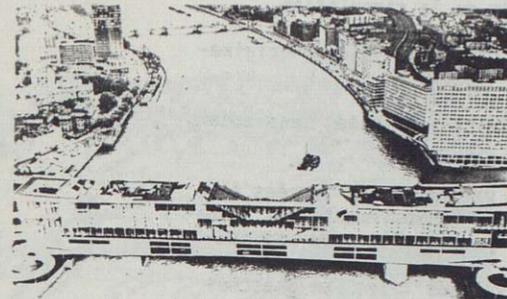
Si les "Sassi" de Matera ou l'agglomération de Capri sont des exemples capables de prouver les limites de ces relations, le Ponte Vecchio de Florence est l'image typique et représentative d'une structure urbaine, édifice-parcours, qui exalte - même en termes figuratifs - la coïncidence entre parcours, considéré comme élément de lien, et une série d'activités urbaines.

Aujourd'hui encore, l'ancienne structure de Neri di Fioravante - enrichie par la suite d'un parcours qui relie les Uffizi au Palais Pitti se cachant parfois parmi les maisons, dépassant l'Arno flanqué de boutiques et de magasins - prouve que la coïncidence entre activités et parcours est sans aucun doute possible à l'échelle des piétons. 600 ans après, la proposition de Geoffrey Jellicoe de relier entre eux les bords de la Tamise (3) - évidemment mise à jour pour répondre aux exigences de la circulation actuelle - prouve au contraire que cette coïncidence perd sa raison d'être lorsqu'elle est rapportée à une dimension différente. Dans le projet pour la Giudecca (4) - un édifice-parcours qui passe au-dessus du canal suivant une ligne qui relie les "campi" vénitiens jusqu'au pont de l'Académie - le principe est encore plus poussé : ce n'est pas possible de concevoir un équipement public qui ne soit pas directement en rapport avec le système préexistant, et il faut, par conséquent, de toute façon rechercher les racines d'un espace public continu, considéré comme faisant partie d'un système.

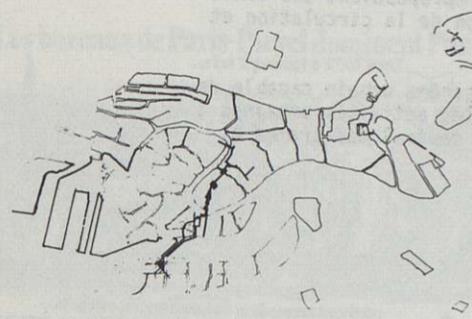
1



2



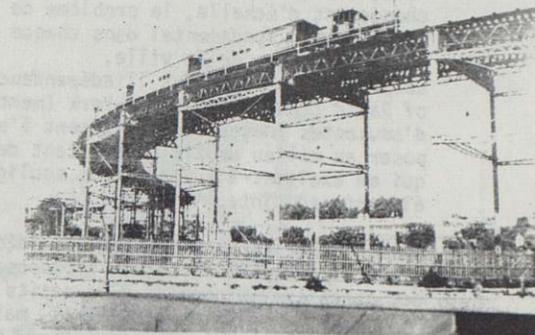
3



4



5



6



VENEZIA E IL MOLINO STUCKY

1975

molino della scuola
 romana della Venezia
 in Italia - 1975

D'autre part, en analysant même rapidement le rapport entre l'organisation de l'espace urbain et les caractères du système du mouvement, on remarque qu'il faut attribuer exactement à une exigence dimensionnelle renouvelée le bouleversement du rapport d'intégration entre parcours et activités, caractéristique de la ville - piétons. En effet, au problème de la circulation routière dans les villes européennes du XIXème siècle, on avait donné une réponse en isolant les piétons par la création de quelques passages couverts et de quelques galeries sur lesquelles donnaient des cafés, des restaurants, des magasins, des boutiques ; mais les "exigences de la circulation" - interprétées presque comme un problème qui était une fin en soi - provoquèrent avec le Paris de Haussmann le commencement d'un procès de remodelage des villes, fondé sur le total déplacement du rapport entre parcours et activités, sur l'invention du réseau routier en tant qu'entité autonome, définie, dans le meilleur des cas, seulement par les façades des bâtiments adjacents. A propos de la Place de l'Etoile, Sitte écrivait : "... elle est très dangereuse pour les piétons. C'est pour cela que, pour remédier un peu ou beaucoup à ses défauts, on a construit des abris qui consistent en des fragments de trottoir au centre desquels s'élève la silhouette élancée d'une lampe splendide, comme un phare parmi les flots déchaînés de la circulation.

Cette île de salut est, peut-être, l'invention la plus grandiose et originale de l'art moderne dans la conception des villes" (5).

La ville de Haussmann devait être "ouverte", subdivisée, alignée, sans aucun abri".

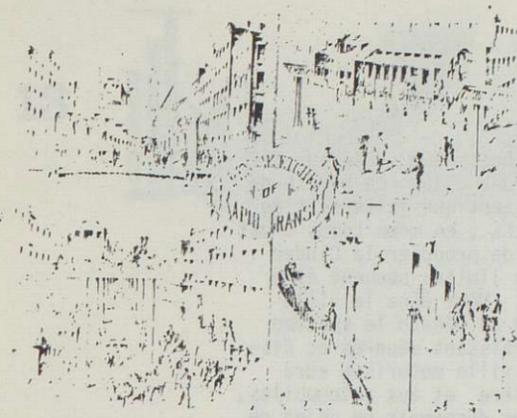
Mais, lorsque, par la révolution industrielle les villes furent forcées à un changement d'échelle, le problème de la circulation, du mouvement, des transports devint fondamental dans chaque hypothèse ou proposition pour une nouvelle structure de la ville.

La première réponse fut l'indépendance des deux systèmes : les Pen Sketches of Rapid Transit, pour New-York (mentionnés par Laurence Halprin) (6) sont d'amusantes images qui anticipent l'avenir et éclairent l'idée de superposer au milieu urbain préexistant des réseaux différenciés de transport qui en exaltent l'autonomie et soulignent leur valeur spatiale en tant qu'éléments adjoints.

Pendant que les utopistes et les idéologues du XIXème siècle - les théoriciens de la désurbanisation - proposaient et expérimentaient des villes et des quartiers autonomes, plus petits, enfermés et intégrés dans la campagne et le vert en plusieurs manières, mais entourées de fabriques et de chemins de fer, Soria y Mata, Eugène Hénard et Tony Garnier repropoisaient une ville conforme à sa nouvelle dimension, projetée en fonction de la circulation et des transports.

Avec la "ciudad lineal" Soria suppose et réalise un schéma urbain capable de considérer en même temps le système de transport et les activités urbaines ; même si la complète indépendance de l'axe routier et central des trames à

7



8



9

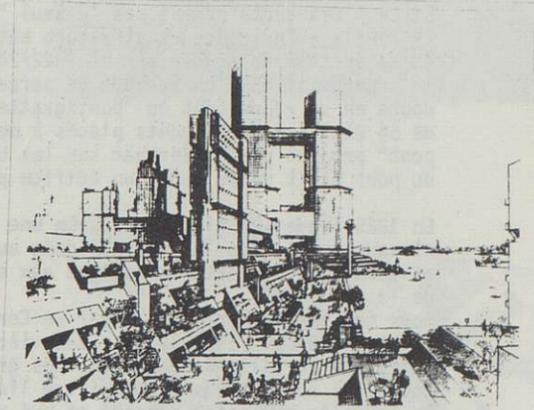
Les bureaux de Paris-Pleyel dominent Paris
...c'est le prestige à 3750F le m²

...et en plus, des équipements entièrement terminés:

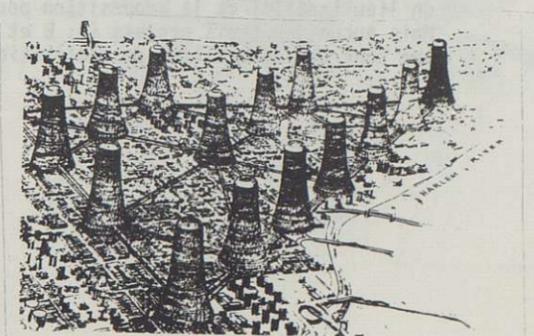
10



11



12



l'égard des lots de terrain - ceux-ci prévus dans une seule suite sur les deux côtés, et utilisables pour la construction d'une cinquième partie de la surface - confirme l'idée d'une ville prévue en tant que juxtaposition d'un système de parcours et d'un système d'activités ; en même temps c'est exactement la simplicité de ce rapport qui permet de proposer la Ciudad Lineal comme "ville de l'avenir, dont les extrêmes limites peuvent être Cadice et Pietroburgo, Pechino et Bruxelles". (7) Même dans la ville industrielle de Garnier et dans la ville motorisée de Hénard le système des transports et celui des activités urbaines paraissent séparés et distincts ; avec Hénard : "... la folle étape de la ville motorisée aura son début. N'en songeant qu'à la circulation routière et aux automobiles, Hénard oublie les maisons et les habitants, devenus désormais un objet de déplacement et d'encombrement". (8).

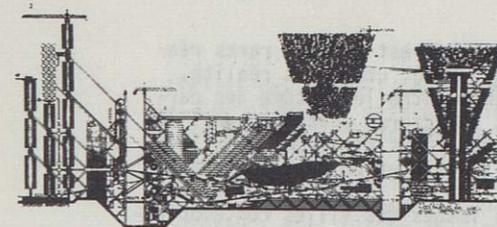
C'est au contraire à un drôle de marchand de brevets, Edgard Chambles, que l'on doit la proposition utopique d'une coïncidence entre les systèmes de transport et les édifices de la ville : à Roadtown (1910) le chemin de fer se déroule à l'intérieur d'un long bâtiment qui s'articule dans le paysage et relie les centres urbains préexistants ; dômes et éléments architecturaux marquent les gares ; le toit est une promenade continue en plein air. "And felt such compact housing would avoid urban sprawl".

Et ce n'est certainement pas le seul "rêve" de ville compacte, fondée sur la réelle coïncidence de structure bâties -résidentielles et de service- et de système de transport. en 1922/24 Mart Stam propose, pour Amsterdam, la superposition d'un système de parcours aux édifices préexistants, sans doute en se rapportant au "pont/gratte-ciel" de Perret qui relie ses tours de 64 étages par des ponts placés à moitié hauteur, et au "gratte-ciel/pont" projeté par H. Bernham sur les bords du lac Michigan : chaque pilier du pont était prévu comme un édifice pour bureaux, avec 25 étages.

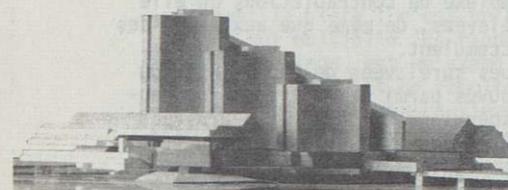
En 1925 Frederick Kiesler propose une "ville dans l'espace" avec plusieurs niveaux : celui de la zone assignée aux jardins, aux prés, aux canaux, et celui des couvertures assigné aux systèmes d'accès aux différents points de la ville. (9)

Tous ces thèmes sont repris par Le Corbusier dans les diverses projets pour le plan d'Alger (1931-1934) : des viaducs pour la circulation passent au-dessus de la ville à la hauteur des gratte-ciel, une autoroute urbaine parcourt les couvertures d'un édifice linéaire qui comprend les résidences de la nouvelle expansion urbaine et qui marque le passage entre l'idée pour un lieu indéfini et la proposition pour un paysage spécifique. Mais aucun des trois projets (A, B et C) pour le Plan d'Alger (10) n'a eu une concrète possibilité de réalisation.

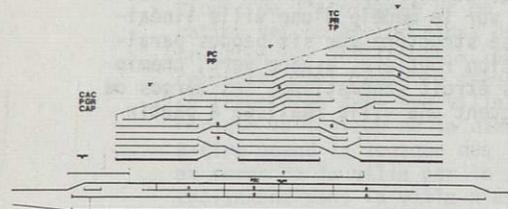
13



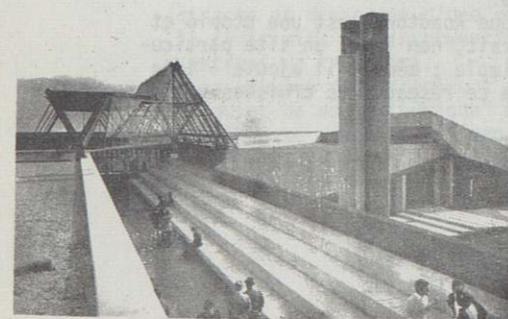
14



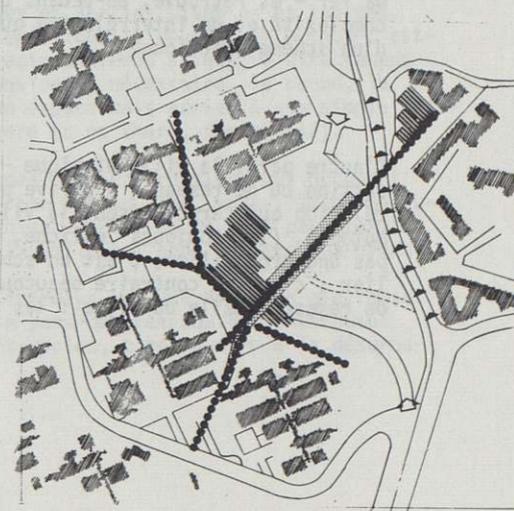
15



16



17



18

La voie expresse qui parcourt le centre de Tokio est une des rares réalisations qui, avec la différence qui sépare rêve, utopie et réalité, concrétise les mêmes principes de coïncidence entre le système des parcours et les activités urbaines ; ici, les structures portantes de l'autoroute en même temps que l'espace au-dessous, sont utilisées pour les activités commerciales et collectives de la ville et du quartier traversé.

Dans la plupart des cas, au contraire, les images des villes contemporaines expriment, par l'indépendance et la superposition des autoroutes et des rues surélevées aux structures de nouvelle construction, pas seulement la conception indépendante du système des transports par rapport à ceux des autres activités urbaines, mais aussi l'indépendance des procès de décision et de réalisation qui caractérisent la gestion de la ville contemporaine et la dissociation entre les éléments constitutifs du milieu urbain.

L'entrée à San Francisco, pour ceux qui viennent de l'aéroport, ou le système des autoroutes sur le Lake Shore Drive de Chicago, donnent des images exaspérées de cette indépendance et du complexe de contradictions qu'elle manifeste. Parmi les pilons des rues surélevées, de même que aux pieds des grands aqueducs romains, des baraques s'accumulent.

Dans une échelle plus petite, les mêmes rues surélevées de Gênes, Rome ou Naples avec leurs tracés péniblement retrouvés parmi des édifices résidentiels bâtis selon la seule logique de la spéculation foncière, n'arrivent à contenir, pas même en très petite quantité, les hypothèses de structure urbaine et d'intersection entre les systèmes qui en font part, acquises en théorie depuis plusieurs dizaines d'années.

Sans doute, la ville qui coïncide avec une rue - l'hypothèse de Soria y Mata, celle pour Roadtown, pour Alger ou pour Rio de Janeiro - est une utopie : la ville n'est pas une ligne ; elle exige une épaisseur convenable dans laquelle on puisse articuler les nombreuses et complexes intersections réticulaires qui visent à l'ancrer au territoire en toutes directions : de même Stalingrad, bâtie en 1930 sur le modèle d'une ville linéaire - sur proposition de Miljutin et May - se structure sur six bandes parallèles - fleuve, parcs, résidence, circulation routière, espace vert, chemin de fer - et retrouve, au-dedans de ce plus étroit schématisation, les marges de complexité et de interrétation qui distinguent une ville réalisée à partir d'un schéma fonctionnel.

D'autre part, la ville utopique - même lorsqu'elle contient l'idée d'intersection ou de réseau - n'arrive pas à exprimer les systèmes complexes de relation qui caractérisent la ville réelle.

Motopia, (11) toujours Jellicoe, de même que Roadtown, est une utopie et pas une proposition ; c'est un schéma abstrait, non lié à un site particulier ; c'est au contraire beaucoup plus simple ; même s'il ajoute l'idée de réseau à celle de ligne : les noeuds de ce réseau, les croisées résiden-

tielles de la ville, contiennent les activités collectives et de service et les parkings, mais dans leur dimension et simplicité ils semblent vouloir effacer l'expérience de la dimension et de la complexité du noeud urbain motorisé.

Sur le plan figuratif, les noeuds de Motopia semblent pouvoir se relier aux Circus anglo-saxons, conçus pour retrouver un espace urbain à petite échelle ; mais ils se révèlent évidemment incapables de contenir la dimension motorisée de l'utopique Motopia. Bath Circus, Regent square à Londres ou Disengoff Square à Tel Aviv sont encore un point vide dans la ville ; ils résolvent avec simplicité un carrefour routier, mais en même temps cherchent à accomplir une autre fonction : l'espace vert, le paysage, les jeux des enfants, le temps libre.

Dans la ville historique, dans la ville-piétons, le noeud urbain coïncide avec la place ; c'est un vide dans le magma des bâtiments, c'est un point qui multiplie les rapports et exalte les relations : pizza del Campo, à Siena, est un exemple assez significatif d'une place interprétée comme un point de récolte, signe vide de la ville.

Dans la ville du dix-neuvième siècle, dans la ville des transports et motorisée, la place devient essentiellement un point d'intersection ou de convergence de la circulation routière ; mais sur le plan figuratif elle devient aussi un point focal de la ville, un croisement d'axes géométriques, le fond d'une perspective. Commencée par l'adhésion aux théories des utopistes socialistes (l'idée des centres ouvriers, le mythe de la rue droite, la ville sacrifiée à la circulation routière, la démolition au nom de l'hygiène et de l'ordre, l'apologie des espaces verts) la transformation des grandes villes représente le début de la logique des démolitions, de l'isolement et de la mise en valeur des monuments, de la séparation des objets urbains, de la "représentation" des façades, de la construction par lotissements isolés, de la spéculation foncière. La ville compacte, dans laquelle chaque élément était la partie d'un tout continu, se transforme dans une ville désagrégée en parties diverses et isolées. Lorsque la logique de la circulation individuelle devient un mythe, c'est-à-dire quand la logique des liaisons autoroutières s'intègre directement au corps de la ville par le saut dimensionnel nécessaire, le noeud, le croisement dans la ville n'est plus un espace mais arrive à une simple fonction : comme dit Gertrude Stein : "There is no there, there" (12).

Rapportée à la ville, l'indifférence des raccords routiers qui occupent une exorbitante partie de terrain ne fixe pas un lieu, mais l'image hallucinante et dissociée d'une réalité isolante. Et l'on ne veut pas nier ici la légitimité des interventions dans la ville qui sont reliées aux grands systèmes de transport.

"Les oeuvres des ingénieurs pour les freeways ont une histoire glorieuse au point de vue esthétique" même si le sens des réseaux des autoroutes urbaines se rapporte à l'exode des métropoles, c'est-à-dire à la désurba-

nisation et l'avènement de la cité-territoire préconisé par Wright dans l'hypothèse prophétique de Broadacre city (13). D'autre part, "par tradition, il y a eu toujours un élément de larges dimensions et immuable, tel que l'acropole, le fleuve, le canal ou bien aussi une caractéristique particulière du terrain, qui constituait le facteur capable de justifier et expliquer l'entière structure de la communauté, et en même temps d'assurer l'identité des parties dans le cadre complet. Aujourd'hui notre principale lacune se trouve précisément dans le manque d'éléments agglutinants, d'identité dans les grandes métropoles : et on devra sans doute rechercher la réponse à ce problème dans un système routier précis de grande portée : l'artère motorisée urbaine, élevée de la fonction facilitante à la fonction unificatrice" (14).

The Alexander Hamilton interchange à New York donne en ce sens une image de vigueur remarquable parce qu'il contient, simultanément présentes, une pluralité de valeurs et prouve la possibilité qu'un noeud urbain se réfère avec précision aux lieux, imprègne un terrain dans son ensemble, et se met dans la même échelle du système urbain auquel il appartient. C'est-à-dire que, rapportés à leur propre échelle dimensionnelle, les raccords des autoroutes urbaines peuvent retrouver des significations spatiales précises. Le cas particulier est plein d'intérêt soit pour la superposition d'une pluralité d'éléments d'époques diverses, soit parce qu'il montre la différente signification et la différente valeur assumées dans le temps par la même partie de la ville, et enfin par la présence d'une suite de gratte-ciel, directement rattachés à l'axe routier principal. Sous quelques aspects, l'image de l'Alexander Hamilton interchange montre l'adaptation à la réalité des significations contenues en quelques "visions de villes" par Saint'Elia. Le saut d'échelle qu'on peut remarquer dans l'image de l'Hamilton Interchange, malgré la faible intersection des gratte-ciel avec le système de la circulation routière, nous fait réfléchir sur le danger de l'autonomie de chaque partie dans l'énorme dimension des métropoles contemporaines. L'accroissement des exigences et l'expression dimensionnelle de leurs nécessités vont confirmer un procès de construction de la ville par des systèmes autonomes, vus, dans les cas meilleurs, dans un rapport générique avec un programme d'urbanisme.

En résumé, la place vue comme un espace vide, disponible et réunissant les fonctions associatives de la ville, est remplacée par le point focal, l'Arc de Triomphe, puis l'espace vert - héritage ou essai de retrouver un espace collectif - puis le néant des raccords des expressways. L'altération des rapports dimensionnels ne permet pas aujourd'hui une coïncidence permanente entre réalité pour piétons et réalité urbaine : le sens de la place vue comme un lieu de rencontre, d'échange et de communication, doit alors se rechercher ailleurs, en dehors du système routier. Dans le Rockefeller Center à New York (1932-39) les fonctions en commun sont réunies dans le système de base articulé en plusieurs niveaux, séparé de la 5th avenue ; l'hôtel de ville de Tokio, idéologiquement lié aux grandes gale-

ries qui caractérisent le renouvellement urbain du XIXe siècle, devient un espace couvert et fermé de la ville ; le centre de Cumbernold New Town - édifice linéaire à plusieurs niveaux-piétons au-dessous duquel passe une route automobile - isole, mais relie entre eux une pluralité d'équipements publics et de service. Il faudrait se demander s'il est tout à fait vraie que, "puisque dans la ville ancienne le système des canaux et celui des fortifications étaient les seules choses à l'échelle urbaine", de même le complexe des autoroutes est, pour la ville nouvelle, la seule chose à l'échelle urbaine (15).

L'exaltation de la réponse aux exigences dimensionnelles de la circulation routière individuelle implique un modèle précis pour le développement de la ville qu'on retrouve d'une façon directe dans la structure typologique des édifices : les gratte-ciel - énormes unités autonomes et séparées l'une de l'autre - se poursuivant follement entre records dimensionnels et solutions technologiques toujours plus extrémistes, visent à s'organiser comme des villes dans la ville, font un mythe de leur capacité de se suffire à eux-mêmes et de celle de chaque unité qui les compose, deviennent le symbole d'une ville qui exalte l'isolement de chacune de ses parties et nie la possibilité de survivance du parcours-piétons vu comme un domaine de relations et d'échanges. Leur seul rapport avec la ville reste le fait que le monde aux alentours se mire dans les grandes surfaces vitrées qui les séparent de l'extérieur (16). C'est pourquoi la tour de Paris-Pleyel se dresse sur l'homonyme gare du métro, comme si elle voulait désigner un monde dans lequel les individus ne doivent se rencontrer jamais, dans le passage entre le moyen de transport collectif et le poste de travail. Le Pan-Am à New York avait déjà réalisé le même principe en se plaçant au-dessus de la Grand Central Station et disposant sa couverture pour l'atterrissage des hélicoptères.

Sans doute, si la structure de la ville peut être considérée comme une représentation des rapports sociaux et des comportements, une ville qui, au contraire, vise à isoler les individus, à les soustraire à toute forme de rapport de socialisation, à les séparer en résidences où on peut arriver seulement par des moyens de transport individuels, peut décidément être définie "réactionnaire" et isolante. L'hypothèse alternative, pour une ville ouverte et sociale, semble devoir se fonder sur une structure dominée et pénétrée par le système continu des espaces collectifs qui pénétrant graduellement dans chaque domaine urbain, réseau de lien et d'union entre les diverses parties.

En définitive, si la progressive annulation de tout rôle social des espaces urbains et la perte de la dimension humaine de la ville sont déterminées par la coïncidence toujours plus forte de la structure urbaine avec la structure des transports mécanisés, toute hypothèse de nouvelle appropriation passe par la détermination de structures alternatives, assignées aux parcours-piétons.

Il y a cent ans (1876) le célèbre tableau de Erastus Salisbury Field - Historical Monument to the American Republic - (17) donnant à l'avance une réponse à ce problème, proposait des structures minces pour relier, par des drôles de petits trains, les zones plus hautes de sept gratte-ciel ; en

1908, "The King's dream" suppose fantastiquement que les gratte-ciel de New York se rattachent entre eux par des passerelles pour piétons qui déterminent, entre les étages plus élevés, un système superposé parallèle au sol, qui assure un moment de relation et de rapport.
Un peu plus tard, Werner Hagemann (1913) et Harvey Wiley Corbett lancent des propositions rationnelles avec les mêmes objectifs, en proposant d'introduire des systèmes de trafic sélectionné, à plusieurs niveaux, pour relier des éléments séparés de la ville bâtie.

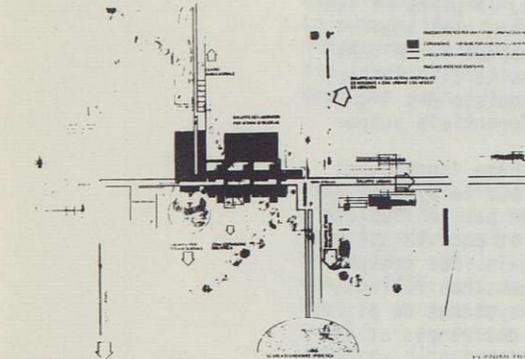
Au rêve de Moses King fait toutefois pendant l'utopie de Theo Van Doesburg qui, dans sa "ville de la circulation routière" propose une systématique application - abstraite et géométrique - du principe d'union entre les édifices urbains. La réalité réductrice habituelle nous donne le seul exemple de la Wrigley Tower de Chicago (1924) : deux gratte-ciel liés au 14ème étage à cause de l'occasionnelle nécessité de relation entre les bureaux d'une même banque.

Le thème de la liaison entre des édifices différents et très hauts est repris après 50 ans dans le projet de Battery Park City à New York. Villes au dedans de la ville, les super-gratte-ciel reliés entre eux sont cependant en réalité encore analogues aux gratte-ciel isolés, dans leur refus à faire partie de la ville. Les rues qui les traversent et les relient proposent encore une fois d'une façon conceptuelle le principe rationaliste de la capacité de se suffire à soi-même, énoncé dans le programme de l'unité d'habitations de Marseille. Celle-ci traversée par une route barycentrique qui a la tâche de lier encore plus et à chaque moment, les habitants à ses propres édifices, c'est-à-dire se concluant dans une gigantesque machine antiurbaine.

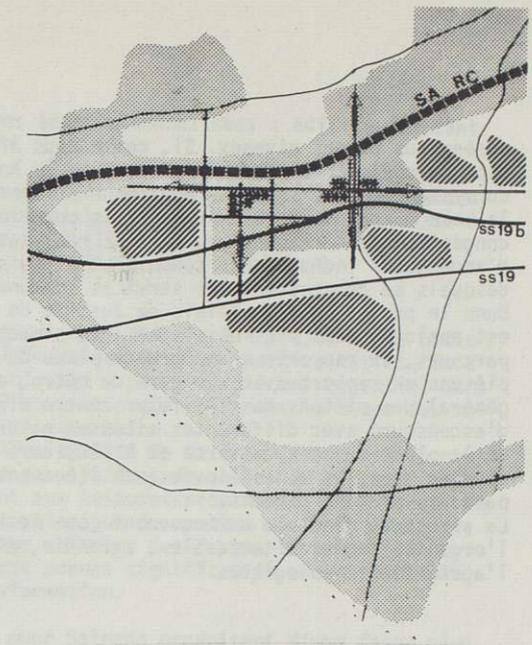
A l'unité de Marseille s'oppose, après quelques années, le programme pour le Golden Lane des Smithson, et suivi de la réalisation de Park Hill à Sheffield : le parcours qui relie les habitations, les équipements commerciaux et les autres activités n'est plus barycentrique et isolé au dedans de l'édifice quelque grand qu'il soit, mais se relie en système aux parcours qui structurent la ville. C'est évident en ces exemples que l'objectif n'est pas celui de parvenir simplement à des grilles superposées et parallèles - hiérarchiquement organisées - de systèmes de parcours-piétons mécanisés ; l'objectif est, au contraire, celui de réaliser l'absolue indépendance géométrique entre le réseau de la circulation pour piétons et le réseau de la circulation routière.

Dans l'unité expérimentale des services collectifs intégrés à Rende, un réseau de parcours-piétons qui suit l'orographie des lieux, rattache, sur les couvertures équipées, les diverses parties ; propose une image architecturale qui franchit le lot de terrain assigné au programme, reliant entre elles des unités urbaines actuellement séparées par des axes routiers de grande circulation.

C'est encore à une banque, le siège central de la banque d'Amérique à San Francisco, l'exemple d'un gratte-ciel qui introduit l'idée des places super-

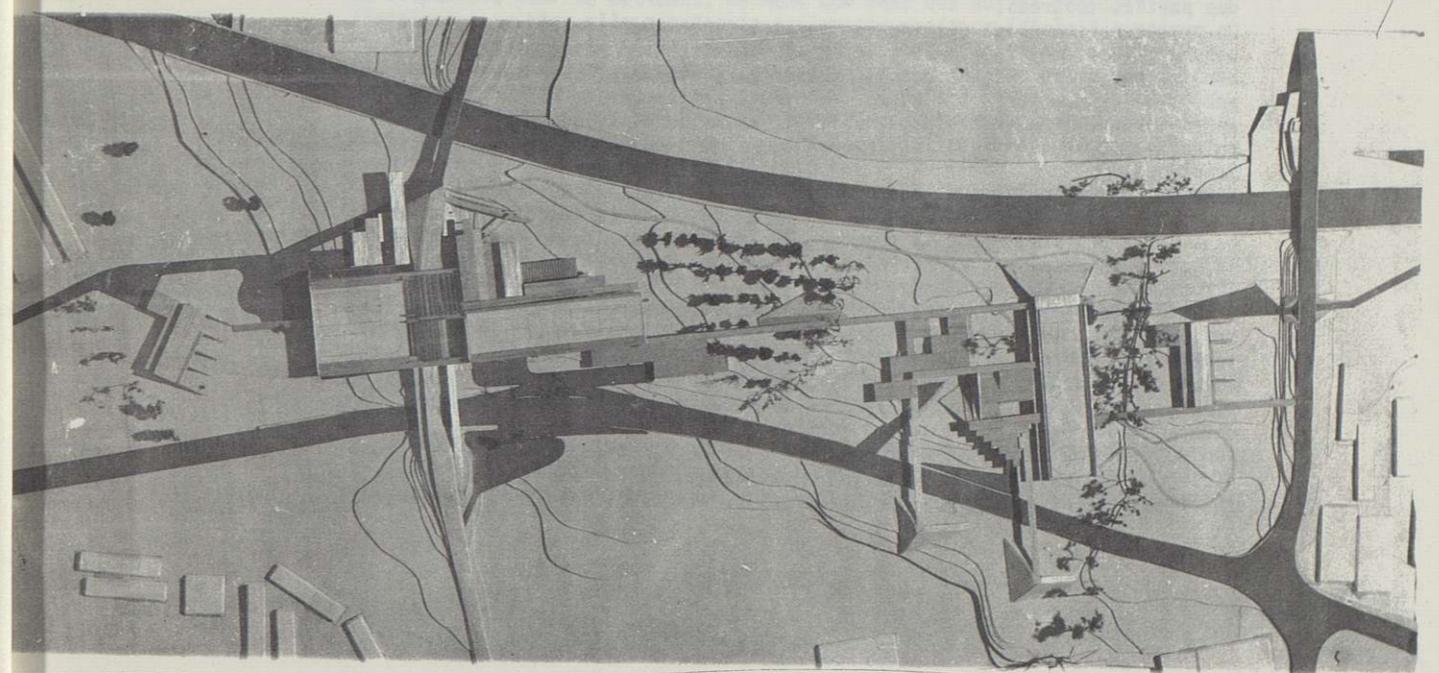


19



21

20



posées aux divers niveaux. Si, comme nous l'avons déjà vu, la place et les espaces collectifs et de service, dans le Rockefeller Center, sont isolés du système routier qui les environne et ramenés dans un espace fermé dans la base du complexe bâti, rare oasis pour les piétons dans la circulation congestionnée de Manhattan, dans la réalisation de S. Francisco des lignes d'ascenseurs indépendants conduisent à trois niveaux préférentiels autour desquels se concentrent les services communs.

Dans le projet pour le Palais de Justice de Naples, le schéma fonctionnel est analogue mais plus développé : la structure se fonde sur le système des parcours, se rapporte à une grande place de base traversée par le flux des piétons en rapport avec une gare du métro, et dirigé par et pour le système général des piétons dans le futur centre directionnel urbain. Des groupes d'ascenseurs avec différentes vitesses et de diverses dimensions relient, de la place de base couverte et à plusieurs niveaux, des systèmes de places situées dans les zones élevées, et liées entre elles par des rampes et des parcours-piétons directs.

La structure générale du mouvement joue le rôle d'élément générateur de l'organisation architecturale ; agrandie, elle devient l'explication de l'agrégation typologique.

Dans les images urbaines ironiques de Peter Cook - Plug in city, 1964 - ou dans le Mummers Theatre de Oklahoma city (1971) par John Johansen, le parcours aérien, un tuyau ramasseur de fluxes, figurativement près des couloirs télescopiques des aéroports plus récents, relie - comme dans le King's dream - des parties séparées.

Un procès rationnel de distinction des activités individuelles conduit Johansen à les identifier en des formes autonomes, à en redécouvrir et résoudre les relations lançant dans l'espace leurs liens. L'image captivante, rapportée à la structure de l'atome, ne permet pas toutefois d'oublier que, même en ce cas, le parcours est une simple relation distincte et isolée, ne coïncide avec aucune fonction, est un temps mort entre des activités disjointes.

Sous ce profil analytique le Guggenheim Museum matérialise l'hypothèse opposée : tout près du Central Park, un groupe d'ascenseurs conduit le public en haut sur l'édifice, et de là commence un lent parcours de descente allant vers la sortie et résolvant en soi-même la fonction, la forme et le sens de la structure du musée de Wright.

L'intégration entre parcours public et activités est une hypothèse de travail qui bouleverse la structure logique des villes rationalistes : le centre d'intérêt de la recherche d'un projet se tourne des problèmes d'organisation autonome de la fonction, vers l'organisation de l'espace en termes d'association humaine. L'espace est un système de lieux disponibles pour des activités diverses et reliées entre eux in continuum par des endroits pour des activités multifformes. Non plus donc des problèmes de fonctions codifiées et organisées en des bâtiments directement adaptées et, conformément au programme, suffisants à soi-même ; mais priorité des relations et des liens. Activités

en tant que fragments de fonctions institutionnalisées ; édifices en tant que fragments d'un continu urbain.

La proposition de B. Richards et C. Dean pour Soho (1959) se fonde sur l'idée de quelques édifices qui se basent sur des parcours-piétons, essentiellement liés aux activités commerciales et qui sont reliés alternativement aux nouvelles autoroutes urbaines (18).

Le sens de la proposition typologique contenue dans le projet d'une école à Bologne ne se trouve pas dans l'image des diverses parties bâties, mais dans le vide central à plusieurs niveaux - parcours-piétons essentiel dans un système urbain - autour duquel on peut programmer dans le temps des moments différents de la vie scolaire et urbaine.

Dans le projet de concours pour l'université de Salerno (19) c'est encore un vide - au-dessus et au-dessous des systèmes de salles de classe à amphithéâtre, directement lié au sol et aux toitures/promenades - qui constitue le noeud central et l'invariant typologique du système continu d'édifices proposés pour réunir dans une trame unitaire des fragments préexistants : la gare de chemin de fer, et autres noeuds significatifs d'une structure urbaine en voie de violente transformation.

Les "édifices-parcours" proposés pour Salerno organisent d'une façon plus complexe le principe linéaire d'organisation déjà analysé dans ses diverses interprétations dans les projets de concours pour l'Université de Calabre (20) : la ligne est parfois matérialisée et coïncide avec un espace de service, de même que dans le projet du groupe Gregotti ; ou bien avec une bande disponible pour le bâtiment, de même que dans des autres propositions linéaires ; ou bien elle représente seulement une façon idéale d'aggréger des espaces collectifs et des parcours, de même que dans notre schéma général de repère pour les premières interventions. Ce dernier est lié à un terrain onduleux, très riche d'influences spatiales, choisi avec l'objectif de troubler les typologies canoniques des édifices universitaires. L'objectif était de lancer des parcours horizontaux parmi les hauteurs, passer au-dessus des bibliothèques et des laboratoires en utilisant leurs couvertures, introduire dans le territoire une image principalement urbaine, mais capable de tirer des idées d'une morphologie très particulière en exaltant ses caractères (21).

Dans les habitations pour les étudiants universitaires à Naples, la structure des parcours-piétons constitue l'axe central de l'intervention, coïncide avec le système des espaces collectifs, implique les couvertures en suivant l'orographie du site, introduit des noeuds et des liens insoupçonnés et alternatifs, en formant un "feu" pour toute l'organisation de la zone universitaire dont bouleverse la règle originare.

La symbiose édifice-rue, qui privilégie les parcours, coïncide avec le refus de l'intervention par parties autonomes et le bouleversement du type de bâtiment fondé sur les précaires codifications de suites fonctionnelles, sans

tomber dans le piège de la vague indifférence des anonymes édifices urbains, à l'occasion disponibles pour plusieurs fonctions, mais en réalité pour aucune. Cela veut dire substituer à une suite de concaténations de fonctions précises une structure fondée sur les lieux de relation, parfois apparemment superflus, mais capables de réfléchir les dérogations à la représentation institutionnelle.

Les espaces de parcours, dans la structure des nouveaux types urbains, matérialisent l'intersection d'activités diverses, se fondent sur les invariants structuraux de l'organisation spatiale, et redonnent à la ville le sens de ses lieux reconnaissables, disponibles pour des actions dans l'espace et donc sans aucune fonction connue.

LEGENDES DES ILLUSTRATIONS

1. Florence, le Ponte vecchio
2. Londres, projet pour la Tamise (Jellicoe & Coleridge)
- 1975 → 3. Venise, projet pour la Giudecca (avec Cecere, de Felice, Guida)
4. Ifère is no there, there
5. New York, chemin de fer surélevé
6. San Francisco, express-way
7. New York 1875, pen sketches of rapid transit
8. New York, The Alexander Hamilton interchange
9. Publicité de la tour Pleyel à Paris
10. King's dream of New York
11. New York, Battery Park City (Harrison, Abramovitz, Johnson, Burgee)
12. Projet pour Harlem (Fuller & Sadao)
13. Plug in City (Peter Cook)
- 1974 → 14. Naples, Palais de justice - vue d'ensemble
- 1974 → 15. idem - section (avec Beguinot, Capobianco, Zagaria)
- 1972 → 16. Unité plurifonctionnelle de l'Université de Calabre, continuité entre parcours intérieurs et extérieurs
- 1969 → 17. Naples, Bourse des Marchandises - vue de la galerie intérieure (avec Capobianco, Dalisi)
- 1977 → 18. Naples, habitations pour les étudiants universitaires (avec Capobianco, Zagaria)
- 1964 → 19. "un seme per la metropoli", Bologne, projet d'une école (avec Dalisi)
- 1975 → 20. Roges di Rende, unité expérimentale de services collectifs (avec De Rango, Malara, Rocereto) - schème des parcours-piétons
- 1975 → 21. idem - vue de la maquette

→ projets par les auteurs

notes

1. cfr. Shadrach Woods: "Web", dans "le carré bleu" feuille internationale d'architecture, Paris - n°3/1962
2. Une oeuvre systématique en cette direction est celle de C.Alexander: "Note sulla sintesi della forma" e "La città non è un albero", ed. il Saggiatore 1967
cfr. aussi S.Chermayeff et C. Alexander: "Spazio di relazione e spazio privato", il Saggiatore 1968
3. "CRYSTAL SPAN - Proposal for the Thames", London
projet de Jellicoe et Coleridge (infoplan limited)
4. T.Cecere, E.B.De Felice, L.De Rosa, E.Guida, M.Pica Ciamarra:
Venezia e il Mulino Stucky, août 1975
..... de la relation
5. Michèle Ragon: "Storia dell'architettura e dell'urbanistica moderne", Editori Riuniti - Rome 1974

6. Lawrence Halprin: "Freeways", Reinhold Corporation, New York 1966
7. cfr. G.Collins: "Lo sviluppo della pianificazione lineare" dans Arturo Soria y Mata: "La città lineare", il Saggiatore 1966
8. M.Ragon: Storia cit. vol.II, page 37
9. cfr. G.Ciucci, F.Dal Co, M.Manieri Elia, M.Tafuri: "La città americana dalla Guerra Civile al New Deal", La Terza, Bari 1973 et en particulier M.Tafuri: "La Montagna Disincantata".
10. Le Corbusier: Oeuvre Complète, vol.1938/46, Les éditions d'architecture, Zürich 1946
11. "Motopia", proposition pour une new town, par Jellicoe et Coleridge (F.C.Pritchard, Wood and Partners Ltd)
12. cité par Laurence Halprin, dans "Freeways", page 160
13. B.Zevi: "Un'autostrada con dieci infarti", dans "Cronache di Architettura", vol.IX n°984 - Laterza, Bari 1974; et B.Zevi: "Spazi dell'architettura moderna", 485 Einaudi, Torino 1973
14. A. et P.Smithson: "Struttura urbana", Calderini, Bologna 1971
15. A. et P.Smithson: "Struttura urbana", cit. projet pour la Mehringplatz, Berlino 1962
16. cfr. L'Architecture d'aujourd'hui, n°178/75 "Gratte-ciel", et en particulier la conclusion de l'essai par M.Tafuri, La dialectique de l'absurde
17. Morgan Wesson Memorial Collection - Museum of fine arts, Springfield, Mass. USA 1876
18. cfr. B.Richards et E.Dean dans: Brian Richards "Città futura e traffico urbano" Marsilio, Padova 1967
19. cfr. L.De Rosa e M.Pica Ciamarra: "Proposition pour l'insertion de l'Université dans une trame urbaine", dans "le carré bleu", feuille internationale d'architecture, Paris, n°1/1976
20. cfr. L.De Rosa e M.Pica Ciamarra: "una prima lettura dei progetti per l'Università della Calabria", dans "L'Architettura, cronache e storia", n°227/1974
21. B.Zevi: "Polmone per un settimana d'acciaio", dans "Cronache di Architettura" n°913, vol.VIII, Laterza, Bari 1973

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE /SUITE/ x

Voir: n° 1/1977: "Limites administratives 36 000 mailles à reprendre" et également n° 4/1975: "Profession ? Urbaniste !"

Jean-Pierre VIGNAL,
Atelier d'aide architecturale pour la zone périphérique du Parc National des Cévennes.

Nous voudrions bien que la publication d'Alain Gauthrand dans le dernier numéro du Carré Bleu déclenche une série de réflexions parmi les professionnels de l'urbanisme et de l'architecture. Personnellement, nous aimerions bien les connaître ces réflexions, car les questions soulevées sont d'importance autant que d'actualité, et il est des périodes où on aime bien faire le point. Or le texte publié, s'il est un bon support pour le commentaire, l'évaluation et évidemment la critique, il est aussi et surtout très court, très simplifié, et voulant embrasser l'ensemble du problème fatalement très réducteur. C'est justement en regard de ces caractéristiques (surtout de la dernière) qu'il constituerait un test intéressant. Espérons que beaucoup auront notre réaction et que la discussion, l'échange, pourrait se faire jour, surtout en province où, il faut bien le dire, le dialogue entre gens concernés (que dire des autres !) n'est pas un fait très courant...

Pour ouvrir le débat, nous lancerions volontiers des phrases comme :
Que faisaient les architectes et/ou les urbanistes pendant la période que décrit Alain Gauthrand ? quel était leur statut social ? que font-ils maintenant ? il n'y a pas eu que les ministres pour décider ?
Est-ce que la mobilité sociale est réellement perçue pour tout le monde (urbanistes, élus) comme un facteur positif ou négatif, mais surtout lié étroitement au modèle social de la société occidentale ?
Les problèmes de structures qui sont sous-jacents à ces propos sont-ils des problèmes d'espace seul (de sa production) ou d'espaces et de structures sociales ?

L'urbanisme qui est un champ à forte prédominance idéologique n'est-il pas entre tous celui où la recherche fondamentale (qui existe pourtant ailleurs) devrait être parmi les plus connus du public. Le C.N.R.S. dispose d'un département de géographie, mais pas d'urbanisme ni d'architecture, etc.
La liste peut être longue (elle l'est !), ce qu'il faut c'est du monde pour y répondre et y travailler. Du monde ? C'est la première des questions. Où sont les urbanistes et les architectes ? Que font-ils ?

Qui ne pourrait être d'accord sur la plupart des faits rapportés par Alain Gautrand dans le n° 1/77 du Carré Bleu ?

Mais les solutions proposées me paraissent relever d'une certaine méconnaissance et d'une contradiction fondamentale entre une proposition de centralisation renforcée et les souhaits d'une libéralisation des structures locales.

Le problème est essentiellement politique. Il faut bien se rendre compte que le "plan national d'aménagement du territoire" ne peut être qu'une institution technocratique qui ne peut avoir de réalité démocratique que dans le cadre de discussions au parlement, préparées et démultipliées à l'échelon des conseils régionaux. Nous y viendrons peut-être mais nous en sommes encore bien loin.

Les grands projets du plan de la DATAR, aménagement du Rhône, du Languedoc et du littoral languedocien, des côtes de Gascogne, le canal de Provence, Fos, Dunquerque, encouragés à l'époque gaullienne, ne peuvent pourtant pas compter pour rien !

En tout cas, il y a antinomie certaine entre les grands projets nationaux et les essais de déconcentration et de décentralisation souhaités - tant que le personnel chargé de l'étudier et de le mettre en oeuvre ne changera pas.

Car il n'y a qu'une seule administration issue des mêmes écoles X et ENA où tous se tutoient et tous sont interchangeable. Lisez "L'Ere des Technocrates" de Jean-Claude Thonig.

Si l'initiative a échappé aux élus locaux, c'est qu'ils l'ont accepté, sinon voulu. La vérité est qu'il y a trop souvent collaboration occulte entre eux et l'administration. C'est tellement plus facile de protester apparemment et de se laisser faire en réalité, c'est en tout cas la meilleure façon d'obtenir les subventions qui vont aux enfants sages...

En toute hypothèse, j'estime qu'il faut dissocier les deux problèmes : celui de la planification nationale et celui des aménagements régionaux et locaux. A mon avis, le début de toute réforme passe par la création de structures techniques dépendant des collectivités locales et indépendantes de l'Etat - à commencer par les régions et les groupements des communes.

Il ne dépend que des collectivités locales de se doter des organismes nécessaires et de cesser d'abandonner leurs plans aux GEP et aux émanations du Ministère de l'Equipement. Les fonctionnaires et l'administration de l'Etat resteront pour coordonner, éventuellement conseiller... et pour transmettre... Il y a bien assez dès maintenant d'urbanistes au chômage pour répondre à la demande et y satisfaire aussi bien et mieux que les ingénieurs des travaux publics débordés de travail.

La deuxième réforme porte nom : le foncier.

A quoi bon faire des plans s'ils se contentent d'enregistrer les positions acquises, à l'avance, par les spéculateurs ? Il faut que les collectivités locales se donnent également les moyens de mener des politiques foncières dignes de ce nom. Il leur faut SPECULER A LEUR PROFIT et ne pas abandonner

ce fructueux commerce aux banques et aux investisseurs privés. Ce qui a été fait sur le littoral languedocien peut être réalisé partout. Il suffit de créer des organismes ad hoc.

Pourquoi y a-t-il deux morales : l'une admise pour les opérateurs privés, l'autre où doit se cantonner la puissance publique ? Le jour où celle-ci systématisera sa politique foncière à long et même à moyen terme, où elle le mènera avec un esprit offensif, on pourra aménager le territoire. Et la valorisation du terrain permettra de financer le système.

Actuellement les plans en France se contentent d'avaliser les positions préparées par les spéculateurs aux dépens du contribuable - sous peine de tout bloquer.

Encore faut-il, ici aussi, que les élus le veuillent. Pour qu'ils le veuillent, il faut que les électeurs l'exigent.

Quant aux regroupements de communes, c'est également un vieux problème politique. Les organismes techniques et fonciers créés pour leur fournir les moyens d'une action concertée sont une voie immédiate à utiliser. La personnalité communale a une valeur qu'il faut mettre à profit et ne pas détruire à la légère. Dans les grandes villes, l'urbanisme se discute plus facilement au niveau des quartiers. Voyez les méthodes utilisées en Italie, à Bologne notamment. Et les comités d'intérêt de quartiers prennent progressivement pied en France, comme les associations d'usagers ou de défense...

Un Ministère de l'Aménagement du territoire serait, je le répète, une structure qui ne peut être que technocratique. Il irait obligatoirement à contre sens de l'urbanisme issu de la base que souhaite ou paraît souhaiter Alain Gautrand. La DATAR existe toujours. Elle offre l'immense avantage - même si elle paraît sommeiller quelque peu actuellement - d'être un organisme de réflexion léger. Pourquoi en faire un ministère pesant qui ne pourrait que contrecarrer l'émancipation locale ?

C'est donc aux élus locaux, et à eux seuls, de revendiquer cette émancipation. Rien ne les empêche de le faire dès maintenant. Ils doivent abandonner les complexes d'infériorité qui sont les leurs. En se dotant de moyens nécessaires : organismes techniques, organismes fonciers, ils auraient tous les moyens d'agir efficacement et d'indiquer la voie au système étatique en place qui les suivrait. La réforme doit venir de la base, non du sommet. A nous de faire passer nos convictions dans les programmes de tous les partis politiques quels qu'ils soient...

english summary

Pedestrian courses as integral parts of new urban typologies by Luciana de Rosa and M. Pica Ciamarra.

The study is based on several assumptions :

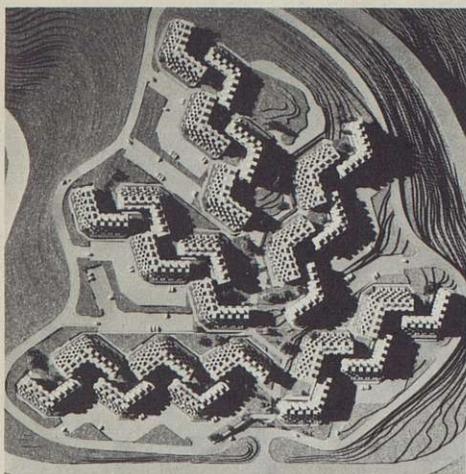
- the urban communications system is a primary element of spatial organization
- pedestrian ways serve at the same time for communication and for social intercourse. The distinction between «served» and «serving» spaces has to be abolished
- circulation pattern in towns is generating a complex hierarchy of various activities according to rules depending on scale of various groups, on functions and frequency of use
- a typology based on codified functional sequence is replaced by a process of creations of organized space, previously subject to disintegration into functional parts.

Integration of communications systems and spaces for various activities upsets the logical structure of the rational city.

Reactions against predominant tendencies in the realm of urban communications are examined under a historical angle. Actual tendencies for instance, separate housing estates by favouring access by private car alone, a planning utterly reactionary as it achieves total isolation of the individual. The authors insist on the importance of pedestrian ways as structuring elements of the town.

Under the title **national land use planning** we publish a series of answers and comments on ideas set forth in our previous number dealing with settlement structure in France (1). Our contributors are partly in favour of a decentralization in the realm of planning management but critical about a national land use plan which would reinforce the role of central authorities.

(1) see number 1/77.



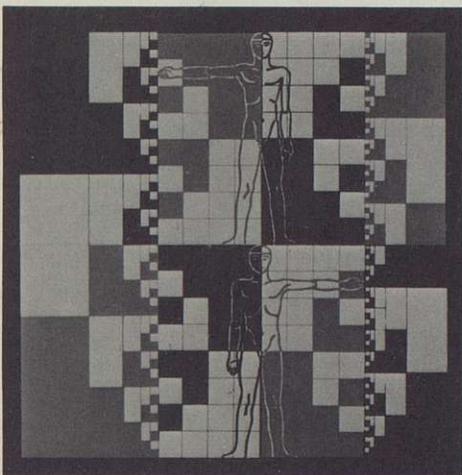
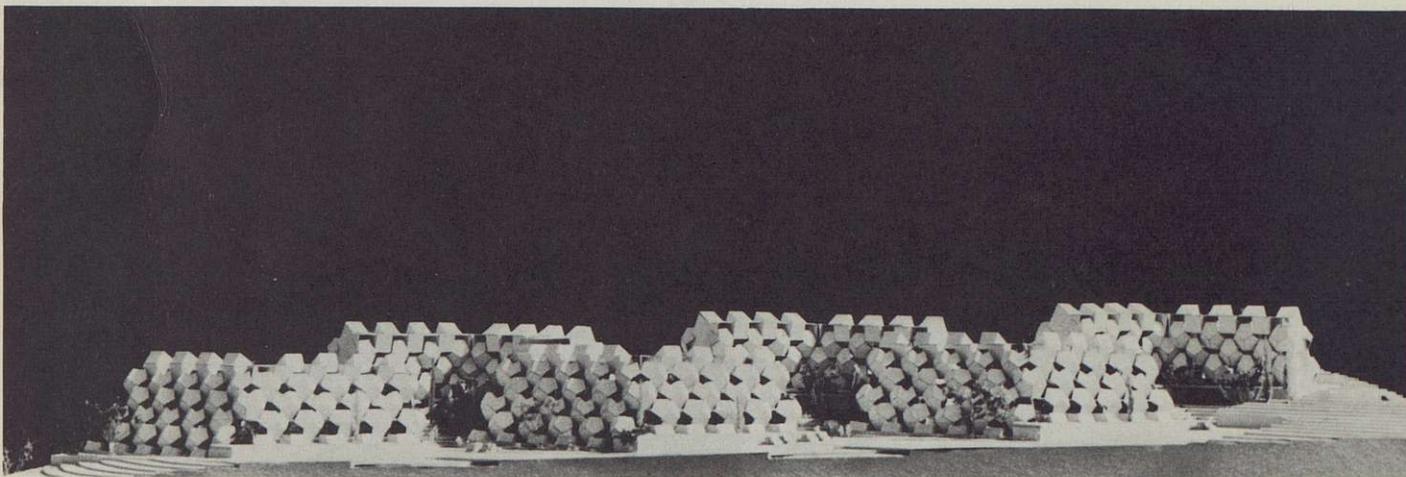
actualités

Unité résidentielle à Ramot
Zwi Hecker, Architecte

Ce projet se situe sur les montagnes entourant Jérusalem. Disposition générale en forme de feuilles de palmier, convergeant vers un centre. Chacune des ramifications est divisée en plusieurs édifices qui empruntent la forme d'un mur de soutènement. La disposition en gradins résulte de l'exigence inscrite au programme de prévoir pour chaque appartement une terrasse ouverte; il en résulte, en outre, une grande variété des appartements.

Application des techniques d'assemblage à partir d'éléments préfabriqués: les parties internes des logis sont composés de cubes, l'enveloppe externe est formée d'éléments de dodécaèdres.

L'unité résidentielle est pourvue de tous les services collectifs.



Pensée et forme

Aulis Blomstedt, Architecte : études harmoniques.

Cette exposition qui se tient actuellement à la Fondation Le Corbusier à Paris intéressera tous ceux qui considèrent que l'architecture repose en partie sur des lois harmonicales indépendantes des techniques et des matériaux. Aulis Blomstedt a poursuivi des recherches approfondies dans ce domaine depuis longtemps; celles-ci sont illustrées par une série de panneaux réunis par le Musée d'Architecture Finlandaise et où une rigueur toute géométrique rivalise avec l'invention et la fantaisie de l'auteur, sur le plan de la composition abstraite de formes, volumes, couleurs.

Les recherches de Blomstedt s'apparentent à celles de Le Corbusier, avec cette différence que son point de départ n'est pas la section d'or, mais des opérations élémentaires à la fois arithmétiques et géométriques dans la tradition de Pythagore. Ces proportions ont des affinités évidentes avec la notation musicale.

Cette recherche présente une actualité particulière à un moment où on conteste toute objectivité aux valeurs esthétiques sous-jacentes à l'architecture.

A ce titre, cette exposition s'adresse tout particulièrement aux élèves des écoles d'architecture.

A.S.

A - OBJECTIFS SOUHAITABLES - LE CARRE BLEU - TERRITOIRE EN FRANCE :

- Bases phil. COMITE DE REDACTION "PORTES OUVERTES"

- Inexistence de France dans les conditions actuelles (Voir les pays : Hollande - Hongrie - Cf. Carré Bleu

- Planification industrielle (pays, etc) et aménagement du Territoire

A LA FONDATION LE CORBUSIER
LE MARDI 29 NOVEMBRE A 19 H

Deux numéros de Carré Bleu sur les trois de l'année 1977 sont consacrés à des analyses des problèmes de l'Aménagement du Territoire et de la région (Voir 1/77 et 3/77).

Certains numéros furent déjà consacrés en leur temps à l'Aménagement Régional. D'autres à l'industrialisation et à l'environnement humain (3/75). D'autres à la typologie ou à la morphologie urbaine (2/75 et 2/77). D'autres à des expériences de participation des populations d'un quartier à l'organisation physique et sociale du quartier.

Le moment est venu pour l'équipe de Carré Bleu de faire le point sur ces réflexions, de dégager des idées forces et de prendre position.

Nous souhaitons pour d'aussi vastes sujets un élargissement du comité de rédaction.

A la réunion "portes ouvertes" du 29/11/77, où les amis des membres du Comité de Rédaction seront les bienvenus, nous pourrions, nous semble-t-il, entamer une série de réunions de réflexion en abordant les questions suivantes :

carré bleu

Revue internationale d'architecture, administration : 29, boulevard edgar quinet - 75 - paris 14'

A - OBJECTIFS SOUHAITABLES D'UN AMENAGEMENT DU TERRITOIRE EN FRANCE :

- Bases philosophiques, idéologiques, économiques.
- Inexistence de l'Aménagement du Territoire en France dans les conditions actuelles (Voir ce même problème dans d'autres pays : Hollande - Hongrie) Cf. Carré Bleu N° 1/77 et tiré à part joint.
- Planification industrielle (5è, 6è, 7è plan, etc) ou Aménagement du Territoire

B - ANALYSE DES "NIVEAUX" DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE LES PLUS PROPICES AU DEVELOPPEMENT SOCIAL - NATIONAL, REGIONAL, COMMUNAL OU AUTRE - ET DES CONNEXIONS SOUHAITABLES ENTRE CES NIVEAUX :

- "Les régions, communautés d'intérêts économiques, politiques, culturelles et sociales" sont-elles les bases du développement social (Cf. Carré Bleu N° 1/77 et N° 3/77) en même temps que les bases de l'Aménagement du Territoire ?

C - LA COMMUNE, LA VILLE ET LA PLANIFICATION PHYSIQUE REGIONALE :

- L'implantation organique des activités sur l'ensemble du Territoire Régional - au lieu de l'actuelle situation de conflit entre villes et campagnes -
- Analyse de la situation en France
- Analyse critique des tentatives réalisées en Hollande et en Suède, par exemple

Pour le Comité de Rédaction,

Philippe FOUQUEY.

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE /SUITE/ x

Le Carré Bleu 2/77

Voir: n° 1/1977 : "Limites administratives 36 000 mailles à reprendre" et également n° 4/1975 : "Profession ? Urbaniste !"

Jean-Pierre VIGNAL,
Atelier d'aide architecturale pour la zone périphérique du Parc National des Cévennes.

Nous voudrions bien que la publication d'Alain Gautrand dans le dernier numéro du Carré Bleu déclenche une série de réflexions parmi les professionnels de l'urbanisme et de l'architecture. Personnellement, nous aimerions bien les connaître ces réflexions, car les questions soulevées sont d'importance autant que d'actualité, et il est des périodes où on aime bien faire le point. Or le texte publié, s'il est un bon support pour le commentaire, l'évaluation et évidemment la critique, il est aussi et surtout très court, très simplifié, et voulant embrasser l'ensemble du problème fatalement très réducteur. C'est justement en regard de ces caractéristiques (surtout de la dernière) qu'il constituerait un test intéressant. Espérons que beaucoup auront notre réaction et que la discussion, l'échange, pourrait se faire jour, surtout en province où, il faut bien le dire, le dialogue entre gens concernés (que dire des autres !) n'est pas un fait très courant...

Pour ouvrir le débat, nous lancerions volontiers des phrases comme :
Que faisaient les architectes et/ou les urbanistes pendant la période que décrit Alain Gautrand ? quel était leur statut social ? que font-ils maintenant ? il n'y a pas eu que les ministres pour décider ?

Est-ce que la mobilité sociale est réellement perçue pour tout le monde (urbanistes, élus) comme un facteur positif ou négatif, mais surtout lié étroitement au modèle social de la société occidentale ?

Les problèmes de structures qui sont sous-jacents à ces propos sont-ils des problèmes d'espace seul (de sa production) ou d'espaces et de structures sociales ?

L'urbanisme qui est un champ à forte prédominance idéologique n'est-il pas entre tous celui où la recherche fondamentale (qui existe portant ailleurs) devrait être parmi les plus connus du public. Le C.N.R.S. dispose d'un département de géographie, mais pas d'urbanisme ni d'architecture. etc.

La liste peut être longue (elle l'est !), ce qu'il faut c'est du monde pour y répondre et y travailler. Du monde ? C'est la première des questions.

Où sont les urbanistes et les architectes ? Que font-ils ?

Qui ne pourrait être d'accord sur la plupart des faits rapportés par Alain Gautrand dans le n° 1/77 du Carré Bleu ?

Mais les solutions proposées me paraissent relever d'une certaine méconnaissance et d'une contradiction fondamentale entre une proposition de centralisation renforcée et les souhaits d'une libéralisation des structures locales.

Le problème est essentiellement politique. Il faut bien se rendre compte que le "plan national d'aménagement du territoire" ne peut être qu'une institution technocratique qui ne peut avoir de réalité démocratique que dans le cadre de discussions au parlement, préparées et démultipliées à l'échelon des conseils régionaux. Nous y viendrons peut-être mais nous en sommes encore bien loin.

Les grands projets du plan de la DATAR, aménagement du Rhône, du Languedoc et du littoral languedocien, des côtes de Gascogne, le canal de Provence, Fos, Dunquerque, encouragés à l'époque gaullienne, ne peuvent pourtant pas compter pour rien !

En tout cas, il y a antinomie certaine entre les grands projets nationaux et les essais de déconcentration et de décentralisation souhaités - tant que le personnel chargé de l'étudier et de le mettre en oeuvre ne changera pas.

Car il n'y a qu'une seule administration issue des mêmes écoles X et ENA où tous se tutoient et tous sont interchangeable. Lisez "L'Ere des Technocrates" de Jean-Claude Thonig.

Si l'initiative a échappé aux élus locaux, c'est qu'ils l'ont accepté, sinon voulu. La vérité est qu'il y a trop souvent collaboration occulte entre eux et l'administration. C'est tellement plus facile de protester apparemment et de se laisser faire en réalité, c'est en tout cas la meilleure façon d'obtenir les subventions qui vont aux enfants sages...

En toute hypothèse, j'estime qu'il faut dissocier les deux problèmes : celui de la planification nationale et celui des aménagements régionaux et locaux. A mon avis, le début de toute réforme passe par la création de structures techniques dépendant des collectivités locales et indépendantes de l'Etat - à commencer par les régions et les groupements des communes.

Il ne dépend que des collectivités locales de se doter des organismes nécessaires et de cesser d'abandonner leurs plans aux GEP et aux émanations du Ministère de l'Equipement. Les fonctionnaires et l'administration de l'Etat resteront pour coordonner, éventuellement conseiller... et pour transmettre... Il y a bien assez dès maintenant d'urbanistes au chômage pour répondre à la demande et y satisfaire aussi bien et mieux que les ingénieurs des travaux publics débordés de travail.

La deuxième réforme porte nom : le foncier.

A quoi bon faire des plans s'ils se contentent d'enregistrer les positions acquises, à l'avance, par les spéculateurs ? Il faut que les collectivités locales se donnent également les moyens de mener des politiques foncières dignes de ce nom. Il leur faut SPECULER A LEUR PROFIT et ne pas abandonner

ce fructueux commerce aux banques et aux investisseurs privés. Ce qui a été fait sur le littoral languedocien peut être réalisé partout. Il suffit de créer des organismes ad hoc.

Pourquoi y a-t-il deux morales : l'une admise pour les opérateurs privés, l'autre où doit se cantonner la puissance publique ? Le jour où celle-ci systématisera sa politique foncière à long et même à moyen terme, où elle le mènera avec un esprit offensif, on pourra aménager le territoire. Et la valorisation du terrain permettra de financer le système.

Actuellement les plans en France se contentent d'avaliser les positions préparées par les spéculateurs aux dépens du contribuable - sous peine de tout bloquer.

Encore faut-il, ici aussi, que les élus le veuillent. Pour qu'ils le veuillent, il faut que les électeurs l'exigent.

Quant aux regroupements de communes, c'est également un vieux problème politique. Les organismes techniques et fonciers créés pour leur fournir les moyens d'une action concertée sont une voie immédiate à utiliser. La personnalité communale a une valeur qu'il faut mettre à profit et ne pas détruire à la légère. Dans les grandes villes, l'urbanisme se discute plus facilement au niveau des quartiers. Voyez les méthodes utilisées en Italie, à Bologne notamment. Et les comités d'intérêt de quartiers prennent progressivement pied en France, comme les associations d'usagers ou de défense...

Un Ministère de l'Aménagement du territoire serait, je le répète, une structure qui ne peut être que technocratique. Il irait obligatoirement à contre sens de l'urbanisme issu de la base que souhaite ou paraît souhaiter Alain Gautrand. La DATAR existe toujours. Elle offre l'immense avantage - même si elle paraît sommeiller quelque peu actuellement - d'être un organisme de réflexion léger. Pourquoi en faire un ministère pesant qui ne pourrait que contrecarrer l'émancipation locale ?

C'est donc aux élus locaux, et à eux seuls, de revendiquer cette émancipation. Rien ne les empêche de le faire dès maintenant. Ils doivent abandonner les complexes d'infériorité qui sont les leurs. En se dotant de moyens nécessaires : organismes techniques, organismes fonciers, ils auraient tous les moyens d'agir efficacement et d'indiquer la voie au système étatique en place qui les suivrait. La réforme doit venir de la base, non du sommet. A nous de faire passer nos convictions dans les programmes de tous les partis politiques quels qu'ils soient...