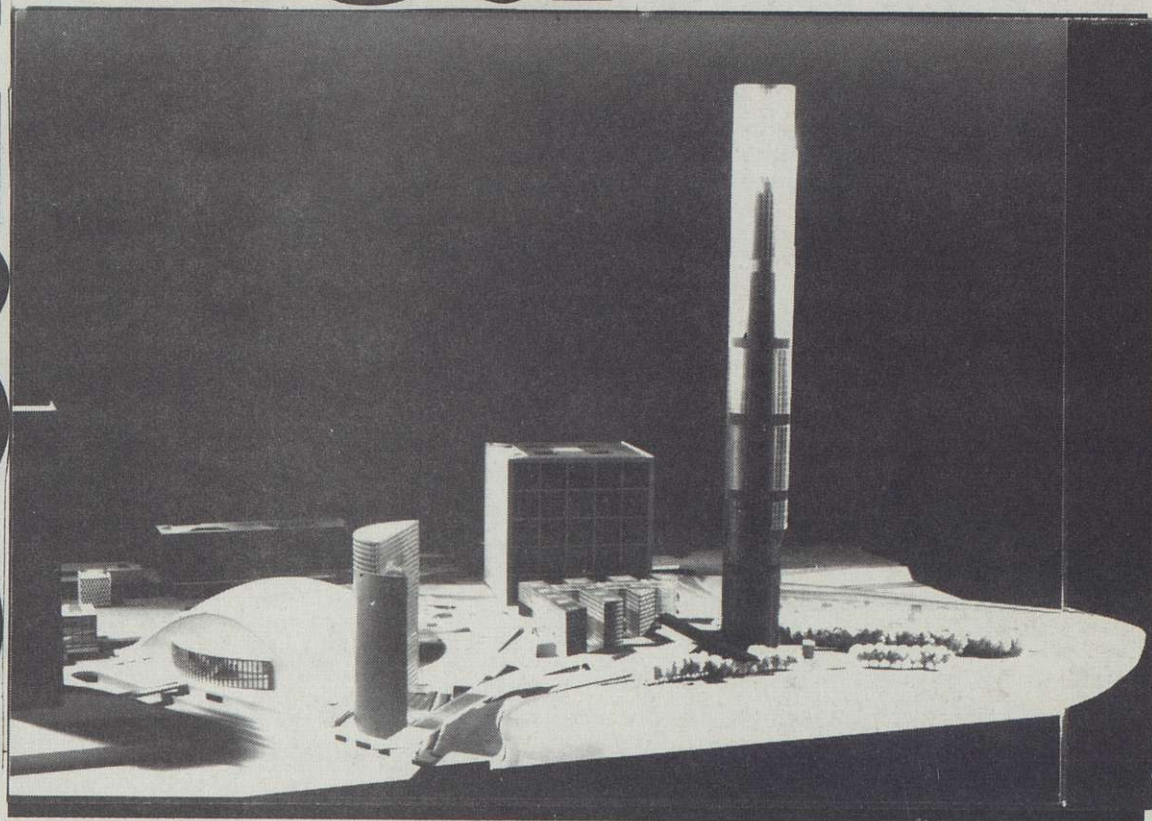


le carré bleu

ISSN 0008 - 6878

villes à l'heure
de l'Europe.....



idées sur Paris

le carré bleu

50 FF

4/88

revue internationale d'architecture

fondateurs : Aulis Blomstedt, Reima Pietilä, Keijo Petäjä, André Schimmerling et Kyösti Alander en 1958.
éditions : "les amis du Carré Bleu" (association loi 1901)
directeur : André Schimmerling
rédacteurs en chef : André Schimmerling, Dominique Beaux, Philippe Fouquey
comité de rédaction : Edith Aujame, Denise Cresswell, J.Cl. Deshons, D.G. Emmerich, L.P. Grosbois, Lucien Hervé, Bernard Kohn, Maurice Sauzet, Ionel Schein, J.L. Vêret, Cl. H. Rocquet
secrétariat iconographique : au journal
service photographique : Lucien Hervé
régie publicité : "le Carré Bleu", 3, place Paul Painlevé, 75005 Paris. Tél. : 43.26.10.54
diffusion locale : Denise Cresswell, B. Stegmar
développement : Tyyne Schimmerling, Rodolphe Hervé, Pierre Morvan
traduction anglaise : Adèle Mosonyi
mise en page : Claude Barbier, Katarzyna Nikodemaska

collaborateurs France :
R. Aujame, D. Aygoustinos, G. Candilis, V. Charlandjeva, F. Lapied, M. Mangematin, M. Martinat, Cl H. Rocquet, Claire Duplay

collaborateurs étranger :
Belgique : Bruno Vellut, Pierre Puttemans
Danemark : Jorn Utzon, Henning Larsen
Espagne : Joan Costa
Etats-Unis : A. Tzonis
Finlande : Kaisa Broner, Reima Pietilä, Aarno Ruusuvuori, Antti Nurmesniemi, Veikko Vasko
Grèce : A. Antonakakis
Hollande : Aldo van Eyck
Hongrie : C.K. Polonyi
Israël : Gabriel Kertesz
Italie : Giancarlo de Carlo, Massimo Pica Ciamarra, Luciana de Rosa, Manfredi Nicoletti

Norvège : Sverre Fehn
Suède : Lennart bergström, Ralph Erskine, Elias Cornell, Georg Varhelyi, Ake Lindquist

Réalisation : A.S. Auxiliaire System
Montpellier - 67.64.92.00

Tous droits de reproduction réservés
Commission paritaire 59 350

"le Carré Bleu"
33, rue des Frangs-Bourgeois
75004 Paris - Tél. : 43.26.10.54

Sommaire No 4/88

idées sur Paris

Editorial
par André Schimmerling 1

Informations 2

Actualités, 3

Concours du triangle de la folie, à Paris.
par D.G. Emmerich. 7

Débat à propos de Paris. 10
Mmes Claude Barbier, Vaneta Charlandjeva, Claire Duplay, MM J.Cl. Deshons, D. G. Emmerich,

Philippe Fouquey, Bernard Kohn, André Schimmerling, Baltasar Stegmar,

Additifs: 21
Edith Aujame, Edward Grinberg, Jean Pierre Lefebvre.

La leçon des années 50,
entretien avec Pierre Vago. 27

La déconstruction déconstruite.
par D.G. Emmerich 32

Publications. 36

Thèmes 89. 38

English summary 39

En page couverture: projet lauréat de Jean Nouvel.
Concours du triangle de la folie, Paris - la Défense.

editorial

Ce Numéro fait suite à celui consacré **aux villes à l'heure de l'Europe**. Nous y abordons, dans le cadre d'un débat organisé avec la participation de nos collaborateurs, l'examen de certains problèmes actuels relatifs au développement de l'agglomération parisienne. Ces problèmes émergent d'une façon de plus en plus intense dans la conscience publique. Il s'agit de faire face à des problèmes de l'environnement quotidien - assurer une fluidité minima du trafic véhiculaire, arrêter le dépeuplement de Paris «intra-muros», animer les banlieues, créer des conditions d'habitabilité moins inégalitaires etc...

Derrière ces problèmes se profile le conflit entre un économisme, produit de la conjoncture européenne actuelle et une prise en considération de besoins d'ordre qualitatifs. La tendance prédominante est à la valorisation continue du centre au détriment des périphéries, même si les collectivités locales tentent de s'y

opposer. A travers le projet de percement d'un réseau autoroutier souterrain, actuellement à l'étude, se manifeste la volonté de renforcer la prééminence du rôle de la voiture individuelle en tant que moyen de déplacement urbain. D'où un rappel sommaire de la problématique trafic individuel et collectif.

Dans le cadre de notre rubrique "actualités", nos collaborateurs commentent plusieurs événements caractéristiques (sur le plan architectural) dans un esprit critique et - parfois si l'occasion s'y prête - dans un style humoristique.....

Nous avons également tenu à jeter un dernier regard sur l'exposition consacrée aux «années 50, très discutée, et ceci au cours d'un entretien avec Pierre Vago, ancien Secrétaire Général de l'Union Internationale des Architectes, un des «acteurs» bien connus de la reconstruction d'après-guerre en France.

André Schimmerling.

L'après Aalto - Héritage et actualité.

Architecture en Finlande 1976-1989.

Pour la première fois, les réalisations récentes les plus significatives d'une dizaine d'architectes finlandais ont été rassemblées - non pas en tant que sous-Aalto ni qu'une éventuelle école aaltienne - mais susceptible de constituer une après-Aalto devenue enfin d'actualité, pour laquelle le principal héritage de leur célèbre aîné paraît enfin reconnu, assimilé et même parfois dépassé - marque insigne d'un hommage pourtant difficile.

L'exposition itinérante préparée à l'Ecole d'Architecture de Paris-Belleville du 9 au 31 Mars contiendra ainsi un panorama des principales réalisations de la nouvelle génération d'architectes qui se sont engagés dans la voie indiquée plus haut.

Exposition préparée par D.BEAUX, S.CABANES, R. KOKKOLA, P.LITTOW avec C.BOUCHARENC et P.VILLA.

Exposition: «Un Maire, un Architecte».

Maison de l'Architecture à Paris. 8 Mars - 12 Avril 1989.

La Maison de l'Architecture prépare, avec le concours du quotidien du Maire, l'exposition «un maire, un architecte».

L'objectif de cette exposition est d'attirer l'attention, à travers les réalisations présentées, sur des projets de qualité issus d'un engagement personnel du maître d'ouvrage public qu'est le Maire et d'un dialogue avec l'architecte.

135 dossiers ont été envoyés, provenant de 20 régions et 62 départements. 99 ont été présentés par les maires, 36 par les architectes.

Co-présidé par François Geindre, vice-président de l'Association des Maires de France, maire d'Hérouville St.-Clair, et Rémi Lopez, président du Conseil national de l'Ordre des architectes, le jury s'est réuni le 18 janvier et a sélectionné 44 projets de toutes natures - constructions neuves, réhabilitation, aménagements urbains, restauration du patrimoine... - concernant des communes de 200 habitants aussi bien que des villes moyennes, ou des grandes villes.

Inauguration le mardi 7 Mars 1989.-

Exposition consacrée à l'oeuvre de Gunnar Asplund

Centre de Création Industrielle, Centre Georges Pompidou à Paris. Du 15 février au 17 Avril 1989.

Il s'agit d'une rétrospective très documentée sur l'oeuvre de ce pionnier de l'architecture moderne, oeuvre qui marque le passage du néo-classicisme scandinave à une expression contemporaine, empreinte d'une grande sensibilité par rapport aux valeurs paysagères. Notre collaborateur Elias Cornell, critique et historien de l'architecture, prononcera une conférence sur les idées qui ont guidé les travaux de ce novateur, le 9 Mars prochain, dans l'enceinte de l'exposition. Pour toute précision, consulter le programme de la première semaine du mois de Mars du Centre.

Architectures du virtuel: la Métropole du Futur.

Exposition à l'Institut Français de l'Architecture, Février, Mars 89, Paris

Voir: compte-rendu de G.D. Emmerich, p. 32.

Expositions du musée d'architecture de Helsinki

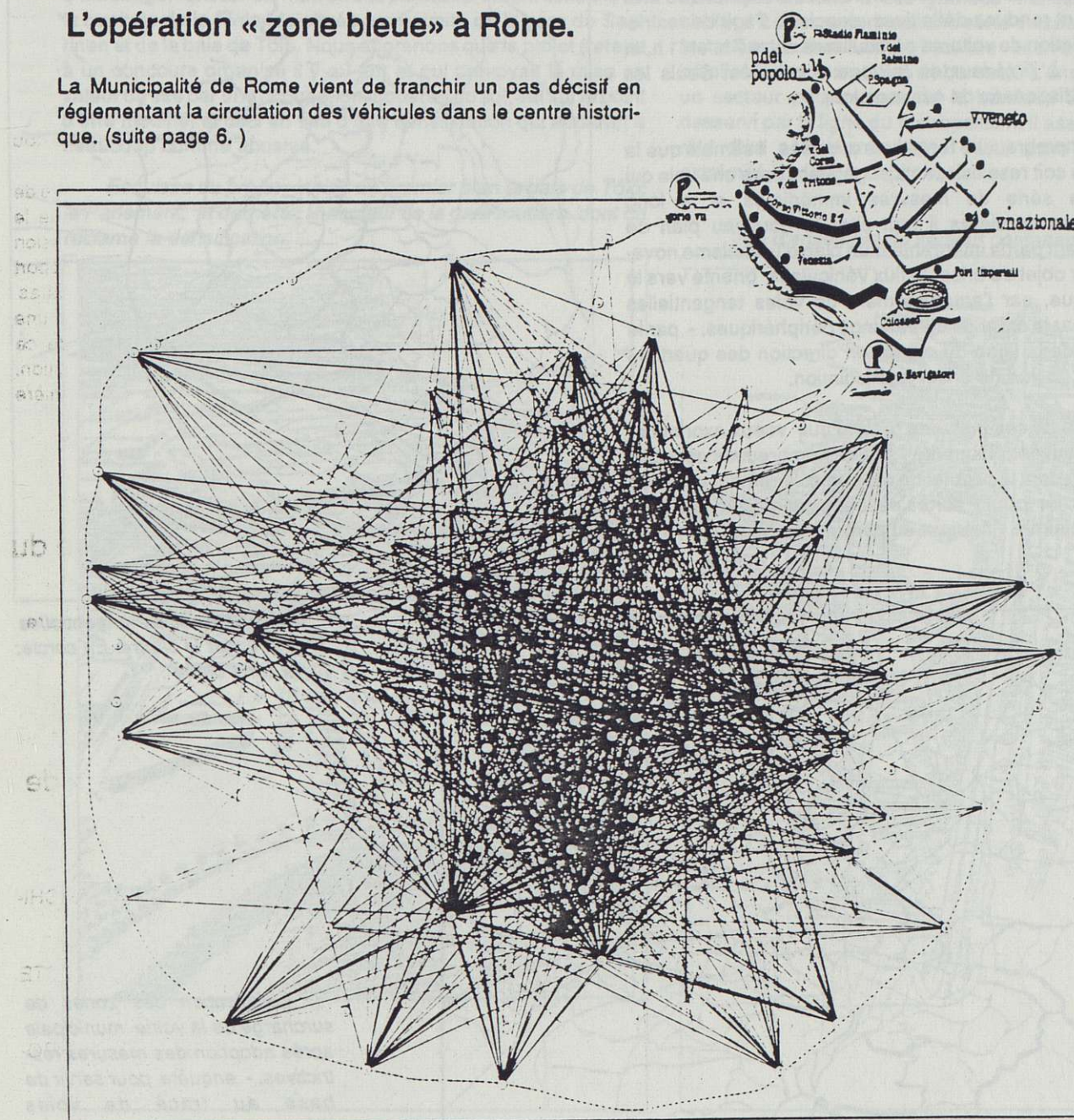
DU 31.3. AU 27.4. LES OEUVRES DE J.S. SIREN, ARCHITECTURE DU PARLEMENT DE HELSINKI.

DU 12.4. AU 30.4. 89. «RALPH ERSKINE, ARCHITECTE SUEDOIS.

DU 10.5. AU 11.6. 89. ARCHITECTURE CONTEMPORAINE EN CATALOGNE.

L'opération « zone bleue » à Rome.

La Municipalité de Rome vient de franchir un pas décisif en réglementant la circulation des véhicules dans le centre historique. (suite page 6.)



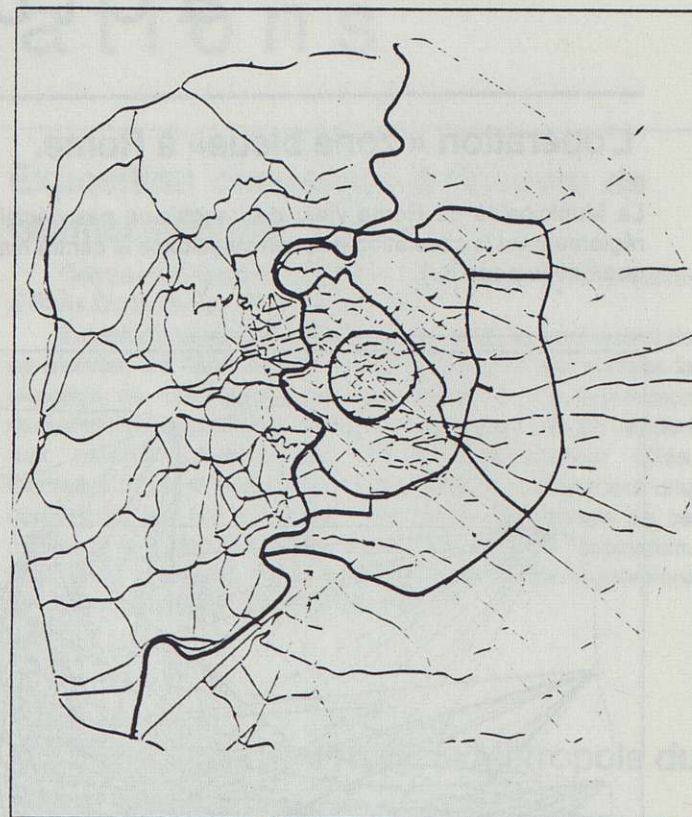
Délimitation du secteur soumis à la réglementation, comprenant la majeure partie du centre historique.

Tracé des lignes de parcour emruntées par les voitures à l'intérieur de la commune de Rome. Une illustration fidèle du système de développement radio-concentrique. (Doc. Ville de Rome: programme pour l'organisation de la circulation)

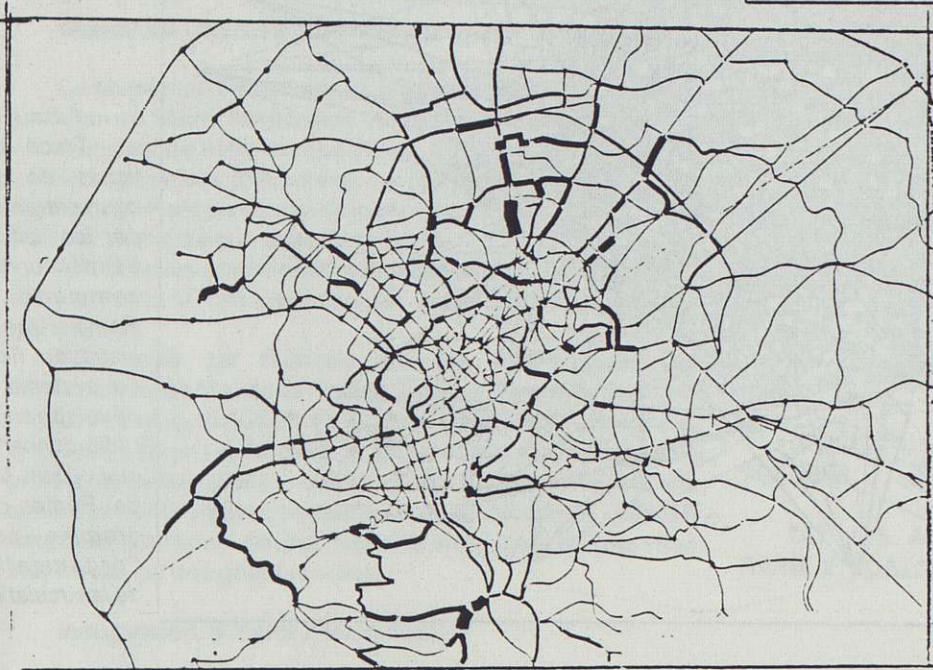
Il s'agit d'un ensemble de mesures destinés à réduire le trafic véhiculaire privé dans une aire qui comprend la majeure partie du centre historique de la capitale. Ces mesures ont été «expérimentées» à titre provisoire entre le 15 Décembre 88 et le 15 Janvier 89 et rendues définitives depuis. Il s'agit de restrictions à la circulation de voitures particulières entre 7 h. et 11 h. et 14 h. et 19 h. à l'intérieur de la zone concernée. Seuls les riverains sont dispensés de ces mesures.

Après de nombreuses tentatives avortées, il semble que la Municipalité se soit ressaisie, en s'engageant dans une voie qui comporte une série de mesures immédiates et à long terme. Parmi ces dernières il faut citer le nouveau plan de circulation faisant partie intégrante d'un plan d'urbanisme novateur, qui a pour objet de briser le flux véhiculaire orienté vers le centre historique, par l'aménagement de voies tangentielles d'évitement, - par la création de parkings périphériques, - par le prolongement de la ligne du métro, en direction des quartiers périphériques, en vue de briser leur isolation.

L'ensemble de ces mesures répond aux vœux exprimés - d'une façon souvent éloquent - par de nombreuses associations de quartier dont la population est particulièrement exposée aux nuisances de toutes sortes, causées par l'accroissement du trafic véhiculaire à l'intérieur du centre historique.



Un tracé de voies tangentielles pour éviter le centre. En cercle: "la zone bleue".

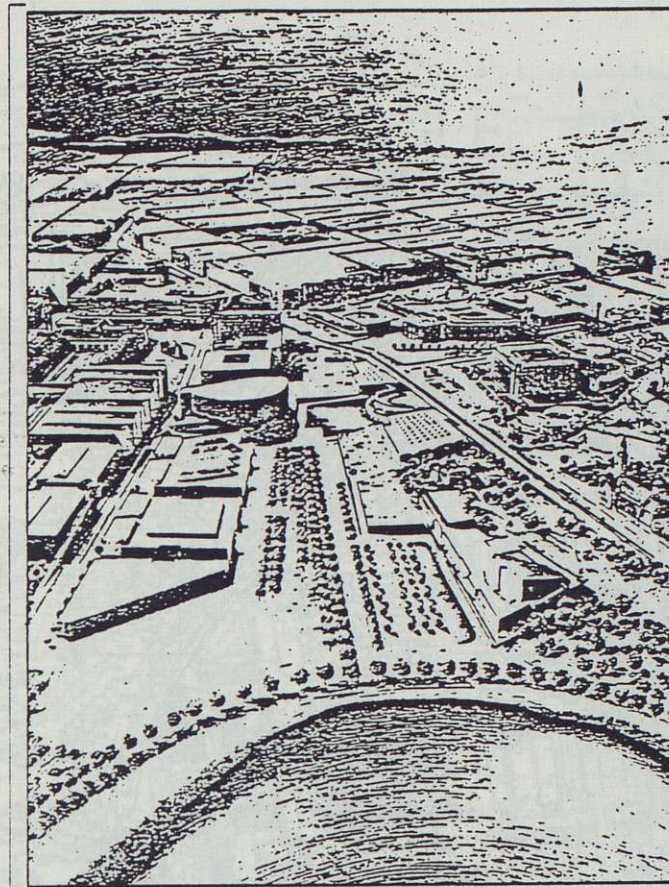


Localisation des zones de surcharge de la voirie municipale après adoption des mesures restrictives, - enquête pour servir de base au tracé de voies d'évitement du centre. -

L'aménagement de la zone centrale à Helsinki.

Dans notre No.3/88 nous avons rendu compte des plans d'aménagement concernant un site particulièrement sensible de la capitale de la Finlande, située à proximité de la gare de Säärinen et de la baie de Tölö. Nous apprenons que le projet (retenu à un concours organisé il y a 1 an) et qui prévoyait la mise en valeur du site par une occupation modérée du sol, est sur le point d'être modifié, et ceci en vue d'une densification qui apparaît à beaucoup comme abusive.

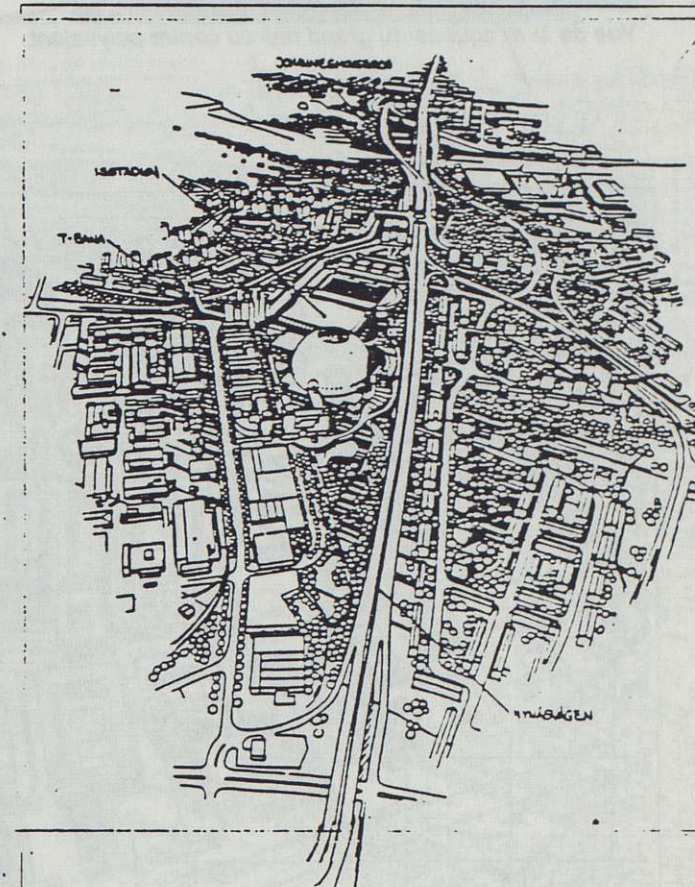
Esquisse du projet initial: au premier plan la baie de Tölö, le Parlement, et derrière, le secteur de la gare routière, dont on réclame la densification.

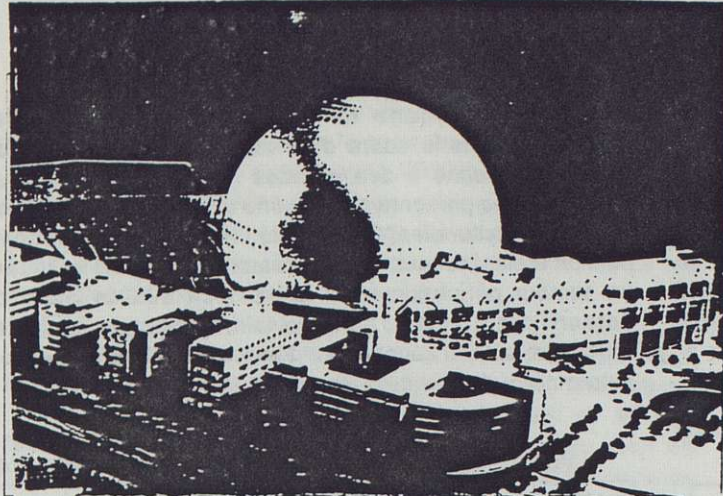


Un centre polyvalent à Stockholm.

Ce projet dont la réalisation a été amorcée, regroupera, dans le cadre d'un vaste complexe, un hall demi-sphérique destiné à des grandes manifestations et pouvant abriter 17.000 personnes, une série d'espaces pour des manifestations culturelles à l'échelle internationale, un complexe hôtelier et des immeubles de bureaux. L'ensemble se situe dans un secteur périphérique de la banlieue Sud de Stockholm ; desservi par la ligne du métropolitain, il assumera également le rôle d'un pôle d'animation d'une zone d'habitat situé à l'extrémité Sud de la capitale.

Vue d'ensemble du secteur contenant le nouveau centre.



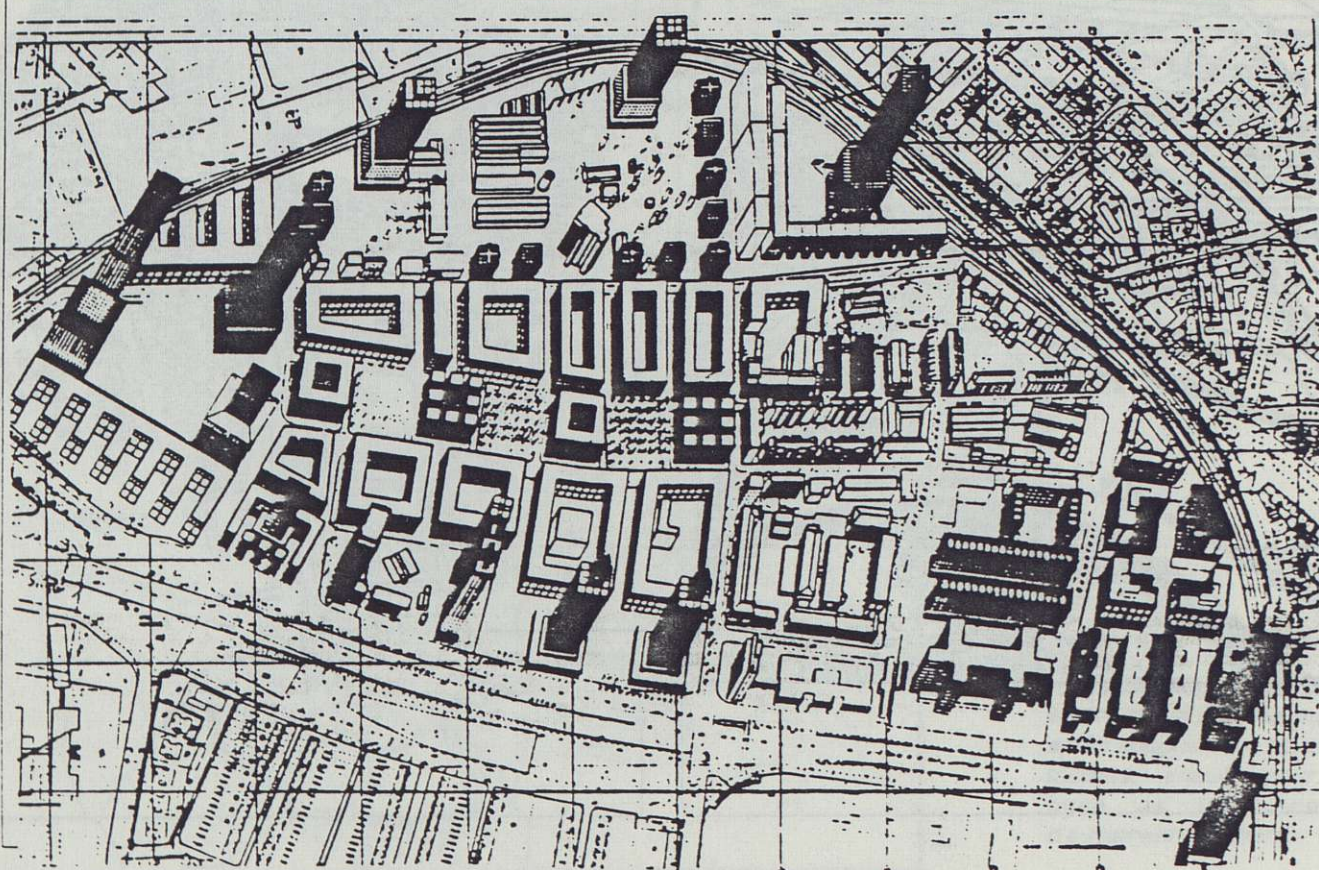


Vue de la maquette du grand hall du centre polyvalent.

L'ensemble « City - West » à Francfort.

L'agglomération de Francfort, avec ses 1.700.000 habitants, constitue le pôle financier de la République Fédérale. Comme dans d'autres métropoles du continent, on y travaille fiévreusement à affronter l'ouverture de l'Europe. L'ensemble « City West » - en voie de réalisation - constitue un exemple caractéristique de la conversion de friches industrielles, situées pour la plupart à proximité de gares de triage, en centres d'accueil du tertiaire, du tourisme, et dans une certaine mesure - de l'habitat.

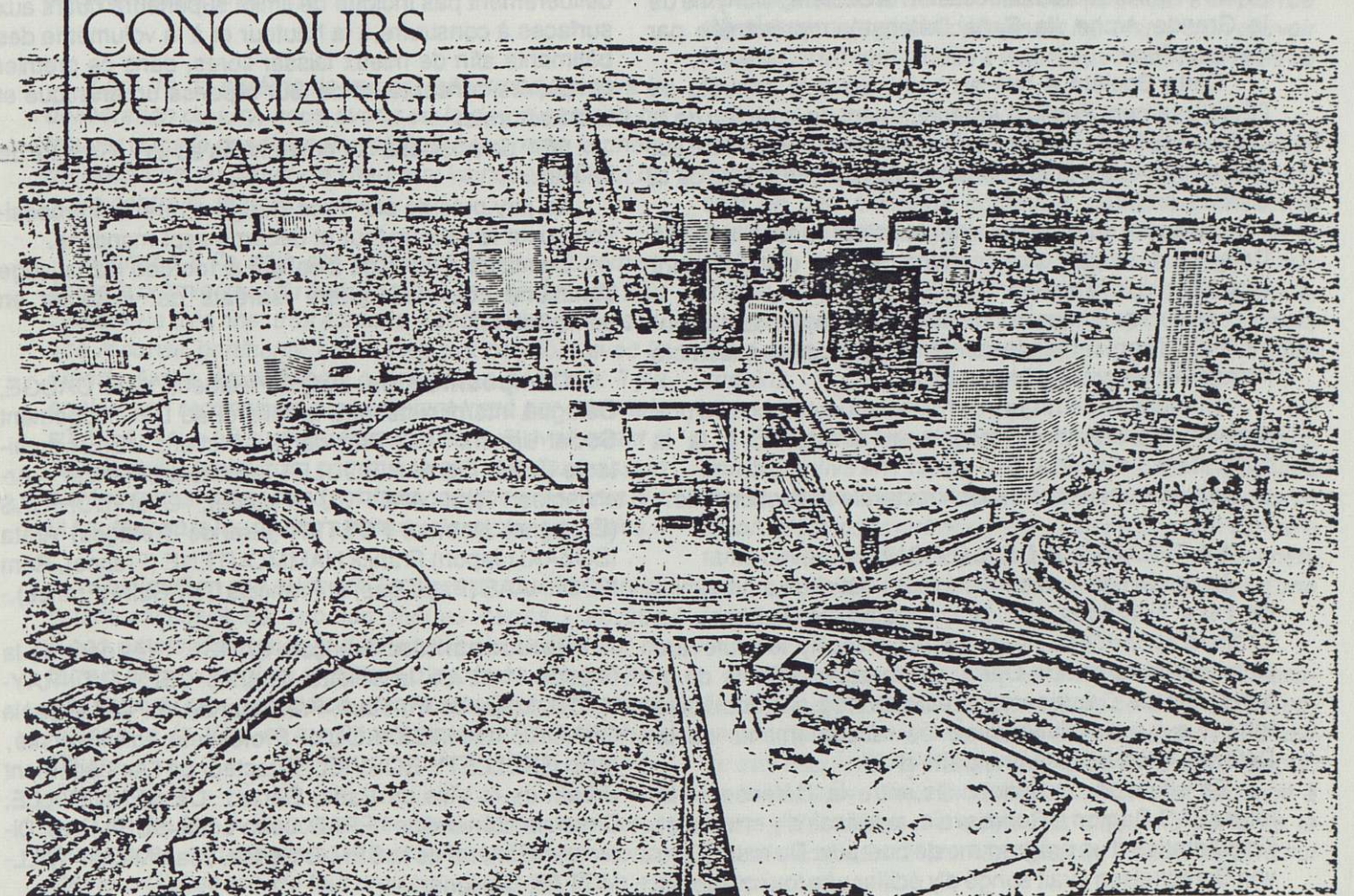
Vue d'ensemble du projet « City - West ».



actualités

concours du triangle de la Folie

Vue du site de la Défense. Partie encadrée: le terrain dénommé «triangle de la folie» réservé à la réalisation.



la saga de la Défense

La Caisse des Dépôts et Consignations, dirigée par Robert Lion, et le groupe de presse présidé par Robert Maxwell ont acquis les espaces du socle de la Grande Arche et ont créé à cette occasion la Société Anonyme de la Grande Arche (la Saga Défense), représentée par Samuel Pissar.

Cette Société a mis au point, sous le contrôle de l'Etablissement Public d'Aménagement de la région de la Défense (EPAD), un projet de réalisation immobilière sur le lieu-dit Triangle de la Folie, à proximité immédiate de la Grande Arche.

La qualité du site et sa singularité ont conduit la SAGA Défense à lancer un concours original d'architecture répondant à une triple ambition :

- permettre à tous les architectes français qui le souhaitent de présenter des propositions pour un ensemble immobilier de grande importance ;
- prendre avis d'un jury de haute tenue, composé d'une majorité d'architectes français et étrangers, à la compétence reconnue ;
- obtenir une réponse architecturale exceptionnelle.

Le TRIANGLE DE LA FOLIE

Le terrain, de forme triangulaire, est situé à proximité de l'axe historique, sur la commune de Puteaux. Le Triangle est formé par le cimetière de Neuilly, le boulevard circulaire et la rue de Caen, qui marque la limite de la commune de Courbevoie. Il est traversé par des voies ferrées, qui y dessinent, avec les raccordements de la Défense et de la Folie, une patte d'oie.

Sa situation exceptionnelle, entre la Défense et la future ZAC Danton à Courbevoie, autorisait d'y envisager l'implantation d'un programme de bureaux. Du reste, Otto von Spreckelsen avait songé d'y édifier une tour qui serait venue en contrepoint du cube de la Grande Arche.

Le concours était organisé en deux tours. Il était demandé, pour le premier tour, ouvert et anonyme, de proposer au moins 30.000 m² de bureaux. Il n'était délibérément pas indiqué de limite supérieure quant aux surfaces à construire, à la hauteur et à la volumétrie des bâtiments afin de mieux laisser libres, dans ce premier temps, les concepteurs de leur réponse urbanistique et architecturale.

334 propositions ont été remises au jury à la suite de ce tour.

Le jury, présidé par Yves Dauge a retenu 4 propositions pour le second tour et décerné sept mentions.

Le maître d'ouvrage a calibré à 100.000 m² la jauge commune pour les quatre lauréats qui restaient en compétition.

Composition du Jury: Président Yves DAUGE, Délégué Interministériel à la Ville et au Développement Social Urbain. - Vice-Présidents : Richard MEIER architecte (Usa), Pierre RIBOULET (architecte, France), - Architectes: Paul ANDREU (France), Oriol BOHIGAS (Espagne) Norman FOSTER (Grande-Bretagne) Arata ISOZAKI (Japon) Franck HAMMOUTENE (France), Rem KOOLHAAS (Pays-Bas) et François CHASLIN (France).

Personnalités: François BARRE, Président de la Grande Halle de la Villette, - Charles CECCALDI-RAYNAUD, Maire de Puteaux, Président de l'EPAD, Michèle GENDREAU-MASSALOUX Professeur d'Université, Alain GRELLETY-BOSVIEL, Directeur de l'Aménagement Urbain de la Ville de Paris, Gérard DE SENNEVILLE, Directeur Général de l'EPAD, Jean-Louis SUBILEAU, Directeur Général de la SEM-Défense, Jean-Michel WILLMOTTE, Designer.

(extraits du Communiqué du Jury, du 14-2-1989).

le cylindre de la Folie

Nous publions ci-dessous les commentaires de D.G. EMMERICH, architecte, sur le projet lauréat, illustré en page de couverture. - Bien entendu, nous accueillons volontiers dans nos colonnes toute contribution au sujet du présent thème. (n.d.l.r.)

Lors de la cérémonie qui suivait immédiatement la délibération du jury, nous avons eu la divine surprise de trouver dans le dossier noir distribué à la presse la photo de maquette du projet de l'heureux vainqueur. Celui de notre confrère Jean Nouvel.

Comme il l'a déjà été remarqué dans le jugement après le premier tour du concours: « L'image de cette tour cylindrique très fine, très élancée a séduit le jury. Il y a vu une réponse pertinente et un dialogue possible avec la grande Arche, en harmonie géométrique avec elle. Il y a également reconnu un projet savant tracé par une main sûre !. Aussi a-t-il surmonté les doutes qu'il avait quant à sa faisabilité technique, pour ne retenir que l'expression d'idées fortes. Il a cependant émis quelques réserves sur la hauteur de la tour qui lui a paru quelque peu excessive. »

Quoiqu'il en soit, si les 400 mètres de hauteur paraissent excessifs, les 100.000 mètres carrés - environ 5.000 employés et autant de visiteurs - implantés sur ce terrain exigu, marginal et difficile d'accès ne l'étaient pas aux yeux du jury, présidé pourtant par le Délégué Interministériel à la Ville et au Développement Urbain, Yves Dauge.

De toute évidence, coûte que coûte, on veut développer cette sacrée ville, même coup par coup, même en l'absence de tout projet d'urbanisme. Ce n'est

vraiment pas leur faute, comme l'a expliqué Robert Lion, parlant au nom de la SCIC-AMO (Société Centrale Immobilière de la Caisse des Dépôts - Assistance à la Maîtrise d'Ouvrage) agissant pour le compte du Maître d'ouvrage. Bien sûr, c'est seulement à défaut d'un plan de développement global définissant les limites d'un pouvoir légal qu'ils en sont réduits à établir eux-mêmes la règle du jeu.

Mais, pendant qu'à Courbevoie et alentours, des centaines de milliers de mètres carrés de bureaux poussent un peu n'importe comment, dépassant bientôt la totalité des surfaces construites dans le périmètre de la Défense, eux du moins ont le mérite de faire appel aux meilleurs faiseurs. Et dans le jury et, par conséquence, comme lauréat. Visiblement Yves, Robert, Paul, Norman, Dick, Jean.... Les Puntilla et les Matti, se trouvaient là entre copains.

En présence de tous les hommes forts de la construction promotrice en France - même les chaudes félicitations de Paul Delouvrier ne manquaient pas - c'est cette acceptation délicieusement résignée, pour ne pas dire consentante devant la fatalité dans laquelle ils n'étaient pour rien, qui pourrait être considérée là comme l'expression d'une idée vraiment forte.

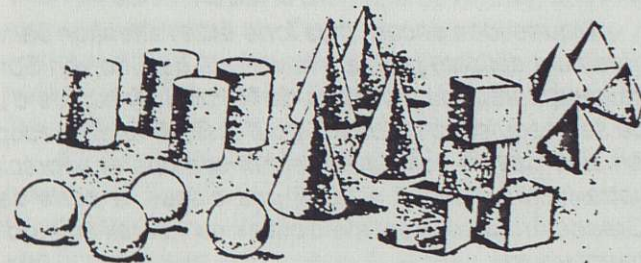
L'autre idée encore plus forte était l'attention particulièrement délicate portée à la volonté de Otto von Spreckelsen (lauréat du concours de l'Arche), exhumée d'une de ses esquisses si fluides, pour justifier le parti adopté. Ah si le pauvre vous avait mieux compris et apprécié à votre juste valeur, il n'aurait pas claqué la porte de la Grande Arche, et c'est avec plaisir qu'il serait aujourd'hui parmi vous!

un débat

Alors, il aurait entendu le lauréat déclarer qu'il fallait tenir compte des deux points forts, deux records du monde : le plus grand arc et la plus grande arche qu'il a mis dans la balance. Et, le fléau s'est arrêté, comme à regret, juste à 400 mètres tout en accusant une tendance vers l'infini, exprimée par une décroissance séquentielle dans sa coloration, - des ténèbres vers la lumière. Sombre en bas, de plus en plus transparente vers le haut, telle une éprouvette de laboratoire où un mystérieux liquide sédimente en se fractionnant. Encore une idée infiniment forte, propre à séduire le jury le plus vertueux.

Ainsi l'arche cubique, en quelque sorte déjà la quadrature du cercle, par une belle parabole nous mène à combler, comme le disait si justement Isozaki, un grand vide dans le ciel parisien où, parmi les corps purs et primaires, après la construction de la pyramide, de la sphère et du cube, il manquait le cylindre.

Apparemment, les cônes ne manquent pas.
Paris, le 15. II. 1989



Participants : Mmes Claude Barbier, Vaneta Charlandjeva Claire Duplay, MM. J.-Cl. Deshons, D.G. Emmerich Philippe Fouquey, Bernard Kohn, André Schimmerling, Baltasar Stegmar, architectes. - Ont envoyé des «additifs», après lecture du questionnaire (diffusé à l'usage des participants) Mme Edith Aujame et Edward Grinberg, Architectes, et Jean Pierre Lefebvre, Directeur de la Société d'Aménagement des Hauts de Seine.

Dans le cadre de notre enquête «VILLES A L'HEURE DE L'EUROPE» nous avons abordé l'examen de la situation urbaine de Paris au cours d'un débat, auquel ont pris part plusieurs collaborateurs de la Revue. Cet échange de vues a permis aux participants de formuler leurs points de vue personnel sur les problèmes du développement de la Capitale, dont un des plus aigus concerne celui de la circulation à l'intérieur de l'agglomération parisienne. Nous avons adressé préalablement à la rencontre un questionnaire aux participants concernant les avantages et les inconvénients respectifs, relatif aux développements radio-concentrique, polycentrique ou linéaire de l'agglomération parisienne.

Le questionnaire.

- 1.- Faut-il favoriser la pénétration d'agglomérations de taille métropolitaine par le trafic véhiculaire de transit ou leur contournement par un réseau approprié?
- 2.- Faut-il favoriser l'extension sur un seul axe (linéaire) ou opter pour le système dit «radio-concentrique»?
- 3.- Dans ce contexte, dans quelle catégorie de solution peut-on classer les projets urbains dits «poly-centriques»?

à propos de Paris:

population env. 10 millions, dont 2 résidant «intra-muros», le restant en banlieue ou dans les parties périphériques. - L'Insee (Institut National de la Statistique) ne prévoit guère un accroissement important de la population pour les prochaines années. - Les

à propos de Paris

déplacements s'effectuent à 60 % environ en voitures individuelles, à 35% par les moyens des transports en commun, à 5% à deux roues.

La Mairie de Paris étudie actuellement plusieurs projets de percement de voies autoroutières souterraines en vue d'améliorer la fluidité du trafic à Paris même.

Question 1. Approuvez vous cette orientation?

Question 2. Sinon, quelles mesures vous paraissent les plus appropriées en vue de désengorger le réseau routier et de rendre les durées de trajet plus courtes pour les habitants vivant éloignés de leur lieu de travail?

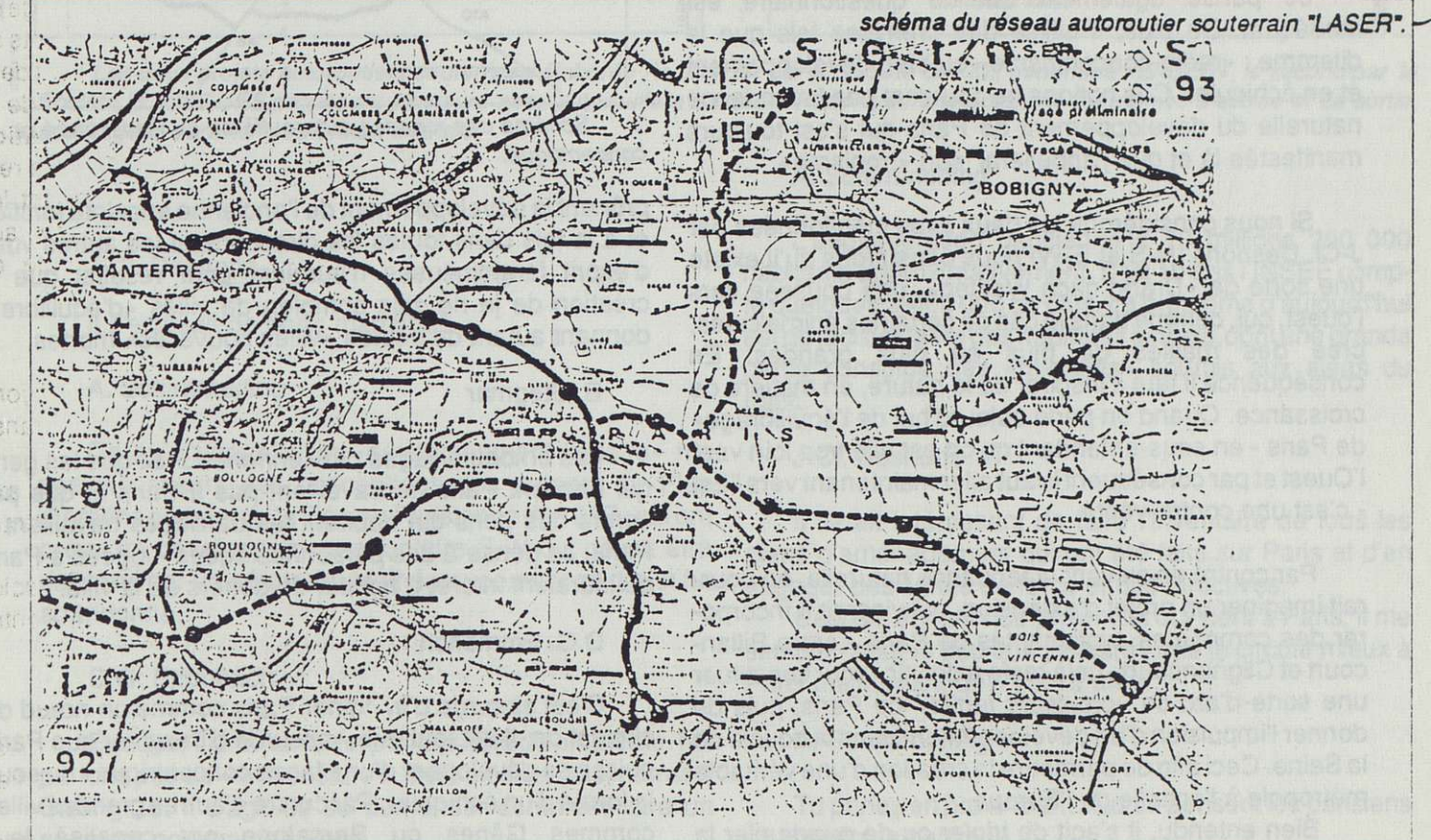
Question 3. Dans quelle direction orienter l'urbanisme au sein de l'agglomération?

On s'est également référé aux publications suivantes :

La proposition du groupe 75021 pour le «Grand Paris» (voir : le journal «Libération» du 13.V.88.),

«La circulation à Paris», article du Préfet Doublet, paru dans «le Monde» du 15 Octobre 88.

L'enquête sur la circulation à Paris du journal «le Figaro» (des 23, 24, 25 Janvier 89)
No 23. Cahiers du CREPIF (Centre de Recherches sur Paris et Ile-de France).



LE DEBAT:

J.-Cl. Deshons

Le questionnaire du «carré bleu» me paraît par trop théorique. Il faut partir d'un constat - d'une situation qui plonge ses racines dans un passé reculé : le fait que Paris a été conçu sur un axe : le «cardo» et le «decummanus» : Nord-Sud, Est-Ouest. Nous sommes en présence d'un héritage qui représente une contrainte. Si bien que le peu que j'ai compris de l'étude du groupe des 75021, qui se réfère à la création d'un système poly-centrique sur la base d'une trame rectangulaire me paraît par trop artificiel.

D.G. Emmerich

Je pense également que le questionnaire est inadéquat. De plus, il utilise des prémices tels que le dilemme : «radio-concentrisme» ou bien développement et en échiquier. Ces notions ne couvrent pas la tendance naturelle du développement de Paris qui s'est toujours manifestée là et que j'appellerai son «tropisme».

Si nous considérons les deux axes mentionnées par J.-Cl. Deshons (N-S et E-W) nous constatons qu'il existe une sorte de «Drang nach Westen», une poussée vers l'ouest, qui, comme dans le cas de certaines animalcules, crée des mailles de plus en plus grandes. En conséquence il faut s'inspirer de la nature, en matière de croissance. Quand on parle aujourd'hui de l'équilibre de Paris - en sous-entendant qu'on est allé trop loin vers l'Ouest et par conséquent il faut aller maintenant vers l'Est - c'est une contre-vérité.

Par contre en suivant la tendance naturelle, on pourrait imaginer un projet d'extension, qui viserait à incorporer des communes avoisinantes de Paris - entre Billancourt et Clignancourt - cela reste à définir - pour constituer une sorte d'arc ou «croissant fertile» de Paris, puis de donner l'impulsion d'un développement dans la boucle de la Seine. Ceci afin de permettre la création d'une véritable métropole à l'échelle de l'Europe.

Bien entendu, il s'agit de tripler ou de quadrupler la densité dans ces aires. Les projets banlieusards qui

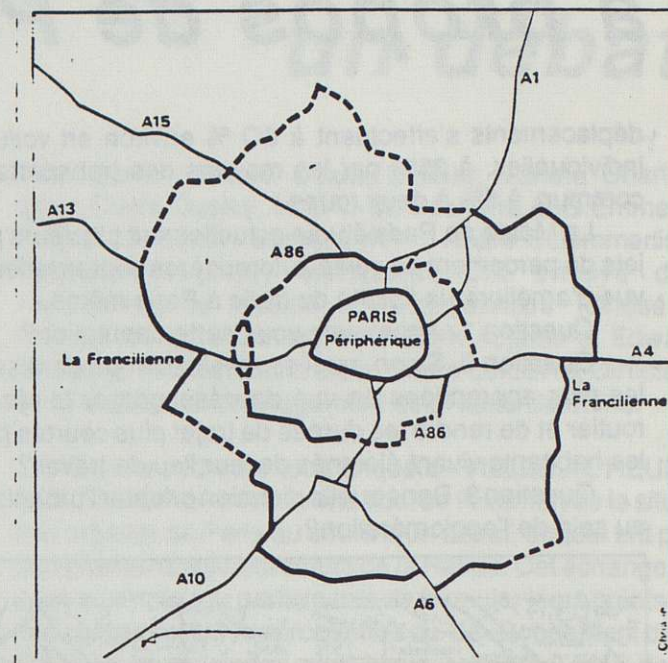


Schéma des rocade autoroutières de Paris; tracé concentrique.

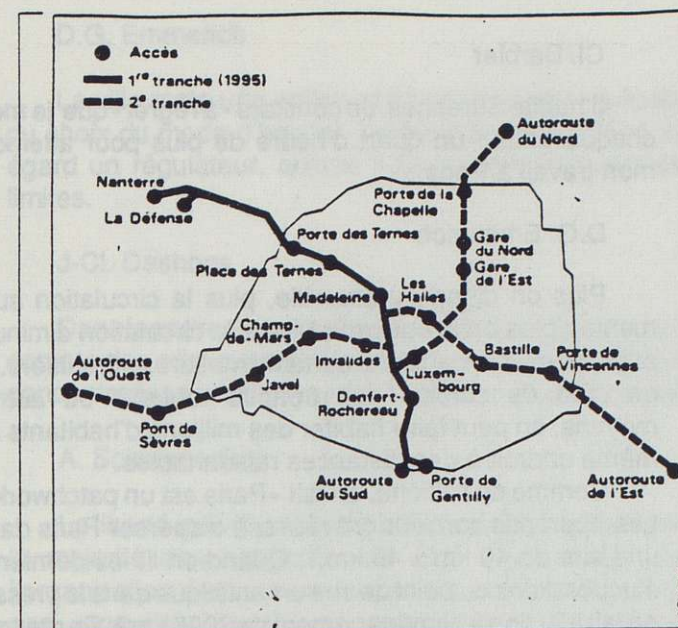
prônent le développement de l'ancienne enceinte fortifiée et à la fois dans toutes les directions et les autres vues d'esprit faramineuses n'auraient pour résultat que la création de je ne sais combien de villes «d'équilibre», donnant autant de petites «villes nouvelles» mortes.

B. Stegmar

Les embouteillages proviennent du fait que les gens qui habitent Paris ne travaillent pas à Paris et que par contre des gens qui habitent les banlieues travaillent à Paris. Je pense à des personnes âgées - logées à Paris qui auraient intérêt à habiter en dehors de la ville.

D.G. Emmerich

C'est absurde d'imaginer Paris comme un nœud de circulation. Il est tout aussi absurde d'imaginer que Paris puisse se développer d'une façon concentrique - ou sous la forme d'un échiquier. Par contre d'autres grandes villes comme Gênes ou Barcelone ont canalisé leur développement dans une seule direction principale.



Les deux projets autoroutiers souterrains élaborés, le premier par la Société G.T.M., dénommé «LASER», le second par la Société BOUYGUES, proposant plusieurs axes autoroutiers à travers Paris avec une douzaine de trémières d'entrée et de sortie, aménagées dans le tissu urbain existant.

J.-Cl. Deshons

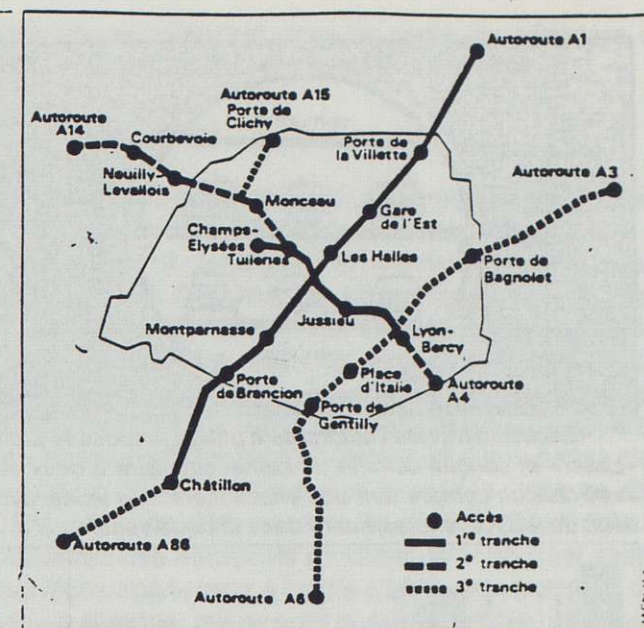
Il s'agissait de ports maritimes.

A. Schimmerling

Ce qu'on appelle un «développement linéaire» n'a pas été absent des conceptions des auteurs du Plan d'Aménagement de la Région Parisienne de 1967 - qui ont prévu un développement prioritaire E-W qui devait être desservi par un aérotrain. Malheureusement ce projet fut abandonné.

D.G. Emmerich

Evoquer l'aérotrain c'est parler à côté du problème. Ne parlons pas de «ville linéaire». Cela n'existe pas, même à Stalingrad. Il s'agit de se demander comment faire un segment nouveau de Paris.



A. Schimmerling

L'agglomération parisienne a 10 millions 200 000 habitants approximativement. D'ici 10 ans l'INSEE compte quelques 3-400 000 de plus. Le problème d'aujourd'hui est de faciliter la vie des habitants actuels, dont une grande partie constitue des «migrants» soumis aux aléas du trafic.

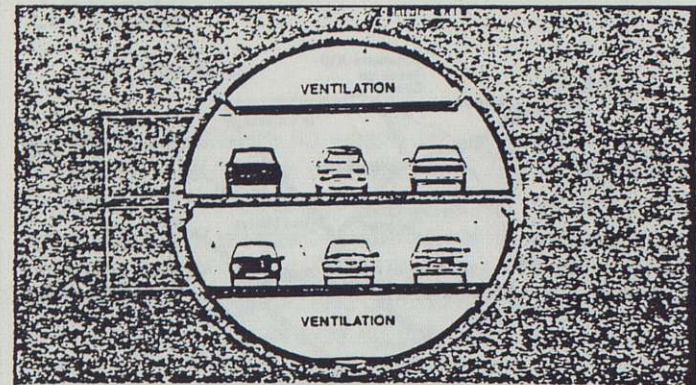
J.-Cl. Deshons

Il serait intéressant de faire l'inventaire de tous les plans d'aménagement qui ont été faits sur Paris et d'en dégager des lignes de force et des directives.

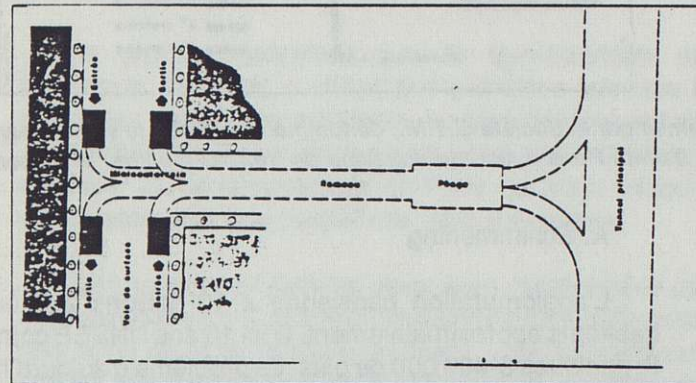
Ceci dit, en tant que provincial qui vient à Paris, il me semble - pour le peu que j'y reste - que je circule mieux à Paris maintenant qu'il y a 15 ans...

A. Schimmerling

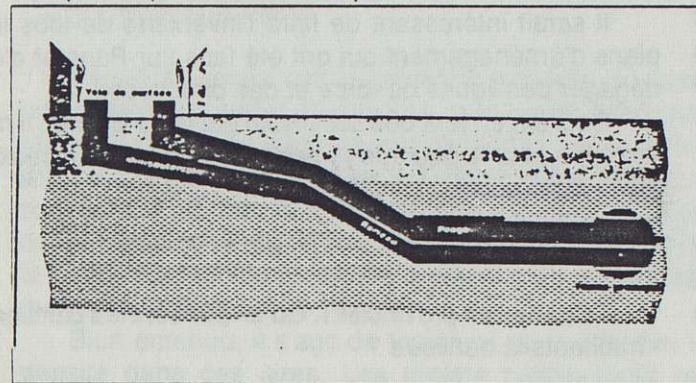
Tu parles en provincial... Qu'en pensent les parisiens - habitants la banlieue ?



-Section à travers l'autoroute à péage proposée par GTM «Laser» et conçue comme un tunnel circulaire à deux étages avec chacun comprenant une chaussée à trois voies, avec un débit de 4400 voitures/heure dans chaque sens.



Aménagement de trémies d'entrée et de sortie dont le débit présumé ne serait que de 4 - 600 voitures/ heure dans le sens de l'entrée comme de la sortie, à condition, que le débit de 4400 voitures des autoroutes souterraines se répartissent simultanément d'une manière égale dans chaque trémie, ce qui est une présomption.- Plan et coupe.



Cl. Barbier

J'habite Suresnes. Je constate - à regret - que je mets chaque année un quart d'heure de plus pour atteindre mon travail à Paris.

D.G. Emmerich

Plus on disperse une ville, plus la circulation augmente ; plus on la concentre, plus la circulation diminue, et peut devenir, dans une certaine mesure, piétonnière. Si on crée de surplus des trottoirs roulants ou autres moyens, on peut faire habiter des millions d'habitants au même endroit à des distances raisonnables.

Comme dit l'affiche, en fait «Paris est un patchwork». Les apprentis sorciers ont réussi à disperser Paris dans une aire de 40 km x 40 km... Quand on lit les dernières élucubrations du point de vue urbanistique dans la presse, on fait allusion à l'aménagement de 2000 km². En prenant comme base une densité de 100 habts/ha, qui est basse, on peut loger 20 millions d'habitants dans cette aire. En augmentant la densité à 200 habts/ha ce serait 40 millions d'individus qui pourraient y être accueillis. Cependant, au lieu d'organiser une occupation du sol rationnelle, on s'est acharné à démolir des quartiers entiers comme celle des Halles, tout en contruisant des villes nouvelles dites «d'équilibre» - ailleurs.

La «Charte d'Athènes» avec ses recommandations concernant le zoning fonctionnel ne se justifie plus. On peut très bien travailler au même endroit où l'on vit. Aujourd'hui on n'a plus besoin du soleil pour la lutte contre la TBC... la ville peut être dense et saine. Sur le plan concret d'immenses révolutions sont en train de s'accomplir face auxquelles architectes et administrateurs sont totalement déphasés. La télématique nous dispense de l'édification des grands complexes de bureau, comme par exemple La Défense, qu'on ne peut atteindre qu'en 4 heures de voyage pour le peu de travail qu'on fournit là-bas.

A. Schimmerling

L'emploi de la télématique représente également un argument en faveur de l'extension urbaine (la formule «villes à la campagne» par exemple)...

D.G. Emmerich

La ville reste une option et il faut conserver la liberté du choix du mode d'habitat. Le marché foncier est à cet égard un régulateur, auquel il faut certes imposer des limites.

J-Cl. Deshons

Dans le cadre de cette liberté de choix il faut aussi tenir compte des administrations ou des usines qui quittent les concentrations urbaines pour s'implanter à la campagne.

A. Schimmerling

La liberté individuelle peut aussi devenir nuisible pour la majorité des habitants. La ville représente aussi l'organisation de la vie en collectivité, comme l'Etat, avec son «pouvoir», ses lois et règlements et ses «contre-pouvoirs».

D.G. Emmerich

Dans une ville comme Paris, le «pouvoir», il me semble, n'assume pas un rôle direct. Il y a des pouvoirs plus disparates et méconnus qui finalement définissent ce qui se fait. Par exemple : personne n'a commissionné une entreprise pour passer en dessous de Paris des rocade dans toutes les directions ; mais, ayant acheté des foreuses «Jumbo» pour creuser le tunnel sous La Manche ce serait bien maintenant d'amortir ces machines une fois de plus dans les travaux souterrains à Paris. Ce genre de motivation sans aucune stratégie générale qui conduit à la dislocation de la ville, à son auto-destruction.

Des projets de même nature, sont à mes yeux l'implantation du Forum des Halles, ou la plaque tournante des réseaux RER. Autant de destructions accomplies au cœur historique de Paris. Il eût été préférable que l'intersection soit située plutôt à l'Etoile.

A. Schimmerling

Les chances d'un «urbanisme objectif» apparaissent comme relativement minces. Nous avons parmi nous un

collègue qui intervient dans le cadre du Ministère de l'Équipement. Qu'en pense-t-il de la situation ?

Bernard Kohn

J'ai assisté ces derniers jours à une réunion à laquelle participaient l'IAURIF (Agence d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne), le groupe «Banlieues 89», la délégation locale de l'Équipement. C'était une réunion pour voir comment on pourrait aménager les abords de la Seine (dans les départements du Val-de-Marne, Hauts-de-Seine). L'ordre du jour a dérapé tout doucement sur d'autres sujets. Il est devenu vite apparent que chaque organisme planifie de son côté - certes c'est beaucoup plus compliqué que ce que je viens de dire. Dans cet ordre d'idées on a examiné les systèmes de circulation des transports en commun et on s'est aperçu que d'un département à l'autre c'est soit un tramway, des fois un autobus, qui ne vont guère ensemble ; le constat est désastreux à ce niveau.

A titre d'exemple l'IAURIF était là qui était chargé par l'Etat de préparer les plans pour les bords de Seine avec une voirie rive gauche (Boulogne et Gennevilliers). Cet organisme n'a pu avoir communication de la voirie existante des Hauts-de-Seine. C'est incroyable. J'ai eu ces plans moi-même par l'entremise du Conseil Général.

A. Schimmerling

Est-ce que tu approuves la démarche des 15 en vue de la création d'une entité administrative du «Grand Paris» ?

B. Kohn

Non, cela ne me paraît guère faisable ; Ce serait déjà un énorme progrès si les gens pouvaient se voir, se consulter, transmettre des documents : de trouver un système où tout le monde serait d'accord c'est impossible. A titre d'exemple le Conseil Général des Hauts-de-Seine est en train de travailler sur les bords de Seine, comme d'ailleurs l'IAURIF. Il serait souhaitable que les uns envoient les documents aux autres ; ce serait déjà un progrès.

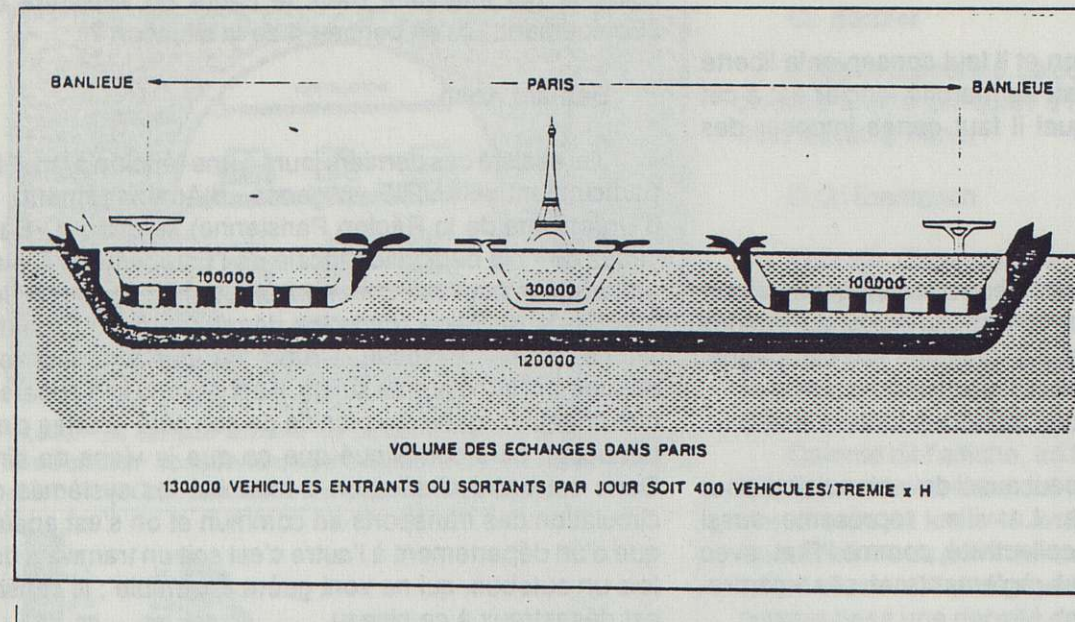


Schéma montrant l'intensité de la circulation souterraine présumée dont le débit global serait de 330.000 voitures par jour et qui se répartissent entre les circulations banlieue - banlieue (120.000), Paris - banlieues (2 x 100.000) et Paris - Paris (30.000). - Doc. Cahiers du Crépif. No 23.

C'est très bordélique. Je suis architecte conseil pour la Seine et Marne et la DDE (Direction Départementale de l'Équipement) a un discours contradictoire. Yves Dauge, qui est en charge des villes, représente l'État. Le pouvoir central insiste qu'il faut se soucier en priorité des groupements intercommunaux, tandis que la DDE pour laquelle je travaille affirme que ce n'est pas de son domaine. On a le bras droit et le bras gauche de l'État qui font de choses totalement différentes. Sur le terrain cela ne marche pas.

J.-Cl. Deshons

C'est grave au niveau de l'État, en Province c'est autrement plus grave : il y a les rivalités départementales au sein de la Région mais il y a également les communes qui ont la charge de leur voirie : on rencontre ainsi une voirie bien signalisée sur un territoire communal donné, tandis qu'elle disparaît entièrement dès qu'on a franchi ses limites sur le territoire de la commune voisine.

D.G. Emmerich

En ce qui concerne Paris, l'urgence d'un développement tant soit peu rationnel n'est pas à

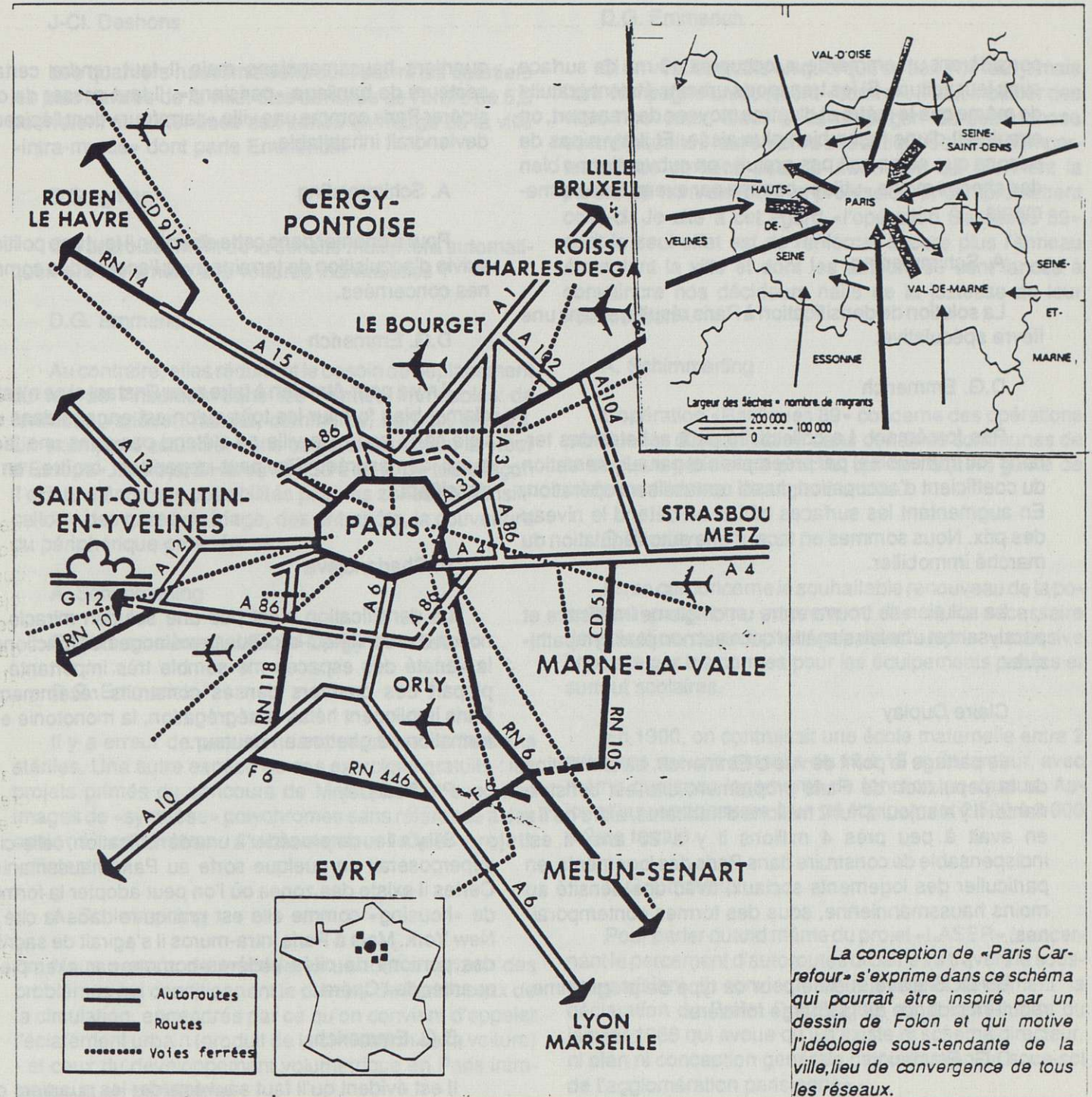
démontrer, compte tenu de l'échéance de 92. Dans cette perspective nous sommes confrontés avec des situations beaucoup trop complexes dans les zones périphériques, où plusieurs départements rivalisent sur le plan des objectifs, sans parler de l'indépendance communale. Par contre il faut à mon avis développer Paris intra muros dans l'esprit d'une occupation du sol réellement urbaine, tout en déplaçant, comme maintes fois dans le passé, ses murs
Ph. Fouquey

La densification de certaines aires disponibles à Paris et dans ses secteurs proches équivaut-elle à résoudre le problème pendulaire c'est-à-dire celui des gens qui viennent travailler de la périphérie dans le centre ?

Il faut désormais développer simultanément habitat et lieux de travail au même endroit. Rien n'empêche qu'on construise en bord de Seine des immeubles de 30 étages avec habitations aux étages supérieurs et activités commerciales ou autres aux étages inférieurs.

B. Kohn

Je remarque que 9 personnes sur 10 qui me croisent avec mon vélomoteur au sous-sol des parking et me



La conception de «Paris Carrefour» s'exprime dans ce schéma qui pourrait être inspiré par un dessin de Folon et qui motive l'idéologie sous-tendante de la ville, lieu de convergence de tous les réseaux.

considèrent un emmerdeur, occupent 10 m² de surface avec leur voiture. Si les transports urbains étaient gratuits de même que le métro et d'autres moyens de transport, on circulerait d'une façon bien plus aisée. Et il n'y a pas de raisons que ce ne soit pas gratuit ; on subventionne bien des choses moins «utiles» comme par exemple les armements.

A. Schimmerling

La solution de densification à Paris résultera dans une fièvre spéculative.

D.G. Emmerich

Pas forcément. La collectivité peut acheter des terrains (ou immeubles) par préemption et par augmentation du coefficient d'occupation du sol rentabiliser l'opération. En augmentant les surfaces bâties on détend le niveau des prix. Nous sommes en face d'une auto-régulation du marché immobilier.

La solution se trouve entre un dirigisme inefficace et paralysant et une laisser-aller qui n'est non plus sympathique.

Claire Duplay

Je partage le point de vue d'Emmerich. La diminution de la population de Paris proprement dite est consternante. Il y a aujourd'hui 2 millions d'habitants, alors qu'il y en avait à peu près 4 millions il y a 20 ans. Il est indispensable de construire dans Paris des logements, en particulier des logements sociaux, avec une densité au moins haussmannienne, sous des formes contemporaines.

Un COS élevé, justifié pour ce type de programme, réduit l'incidence de la charge foncière.

D.G. Emmerich

Je ne suis pas opposé au maintien du gabarit dans les

quartiers haussmanniens mais il faut rendre certains secteurs de banlieue «parisiens». Il faut cesser de considérer Paris comme une ville «carrefour» dont l'épicentre deviendrait inhabitable.

A. Schimmerling

Pour s'orienter dans cette direction il faut une politique suivie d'acquisition de terrains avec l'accord des communes concernées.

D.G. Emmerich

Il n'y a peut-être rien à faire pour l'instant si ce n'est de clamer bien fort sur les toits qu'on est engagé dans une voie sans issue : la ville ne s'étend pas dans une façon aussi démesurée. Elle peut cependant croître, en se densifiant.

V. Charlandjeva

La densification n'est pas une solution miracle. La notion d'urbanité qui implique le mélange des fonctions et la variété des espaces me semble très importante. La plupart des quartiers denses construits récemment à Paris impliquent hélas la ségrégation, la monotonie et la formation de ghettos en hauteur.

Ph. Fouquey

S'il y a lieu de procéder à une densification, celle-ci se superposerait en quelque sorte au Paris haussmannien. Certes il existe des zones où l'on peut adopter la formule de «housing» comme elle est pratiquée dans la cité de New York. Mais à Paris intra-muros il s'agirait de sacrifier des portions de cités entières comme par exemple le quartier de l'Opéra...

D.G. Emmerich

Il est évident qu'il faut sauvegarder les quartiers dits «nobles».

J.-Cl. Deshons

Les quartiers haussmanniens sont parmi les quartiers les plus denses de la ville. Des densités de l'ordre de 5,5 pourraient être étendues aux zones en marge de la ville «intra-muros» dont parle Emmerich.

B. Stegmar

Cet accroissement de la densité multipliera automatiquement le nombre des voitures individuelles ?

D.G. Emmerich

Au contraire, elles réduiront le besoin de déplacement du fait de l'insertion dans les mêmes immeubles de fonctions variées : habitat, commerce, bureau, ateliers. Un exemple d'actualité, dans ce sens du moins, la «tour d'Europe», le projet à Hérouville St. Claire. De toute façon il existe d'énormes possibilités pour les zones de densification - des gares de triage, des entrepôts, la couverture du périphérique projetée, etc...

A. Schimmerling

Et l'axe monumental Etoile-Cergy Pontoise ?

D.G. Emmerich

Il y a erreur de persister dans certaines contorsions stériles. Une autre espèce de ces exercices gratuits : les projets primés du concours de Melun-Sénart avec des images de «synthèse» polychromes sans référence à des options concrètes d'urbanisme... Des projets «d'intention»...

A. Schimmerling

Nous venons de procéder à un tour d'horizon des problèmes qui conditionnent le devenir de Paris : ceux de la circulation, engendrés par ce qu'on convient d'appeler l'éclatement urbain (produit de la civilisation de la voiture) - et ceux du développement volumétrique en Paris intra-muros et en périphérie.

D.G. Emmerich

Si on veut être utile en quoi que ce soit il ne faut jamais faire campagne uniquement «contre». Il faut inoculer des virus nouveaux, aider à les propager. La seule chose contre laquelle il faut émettre des critiques c'est le comportement de certains pseudo-urbanistes qui prennent la parole au nom de toute la profession et compromettent celle-ci. Je cite à cet égard «l'opération Banlieues 89» dont le seul effet est de renforcer encore plus l'anneau étranglant la ville et dont les auteurs se sont lancés à convaincre nos décideurs naïfs de la justesse de leur «conception».

A. Schimmerling

L'opération «Banlieues 89» concerne des opérations ponctuelles d'urbanisation dans certaines communes de la banlieue parisienne proche, qui ne risquent guère de renforcer l'anneau étranglant la ville.

C. Duplay

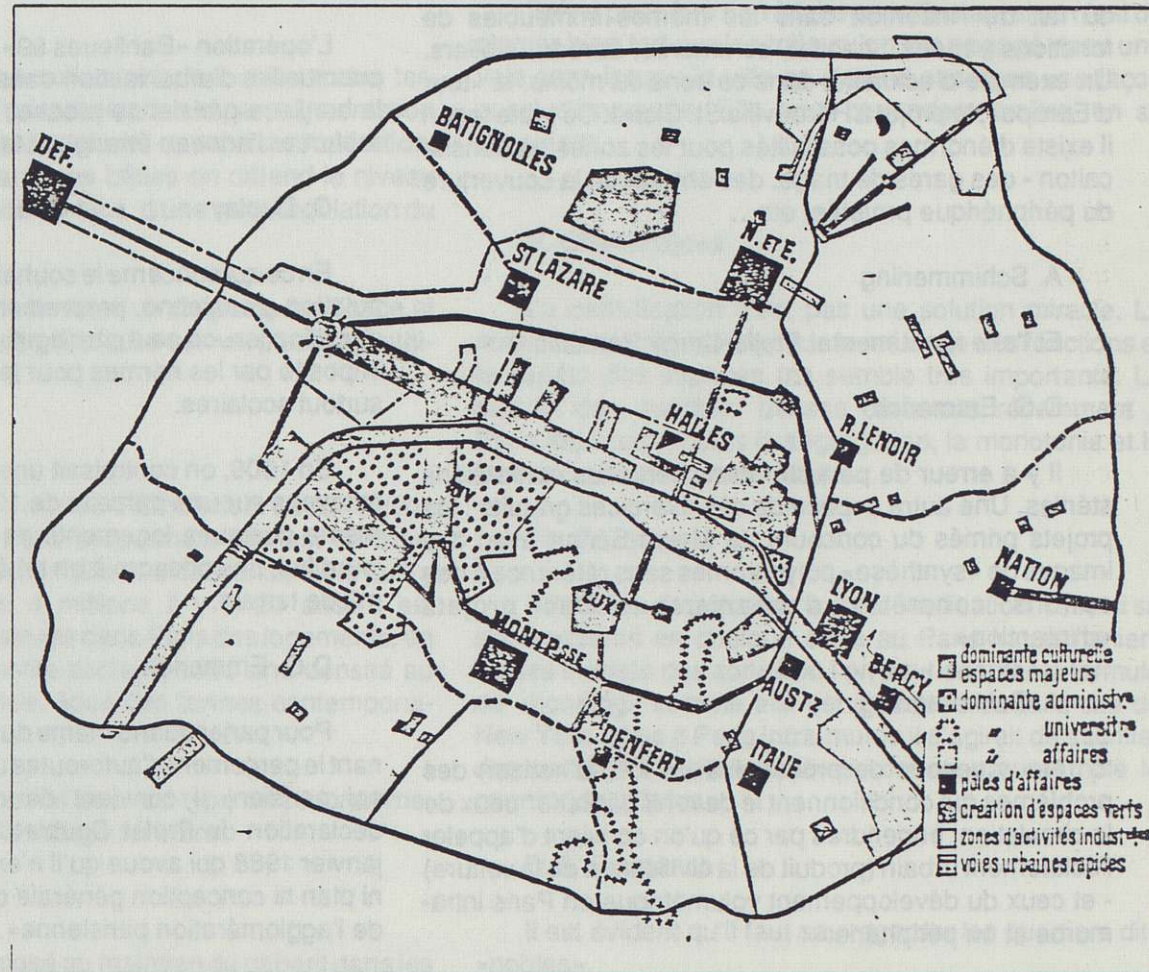
En ce qui concerne le souhaitable renouveau de la population parisienne proprement dite et la nécessaire densification, on peut citer également l'emprise excessive imposée par les normes pour les équipements publics et surtout scolaires.

En 1900, on construisait une école maternelle entre 2 mitoyens sur une parcelle de 12 à 15 m de largeur, avec même quelques logements de fonction au-dessus. Aujourd'hui, on consacre à un tel équipement 2 500 à 3 000 m² de terrain.

D.G. Emmerich

Pour parler quand même du projet «LASER» (concernant le percement d'autoroutes urbaines à travers le sous-sol parisien) il convient de remarquer seulement la déclaration du Préfet Doublet lors de la table-ronde du janvier 1988 qui avoue qu'il n'existe ni schéma directeur, ni plan ni conception générale de l'utilisation du sous-sol de l'agglomération parisienne».-

Le dernier schéma directeur de Paris établi par Henri Bernard en 1967. Ce projet ne peut être considéré comme un plan d'urbanisme mais plutôt comme la cristallisation du slogan «Paris is a Patchwork» (saupoudrage de pôles d'intérêt).



additifs

Edith Aujame

Edith AUJAME, retenue, nous a envoyé après lecture du compte-rendu du débat, le texte suivant :

L'extension de Paris a créé deux ordres de situations défavorables : la première fut l'implantation de grands ensembles dans la périphérie, sur des terrains bon marché, politique suivie par la Caisse des Dépôts et des Consignations ; la seconde en matière d'organisation de la circulation en favorisant la pénétration des voitures dans Paris par la voie sur berges et en renforçant le système radio-concentrique par la réalisation successive du périphérique qui crée une enceinte très proche du centre-ville, puis de la A86 en voie de réalisation et de la francilienne : un système qui au lieu de faire éviter la capitale aux transports nationaux et internationaux, favorise sa concentration et fait de Paris un nœud de circulation à l'échelle continentale - avec tous les inconvénients qui en découlent.

Paris étant ce qu'elle est devenue à la suite de cette politique, il me paraît qu'il faut s'engager dans une voie alternative, qui, comme le mentionne Emmerich consiste en une densification de zones encore disponibles dans Paris intra-muros d'une part et du développement de transports en commun rapides en interconnexion avec le réseau ferroviaire : c'est-à-dire la création d'un système avec le minimum de «transbordements» qui alourdissent

le trafic et sa durée pour les travailleurs migrants.

Sur le premier plan, on ne peut que critiquer des projets en voie de réalisation tels que ceux à Bercy, à Charenton ou de vraies cités sont prévues pour des bureaux avec une occupation du sol importante. Bien au contraire une densité élevée devrait aller de paire avec un minimum d'utilisation du sol - à réserver aux espaces verts et aux détente. Il ne faut en aucun cas dépasser les 12 % d'utilisation.

En ce qui concerne le deuxième point, la SNCF aurait intérêt à créer un réseau périphérique circulaire autour de Paris qui faciliterait le passage de banlieue à banlieue et ferait l'économie d'une traversée de Paris pour les voyageurs changeant de destination. Ce projet fait partie des programmes de la SNCF mais n'a pu aboutir jusqu'à présent faute de moyens. Si l'on dégagait d'autre part le périphérique actuel des transports lourds qui ne font que traverser l'agglomération, on pourrait songer à y installer un service d'autobus rapides facilitant également les liaisons entre banlieues. Ce qui fait défaut aujourd'hui c'est une volonté d'intensifier les systèmes de transports en commun.

Jean-Pierre Lefèvre

A Propos de Paris.

Préalables

1. La priorité pour Paris est naturellement le contournement du trafic de transit européen nord - sud qui n'a rien à faire dans la capitale et qui supprime une bonne part de l'utilité du périphérique.

2. Tout dépend de la qualité des transports urbains (vitesse, fréquence, confort) qui desservent l'axe ou le radio - centrisme : le linéaire est le meilleur s'il s'assortit de conditions de transport en commun exceptionnelles.

3. Mais la meilleure des solutions est la tendance au polycentrisme qui limite les déplacements logements / travail, logements / loisirs. Obtenir des centres secondaires, suffisamment autarciques et équilibrés, et urbaine-ment réussis (c'est l'élément le plus difficile et peut-être irréversiblement compromis) pour que la nécessité ou le plaisir urbain ne recourent pas au passage obligé et fréquent par la capitale-centre.

Devenir de Paris.

Question 1 : percement des voies souterraines.

Beaucoup de raisons d'être contre :

-Coût de l'ouvrage, faible crédibilité d'une rentabilité

possible, massacre urbain possible pour les sorties à niveau dans Paris.

-Encouragement à un trafic individuel accru et à de nouveaux embouteillages aux points de diffusion dans le secteur traditionnel.

-Seule solution (peut-être) utile : un axe nord-sud souterrain évitant Paris, doublant l'utilité du périphérique, mais les problèmes de coût d'investissement et de rentabilité demeurent entiers.

Autres solutions.

L'achèvement rapide de la A 86, second périphérique pour débarrasser Paris des circulations de transit.

-Redonner Paris aux piétons :

Politique de piétonnisation progressive et massive comme à Munich, Bâle, Fribourg, Vienne etc... (tous les arrondissements du centre rive gauche et rive droite, plus les quartiers les plus typiques, Marais, Montmartre, etc...)

- Forte dissuasion du trafic privé individuel.

-Augmentation du nombre des taxis (législation plus souple).

-Parkings périphériques.

-Amélioration des transports en commun.

Question 2.

Le rééquilibrage entre Paris et la banlieue pauvre est la nécessité et l'urgence.

Une étude de Préteceille a montré l'incroyable décalage d'équipements de toute nature, privés et publics, entre Paris intra-muros et la banlieue.

Il y a un gigantesque rattrapage à effectuer.

Toutes les grandes décisions nationales (chantiers du Président) ont encore accru la valorisation monopolaire.

La bibliothèque nationale (TGB) qui pouvait aller à Saint-Denis risque d'aller à Tolbiac !

Avec les grands ensembles obsolètes, les friches industrielles, les terrains militaires, d'immenses réserves de terrain permettraient de refaire progressivement un véritable tissu de ville du 21-ème siècle, contrôlé par l'architecture sensible et les collectivités locales, à l'image de ce qui s'est fait dans certains départements périphériques (93, 94) .

L'échec patent des villes nouvelles (sur la forme urbaine et la maîtrise architecturale) condamne à l'avance les solutions technocratiques d'organismes supra - communaux non élus, où la bureaucratie et les ingénieurs des Ponts et Chaussées découpent des lotissements bon marché pour les promoteurs autour des plans de voirie débilés et surdimensionnés. Il y a bien une vingtaine d'architectes de talent et de souffle en France pour

maîtriser des plans cohérents d'extension et de revivification des tissus urbains existants, il suffit de regarder de près ce qui s'est fait mieux depuis 20 ans ici ou là.

Il faut une politique indépendante des collectivités locales, villes et départements, combinée avec une politique incitative de l'Etat qui aide au moyen de subventions les initiatives urbaines audacieuses, créatives, en vue du rééquilibrage emplois - logements.... Ce n'est pas une bureaucratie de plus qu'il faut, ce sont des **sous**, moins pour la loi de programmation militaire, plus pour le rattrapage des retards banlieusards. Il faut gérer dialectiquement les contradictions Région/Communes, Etat/ Communes, Culture/ Economie, Maîtrise publique/ Initiative et dynamisme privés.

La tentative d'établir une structure bureaucratique supracommunale utilise l'argument urbanistique comme un camouflage de ce qui n'est qu'une opération politicienne: éliminer définitivement la ceinture rouge et accessoirement pour quelques architectes médiatiques, gommer les expériences communales les plus riches au profit si possible de leur médiocrité mercantile.

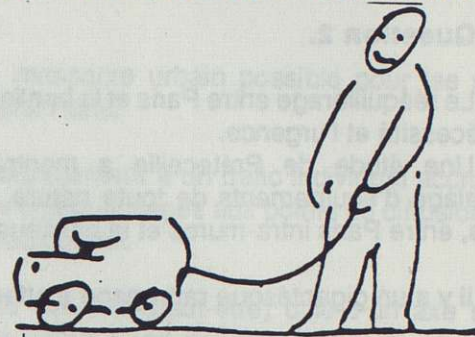
Question 3.

Il faut des mesures contraignantes pour canaliser, si faire se peut, les tendances au développement uniquement mercantile de Paris qui ne doit pas devenir un triste Las Vegas de fin de semaine. Il faut garder des enfants à Paris. Il faut garder les ultimes couches populaires qui parviennent à y subsister.

elle est indispensable

un plaidoyer pour le maintien de la voiture particulière en ville
(transformée en élément architectural et urbain automobile)

Edward Grinberg



Ne la chassons pas ! - Domestiquons la plutôt !

Creusons moins de trous dans la ville pour la caser ! - Adaptons la plutôt, ainsi que les immeubles - leurs façades, leur intérieur - afin qu'elle puisse s'y intégrer comme tout autre élément composant de la ville !

La voiture n'est pas un luxe. Même si elle le devient de plus en plus en ville à cause des restrictions qui lui sont imposées, elle y demeure indispensable. Elle n'est pas remplaçable par le taxi, ni par le bus, le métro, ou tout autre moyen de transport en commun. Elle est le seul moyen de locomotion confortable et disponible à tout moment.

Pour tous ceux qui refusent d'accepter la ville comme étant un assemblage de «zones» de toutes sortes - de piétons, de travail, d'habitation, de loisir - dans lesquelles on se déplace, de l'une à l'autre, rapidement, mécaniquement, la voiture particulière - le moyen de transport individuel - est une nécessité primordiale.

La voiture est une des principales sauvegardes de la vitalité et de la diversité de cet espace de possibilités unique qu'est la ville, en la rendant facilement accessible, en un «centre».

Conjointement aux centres historiques, administratifs, commerciaux, chaque croisement en ville est un nœud d'interactions et d'échanges en puissance. Parfois il suffit de très peu pour que d'un tel croisement un nouveau «centre» émerge, s'ajoutant aux autres centres de la ville, les concurrençant, les remplaçant.

Occasionnellement, parmi les «centres» plus ou moins permanents de la ville, surgit un autre - éphémère, ponctuel, personnel - ayant son importance uniquement pour celui ou pour celle qui se trouve là. Ces «centres» n'ont pas de noms, on ne les marque pas sur la carte de la ville. Pourtant, ils sont peut-être les plus importants, car ils représentent l'aspect inimitable de la ville : générateur du hasard créateur.

Pour que tous ces «centres» naissent, la liberté des citoyens est impérative. Cette liberté nous est assurée par le moyen de transport individuel, c'est-à-dire les jambes, le vélo, la moto, ou encore mieux : la voiture.

Mais, la voiture peut assurer plus : elle offre aussi la possibilité de se déplacer à longue distance - rapidement et confortablement. Son domaine est à la fois, la rue et la route.



Cette double nature de la voiture - inhérente à sa conception primitive et toujours bien préservée - la rend en ville souvent agressive, rustre, usurpatrice. En un mot : sans urbanité.

Urbanisons la donc !

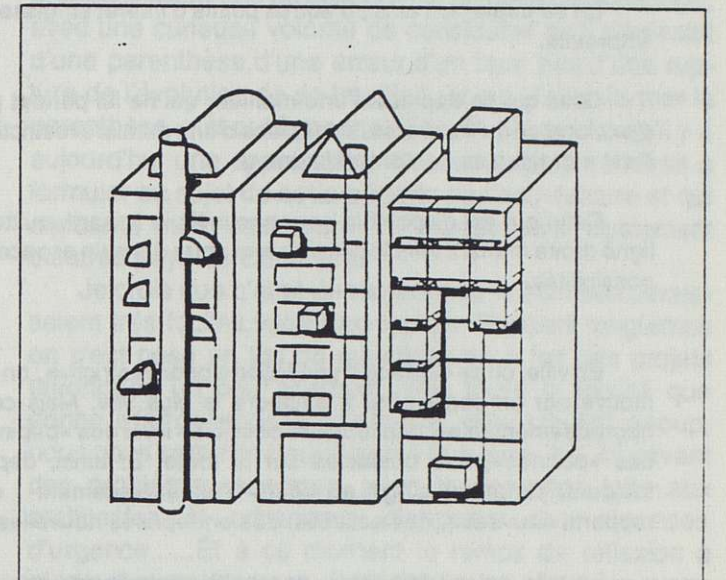
Civilisons une fraction de l'espèce «voiture» - celle qui est utilisée en ville !

Domestiquons la, comme nos ancêtres l'ont fait avec de plantes et des animaux sauvages, avec les éléments, avec les forces de la nature !

Durant des siècles, l'alimentation d'eau en ville s'effectuait par des puits, des bassins, des caniveaux. Imaginons ce que serait devenue la ville, si ses habitants, au lieu d'introduire le réseau de distribution d'eau avec sa tuyauterie et ses robinets, avaient choisi d'adapter la ville aux puits, tout en augmentant considérablement leur nombre. La ville serait parsemée de puits - dans les cours, devant les maisons, au long des trottoirs, sur les trottoirs... Une image cauchemardesque, pourtant réelle et actuelle : il suffit de remplacer les puits de cette ville imaginaire par les voitures particulières d'aujourd'hui.

La domestication de la voiture est techniquement possible. Elle peut devenir, si nous le voulons, en élément architectural et urbain ayant une multitude de variantes, appartenant aux particuliers ou à la collectivité, intégré pleinement au tissu urbain. ((voir «Le Projet Voiture-Ville», Le Carré BLEU, n° 3/88).

«Mutée», soigneusement «croisée» avec d'autres éléments du cadre bâti, la voiture urbanisée fera naître une nouvelle génération de moyens de transports individuels, créera une nouvelle expression architecturale et urbaine et offrira l'occasion de retrouver les espaces essentiels de la ville : la rue, la place, le croisement.



le déplacement non-restrictif.

On se déplace d'un endroit à un autre car ce dont on a besoin ne se trouve pas à proximité.

En se déplaçant ainsi, d'autres points d'intérêt surgissent - imprévus.

Celui qui se déplace d'une manière qui ne lui permet pas d'explorer ce qu'il traverse, se déplace d'une manière restrictive: il est astreint à se contenter du prévu.

Celui qui est disponible pour accueillir le hasard, quitte la ligne droite menant vers le prévisible et entre dans un espace de possibilités.

En ville, on se déplace d'une façon a priori restrictive: on est motivé par un certain but à atteindre le plus vite. Mais cela, heureusement, n'est pas toujours possible - il y a des «pépins», des «pannes», des obstacles sur la route. Et ainsi, depuis toujours, l'imprévu surgit au cours d'un déplacement: des rapports nouveaux, des activités, des entreprises nouvelles.

La ville est en fait ceci: une porte ouverte par laquelle l'homme peut sortir d'un état momentanément figé.

Ce rôle de la ville est à peine perceptible. Il se manifeste discrètement, depuis des années, des décennies, des siècles. Il est comparable à celui de la mutation lente et imprévisible des

espèces vivantes. Des portes s'ouvrent doucement vers l'avenir, le garantissant.

Les voies des déplacements prédéterminés liant plusieurs points le plus efficacement possible sont relativement faciles à planifier, à construire, à améliorer. Le réseau des déplacements qui permet l'avènement du hasard, par contre, ne se planifie pas. En étant le réseau qui lie tout ce qui est potentiellement capable d'être lié, il ne peut se former qu'au sein du réseau des déplacements prédéterminés.

Il dépend donc de la nature des voies et des moyens de transport urbains que le mélange extraordinaire d'activités qui font vibrer la ville ne se homogénéise pas, qu'il ne se subdivise pas en des courants préétablis et contraignants. Cette nature polyvalente du tissu et de trafic a existé depuis toujours. Il s'agit donc de la sauvegarder.

En cela réside en effet le problème paradoxal de la circulation urbaine: nous voulons aller vite, mais nous ne voulons pas être exclusivement «parties d'une machine». Nous voulons des réseaux de communications rapides, efficaces, mais nous voulons aussi pouvoir explorer, quand cela nous chante, la cité: l'environnement certainement le plus riche de l'homme.

Edward Grinberg.

la leçon des années 50

un entretien avec Pierre Vago

Pierre VAGO est une personnalité bien connue de nos lecteurs: il a été Secrétaire Général de l'UNION INTERNATIONALE DES ARCHITECTES de 1948 à 1969, puis son Président d'Honneur, et Rédacteur en Chef de la Revue «L'ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI» de 1931 à 1949, puis Président de son Comité de Rédaction entre 1950 - 1975. Il a pris une part active aux réalisations sociales qui ont marqué la période d'après-guerre.

L'année 88 a été marquée par une série d'expositions consacrées aux années 50, notamment au Centre Georges POMPIDOU à PARIS. La partie architecturale de cette vaste exposition a été critiquée à cause de l'absence d'une vue d'ensemble cohérente de l'évolution architecturale de cette période mouvementée.

Nous nous sommes adressés à Pierre VAGO, à la fois témoin et acteur de la «reconstruction» en lui demandant de tirer les leçons de son expérience sur le plan de la pratique présente - et à venir.

André SCHIMMERLING.

Le Centre Georges Pompidou a consacré l'année dernière une grande exposition aux années 50. Cela veut dire qu'on commence à poser des questions au sujet d'une période qui en tout état de cause a fortement imprégnée l'évolution de l'architecture et de l'urbanisme en France, ainsi que celle d'autres pays de l'Europe. Quel est ton point de vue sur le travail accompli par toi-même, ainsi que tes confrères au cours de ces années?

Pierre Vago

Je voudrais d'abord dire que je n'ai pas visité l'exposition au Centre Georges Pompidou. J'ai reçu un certain nombre d'invitations d'y participer, mais je m'en suis méfié; je n'ai rien fait et je ne le regrette pas, car ce que j'en ai entendu parler a confirmé mes réserves et je me suis félicité de m'être tenu à l'écart de cette aventure.

Parlons donc des années 50 pour lesquelles il y a évidemment un certain regain d'intérêt. On a voulu nier presque l'existence de ce qui s'est passé à cette période, avec une curieuse volonté de considérer qu'il s'agissait d'une parenthèse, d'une erreur, d'un faux pas, d'une rupture de l'évolution, de sa tradition, et qu'il fallait fermer la parenthèse - et oublier cette période. - Je pense qu'il y a aujourd'hui une appréciation beaucoup plus sérieuse à formuler au sujet de cette période de l'architecture et qui concerne non seulement la France, mais également d'autres pays du Continent.

Je crois que c'était un moment où les choses paraissaient très faciles, voire trop faciles. Pendant longtemps on s'est posé un tas de questions, on a fait des projets théoriques un peu abstraits avec toute la facilité que donne le fait de broder sur un thème, et puis tout d'un coup, nous nous sommes trouvés, après la guerre 39 - 45 devant des problèmes énormes, avec la demande faite aux architectes et urbanistes d'apporter des réponses d'urgence.....Et à ce moment le temps de réflexion a manqué complètement. J'ai l'impression que nous avons tous été pris au dépourvu et qu'on a fait n'importe quoi selon la demande urgente et les pressions qui nous demandaient de réaliser... Réaliser quoi?

Des reconstructions et même des ensembles entièrement nouveaux, sans qu'on ait eu une conception urbanistique : c'est une des choses les plus frappantes, contre laquelle nous avons essayé de réagir.....symboliquement en contestant la dénomination «Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme» en soulignant qu'il fallait mettre «Urbanisme» d'abord, «Reconstruction» ensuite. Mais ceci était passablement abstrait; avant qu'on ait eu le temps de penser aux ensembles, il a fallu bâtir, bâtir, rapidement...

Bâtir vite et dans de très mauvaises conditions, là je parle surtout de la France, mais à quelque chose près, la situation était la même dans d'autres pays, même dans ceux ayant un régime économique et politique différent. La pression que nous subissions a été énorme. Nous étions apparemment libres, et nous avions l'illusion de pouvoir faire ce que nous voulions faire. En réalité nous étions très fortement orientés par les bureaucrates qui utilisaient surtout des arguments de rentabilité, une approche qui engendrait une certaine stérilité, matérialisée par des «normes», qui quelquefois correspondaient à une nécessité, mais trop souvent était de l'arbitraire. Ailleurs on décrétait la préfabrication lourde comme un «tabou» auquel il ne fallait pas toucher

Finalement on est arrivé à ceci: on a cru faire de l'architecture contemporaine, une architecture «moderne» qui soi-disant s'inspirait du travail de ceux qui avaient victorieusement combattu un académisme décadent et stérile, mais dont on imitait simplement quelques formes, dont on adoptait une certaine pauvreté, une certaine nudité, parce que cela correspondait à l'économie à la nécessité de faire vite et en série.

Donc il y a eu production de masse d'une pseudo-architecture moderne. Nous avons lutté pour un certain nombre d'idées, mais là nous nous sommes trouvés impuissants d'infléchir cette production de masse, d'une architecture qui était pour moi une trahison. Je dois dire que comme beaucoup de mes camarades, nous étions plutôt malheureux de ce que nous faisions.

A.S.

Qui a édicté ces «normes»?

P.V.

Ce fut le Ministère et malheureusement en s'appuyant sur un certain nombre d'architectes fonctionnaires qui n'étaient pas toujours parmi les meilleurs et qui n'avaient souvent rien construit. Ceux-là avaient le pouvoir de les imposer.

A.S.

Il paraît étonnant que cet état de fait n'ait point suscité des réactions.

P.V.

Nous étions un petit groupe qui a essayé de réagir. En ce qui me concerne, même assez vivement. Par exemple en matière de Constructions Scolaires, à cause des normes qui m'étaient imposées et que je trouvais lamentables. Mais le seul résultat fut que je fus rayé de la liste des agréés. - A mon avis il y a là un problème de responsabilité de la profession - qui par fatigue, simple lâcheté - ou par intérêt - a abdiqué.

A.S.

Il y eut pourtant des Ministres qui voulaient aller de l'avant...

P.V.

Il y eut Claudius PETIT. Il fut le seul. Il a fait beaucoup mais il n'a pas pu faire assez.

A.S.

Et l'exemple de LE CORBUSIER?

P.V.

Le Corbusier a été négatif sur ce plan. On dit qu'il a fait beaucoup en matière d'urbanisme. Mais quand on voit les plans d'urbanisme qu'il a fait à la demande du Ministère, il était tellement éloigné des réalités. Ce fut évident que même Claudius Petit ne put lui confier la reconstruction d'une ville...Ce magnifique graphisme que nous admirions tous était très abstrait.

A cet égard l'expérience de MARSEILLE est intéressante, il faut qu'un jour on l'étudie sans passion. C'était ce qu'on appelait I.S.A.I. (Immeuble sans affectation individuelle), un immeuble où l'on demandait à l'architecte de faire un certain nombre de logements utilisant globalement les droits aux dommages de guerre. Le Corbusier a fait un immeuble qui est ce qu'il est, on l'aime ou on ne l'aime pas, mais qui a coûté des sommes monstrueuses ce qui a amené l'Etat à abandonner la «mise de fonds» et céder ensuite l'immeuble à des groupes qui l'ont utilisé d'une manière totalement différente de la destination originale. C'était une expérience intéressante sur le plan de la recherche architecturale, mais en tant qu'apport à la solution du problème de la Reconstruction et du Logement en France ce fut négatif.

A.S.

Il y eut d'autres initiatives de réaliser des ensembles «hors normes»

P.V.

Certes il y eut des tentatives de plus en plus nombreuses au fur et à mesure qu'on s'apercevait des orientations erronées. Mais ce qui me frappe c'est que les architectes se sont laissés étourdir par les possibilités inhérentes aux programmes très vastes auxquels ils n'étaient pas préparés. Toute notre génération - qu'est-ce que nous avons fait avant 39? Des petites choses, pour ainsi dire rien. Et puis tout d'un coup, on nous donne la possibilité de réaliser des grands ensembles. De très bons architectes se sont laissés séduire par la tentation du grandiose, du monumental, même dans un esprit contemporain. Je

prends comme exemple un fait courant: on dit à un architecte: tu seras l'architecte en chef pour un ensemble de 2000 logements, avec écoles et ainsi de suite. Au lieu de penser à un organisme vivant avec sa diversité, sa variété (tout ce qui fait le charme d'une petite ville), il fait une composition néo-académique; il la fait tout seul; l'architecte qui fait une Oeuvre, au lieu de faire une ville. Eh bien, très souvent, même de bons architectes ont péché par orgueil, ils se sont surestimés. Il y eut cependant des expériences plus valables.

Il faut que je mentionne un essai plus réussi, le cas d'un ensemble où j'ai eu l'idée de prévoir un vaste espace central entièrement libre et une voie périphérique desservant les immeubles. Dans cet espace les gosses pouvaient jouer à l'aise, les gens se promener tranquillement - ce fut à mes yeux une réplique genre Parc Montsouris dans un secteur H.L.M...Mais pour les bâtiments, j'ai dû suivre les règles de répétitivité, aboutissant à une grande monotonie.

A.S.

Qu'a-t-on fait en matière de flexibilité, en vue de briser la monotonie?

P.V.

Cette idée du plan flexible nous a préoccupé. Mais je dois le dire avec regret que jamais nous n'avons pu réaliser un prototype, du fait de l'absence d'un secteur expérimental. J'ai pourtant insisté auprès du Directeur des Constructions Scolaires de cette époque pour la création d'un tel secteur en matière de constructions scolaires. Mais sans résultat..

A.S.

Quel leçon proposes-tu de tirer de l'ensemble de ces démarches?

P.V.

J'ai essayé de faire, à un certain moment, un pas en avant. J'ai été chargé de faire un plan pour un ensemble

de 25.000 habitants aux «Sablons». J'ai réagi contre cette erreur qui consiste à réaliser une ville par un seul architecte. Je me suis imposé dans le cas de cet ensemble, la règle que je devais agir simplement en coordinateur de l'équipe. Cette attitude a été positive sur le plan moral: du fait que je n'étais pas bâtisseur - j'ai pu agir dans une plus grande liberté d'esprit. Par exemple une société d'H.L.M. voulait construire 1500 logements d'un seul tenant. Eh bien, j'ai obtenu que ce programme soit cassé en trois pour éviter à la fois la ségrégation et un ensemble ennuyeux et trop monumental. On a pu réaliser quelque chose qui du point de vue architectural n'était peut-être pas exemplaire, mais cela vit, cela plaît, les gens sont contents. Sur le plan de la réalisation ce fut un succès.

A.S.

Tu es donc en faveur de la déségrégation?

P.V.

Bien sûr, mais aussi pour le mélange des fonctions. Une des erreurs qu'on peut attribuer à une explication superficielle de la CHARTE D'ATHENES est la séparation rigide des fonctions de la ville. Je suis absolument convaincu qu'il faut au contraire mélanger les fonctions. Ne pas avoir le quartier où l'on habite, - le quartier où l'on travaille, - etc... Surtout aujourd'hui quand le travail qu'on accomplit peut être propre, sa localisation près de la résidence est justifiée dans de nombreux cas. Il en est de même de la pratique des sports. Il faut éviter qu'il y ait un magnifique «Parcs des Sports» - que personne ne fréquente.. Ces espaces devraient être prévus en contiguïté avec l'habitat, de manière à ce qu'on puisse aller à la piscine, jouer au tennis, avant le travail. Une réalisation urbaine devrait être le reflet vivant de la réalité sociale.

A.S.

Penses-tu qu'une pareille orientation puisse être généralisée à l'heure actuelle?

P.V.

Elle est réalisable sur les plans techniques et

économiques. Mais c'est avant tout une question de mentalités..

A.S.

Existe-t-il des moyens appropriés aujourd'hui pour convaincre les esprits de la nécessité d'une approche telle qu'on la préconise?

P.V.

Là nous sommes au milieu du drame de notre temps. L'importance et le manque de maturité des moyens d'information. Tout le monde est très influencé par la presse ou la télévision. Quand on voit la manière dont la télévision traite ces problèmes, c'est consternant. - Est-ce aux décideurs c.a.d. aux politiciens de distinguer le vrai du faux? On peut être très calé en politique sans être à même de faire le critique d'art. Prenons un homme politique qui désire réellement de susciter une bonne architecture. Il veut s'informer. Que voit-il? Un certain nombre de gens qui ont accaparé le devant de la scène et qui l'occupent entièrement. Tout le monde est influencé par les media qui ne font pas leur métier dans la mesure où ils font passer sur la scène uniquement ceux qui arrivent à se mettre en avant.

A.S.

Cet état de choses explique la passivité du public d'une part et le peu d'intérêt pour le développement d'une raison critique de la part des media.

P.V.

Dans le temps, des revues assumaient ce rôle critique. Aujourd'hui on se borne à citer 20 - 25 noms - jusqu'au moment où ils disparaissent du fait des modes passagères.

A.S.

Il s'agit d'une éclipse de l'aspect rationnel de l'architecture...

P.V.

C'est là où nous rencontrons certains vrais problèmes. La mode qui s'intitule le POST-MODERNISME - n'apporte aucune solution. Elle apporte des éléments superficiels qu'on aime ou qu'on n'aime pas, mais elle ne résout aucun problème de la ville.... Il y a une chose que je ne cesse de répéter avec obstination, souvent devant des jeunes, et ceci en toute franchise, n'étant pas un homme «à la mode»: il nous faut remonter aux principes: prenons n'importe quel texte de base comme par exemple la Charte d'Athènes, dont on dit tellement de mal. Etudions ce texte. Il y a du bon et du mauvais. L'expérience a prouvé qu'il y a des erreurs. Et par ailleurs il y a des choses qui sont justes mais qui ont été mal appliquées. Quand on aura fait ce travail d'analyse on pourra faire un pas en avant - trouver des solutions avec des variations infinies. Mais ceci demande un très sérieux travail et non pas tout simplement le dénigrement, une phraséologie consternante de naïveté mais qui plaît, le culte de la vedette, produit d'un arrivisme féroce de la part de certains. La mode actuelle ne corrige même pas les erreurs que nous constatons, c'est essentiellement un jeu de formes.

Oui, un travail sérieux devrait être amorcé dans ce domaine. Mais qui pourrait l'entreprendre? C'est ici que se pose le grand problème. L'effort individuel est tout à fait insuffisant. Faire des conférences ou des expositions, ne mène guère loin. Il y a des gens qui sponsorisent les choses les plus invraisemblables. Peut-être consacraient-ils à l'organisation d'un débat sérieux et désintéressé sur ces véritables problèmes de l'homme dans son logis, son quartier, sa ville, des moyens appropriés?

A.S.

L'absence d'un organisme d'étude et d'action se fait cruellement sentir dans ce domaine aujourd'hui.

P.V.

Pour terminer cette conversation sur une note plus optimiste, je mentionne une expérience pratique relativement récente à laquelle j'ai participé. On m'a demandé d'animer un atelier interdisciplinaire pour la réalisation d'un quartier (pour 16.000 habitants) dans les environs immédiats de la ville de TBILISSI (en Géorgie soviétique). D'un commun accord on a choisi les participants participants - un quart de géorgiens, un quart de soviétiques, un quart d'occidentaux et un quart des pays de l'Est.

Quand, avec ces jeunes, nous avons examiné le terrain; quand nous nous sommes entretenus avec les gens, quand nous avons pris connaissances des traditions de l'architecture locale, nous avons décidé que le projet tel qu'il avait été approuvé ne pouvait être maintenu. Nous avons donc élaboré une contre-proposition, radicalement différente. Les autorités, après mûre réflexion, nous ont donné raison, en même temps que le feu vert pour l'élaboration d'un nouveau projet.

Ce projet est en voie de réalisation.

Je suis sûr qu'il y a des centaines, voire des milliers de jeunes prêts à s'engager dans cette voie.-

Paris le 4 II. 89

la déconstruction déconstruite

D.G. Emmerich

En marge de l'exposition:
ARCHITECTURES DU VIRTUEL -
la Métropole du Futur. IFA. Janvier - Mars 1989.-

Selon l'énoncé, l'exposition est conçue comme un parcours menant de la métropole contemporaine à une métropole encore virtuelle, située entre le visible et l'invisible, matérialité et immatérialité. Le tout constituant une réflexion sur l'émergence des nouvelles notions: le virtuel, la combinatoire, la trame... à la fois dans la technologie dominante du prochain siècle, celle de l'information et des images et dans certains projets théoriques architecturaux et urbains, illustrés par les oeuvres élaborées par les architectes les plus en vue, les plus médiacrates, les plus ubiquinités.

Tout d'abord, en matière de théorie nouvelle, après tant d'années de déconvenues architecturales, voici la bonne nouvelle: dans ce monde déconstruit par eux et à plus forte raison dans ce foutu futur, «nous avons le pouvoir des dieux - l'omniscience et l'ubiquité - dans un réel infiniment multiplié par les puissances du virtuel». Et non seulement virtuel mais fractal - oui: fractal. Voilà le mot clef de cette nouvelle idéologie déconstructiviste.

Dés qu'on déconnecte, en effet, la relation cause et effet, cette interface vieillotte et gênante entre actions et réactions, cet assemblage suranné de ce qui ne peut plus coexister dans l'emballage de la continuité, on traverse enfin le miroir pour se retrouver dans le domaine fractal.

Après tant de mots magiques qui à chaque saison font la joie des lapsologues, les adeptes de cette nouvelle discipline scientifique (qui étudie les effets de la décalcomanie sémiologique chez les mammifères simiesques dits supérieurs) voici donc le fracassant succès des lignes fractales, issues des courbes de Peano puis amplifiées et vulgarisées par Mandelbrot. C'est sous ce signe que cette exposition est placée. C'est ce leitmotiv qui nous guide à travers son parcours saccadé.

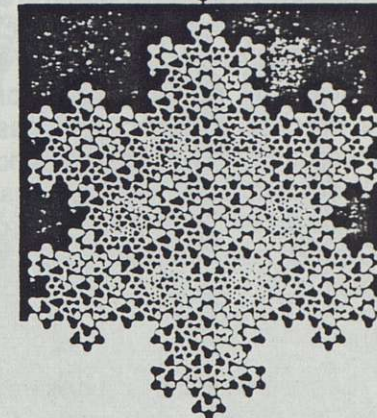
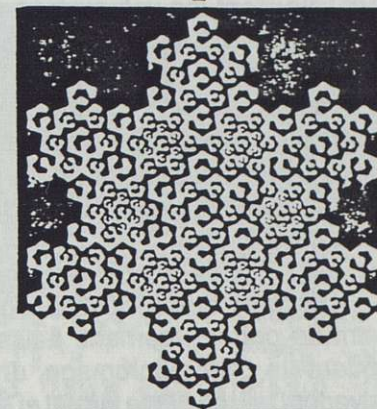
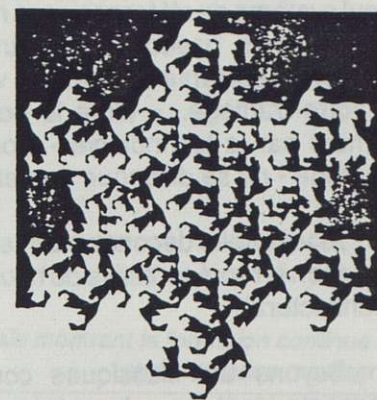
Que ces formes répétitives et hiérarchisées soient en vérité l'image même d'un phénomène de croissance continue n'a aucune importance. Par un innocent lapsus, les fractales deviennent pour les idéologues de la déconstruction l'expression même de la discontinuité. Mais, comment exiger une suite dans les idées pour une théorie fondée sur le fragmentaire, la fissure, la fente? Au contraire! Que les fractales n'aient rien à de commun avec

les dislocations (ou dislocutions) déconstructivistes est dans l'ordre même des choses. Ce ne sont que les derniers mohicans de la continuité syllogistique qui appelleront cette approche plutôt - fatrale.

Fatalement: l'exposition se fragmente en effet, en trois sections. Dans la première, sous le signe de la vitesse, «La Cité Cinétique», ou Fast City, est décongelée par des citations des grands projets de Paris et de l'Ile de France, tous imprégnés des vertus virtuelles des nouvelles notions. Autoroutes et aéroports; T.G.V. et I.G.H.; et des architectures fractales comme le demi fer à repasser de Nouvel ou un fragment postichiant de Bofill. Tous, sans distinction, font bon ménage dans ce manège scénographique flashé sur notre iris irrité, le parcours même étant ponctué par des douces folies de Tschumi qu'on souhaiterait plus furieuses, au point de faire retourner dans leurs tombes les constructivistes russes qu'il essaie vainement de redéconstruire.

Et, — de deux: La section réalisée par l'Université de l'Illinois, Chicago, sous le titre: «Ulysse Télématique» nous expédie dans le 21-ème siècle par anticipation. L'immatérialisation de l'environnement est obtenue cependant non pas par des techniques de construction d'une légèreté tendant vers l'infini, mais par la profusion des gadgets - laser digital, pinceau magnétique, ordinateur - un cocktail de télésensoriel tel que le vieux rêve du passe-muraille et l'ubiquité des Sabines, cher à Marcel Aymé, serait enfin réalisé. La simulation ou dissimulation, c'est à dire l'hyperartificialité est ainsi atteinte par les hyper-objets. Mais, cela ne serait-il pas plutôt l'hypermatérialisation?

C'est avec ce doute que nous passons dans la zone trois sur «Les Chemins du Virtuel» dont la station perle est appelée: la chambre de l'auto-similarité. Imitatis imitandum, cette chambre «explore les nouveaux espaces autosimilaires.....dans la science, la technologie et l'architecture» par la découverte originale de la trame: «la trame du réel». Le drame de cette trame répétée à l'infini par un jeu de miroirs est de n'être rien d'autre que l'orthogonale, le trirectangle, la cubique. Oh, les en-



Benoit B. Mandelbrot

Courbes fractales par Mandelbrot montrant des dendritismes continus.

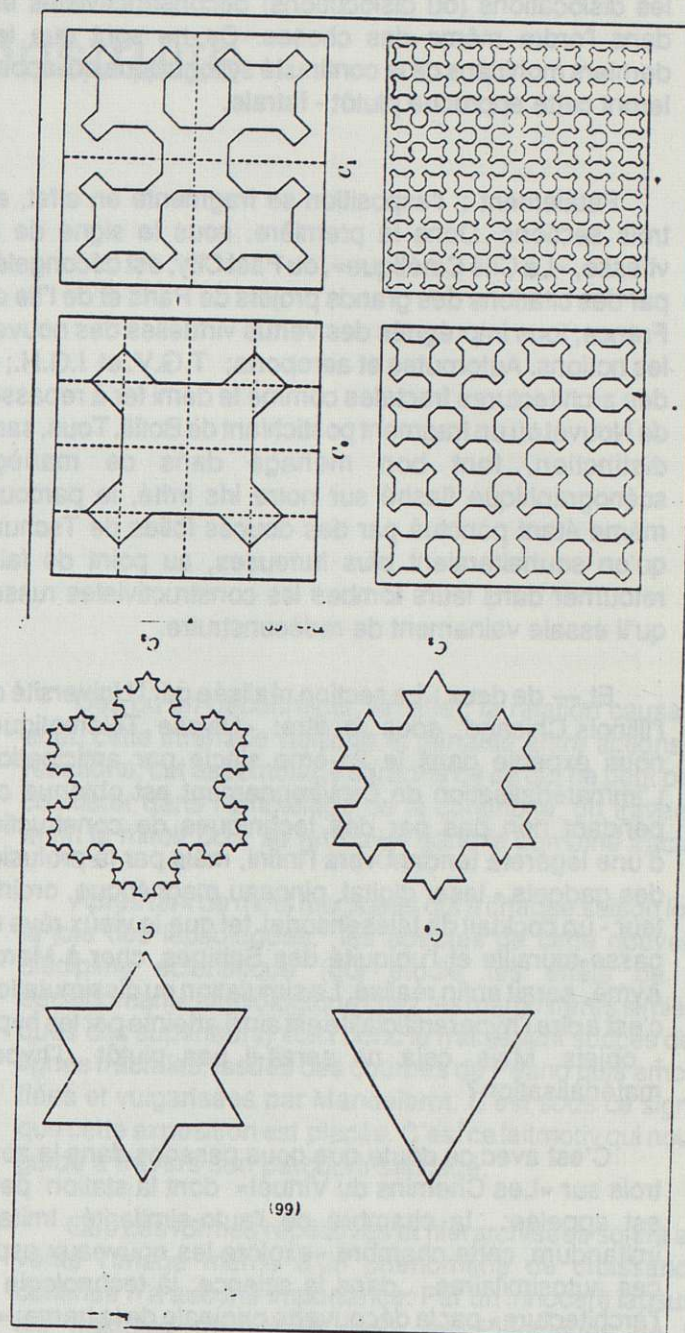
cubés ! Carroyez, carroyez toujours ! Contentez-vous du seul système de référence sans rien y mettre. Tout au plus des fétiches pseudoclassicisants collés sur la même trame. On est tenté de dire: «Si votre ramage se rapporte à votre tramage...» alors le nouvel espace virtuel engendré par la technologie - montré ici à grand frais de bruitage - ne se distingue en rien du plus conventionnel.

Alors, quelle déconclusion reste à tirer de cette manifestation si représentative du nouvel emballage du déjà vu architectural?

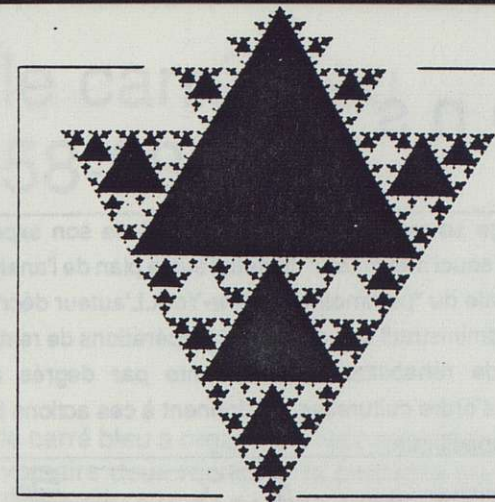
Soyons anti-classiques comme ces oeuvres qui déconstruisent les volumes en points, lignes, plans entrant mutuellement en conflit. Quittons la transparence de la logique cohérente pour la trans-apparence soudaine des cadrages et decadrages, des décalages et decalages, pour une perception qu'aucun calage ne bride. Décongestionnons le cerveau et décontaminons l'esprit. Mais surtout décontractons-nous sans nous déconcerter.

A la place des déductions, procédons par induction, avant de porter jugement. Laissons donc parler, en lui rendant un ultime hommage, un grand déconstructeur, Salvador Dali, ce génie virtuel et doué déjà d'omniscience divine, qui écrivait à propos d'un cadavre exquis: «La cour examine le cas du Corbu, le cas et le ça, le ça et le cas, le cas du Corbu, recorbuyoté au corbillon du cas, du ça, du cas, du caca, du Corbu, la castration....» pour finir en transe dans une trans-apparence combinatoire... Les caillies au raisin servies sur des ouilles fumantes avec l'arbousier, le ça du caca, le caca du ça, le caca de la Cour, la Cour du caca, la Cour de Cassation.» (Lettre à Avidadollars.)

Les esprits coincés et ringards diront que la référence citée n'est pas une critique très constructive et déconseilleront de poursuivre sur ce chemin. Mais, c'est pourtant le seul praticable. Celui de la critique déconstructive, seule capable de rendre perceptible la trame délocalisée, flottante, indéfiniment démultipliée et mise en abîme du courant d'air déconstructiviste.

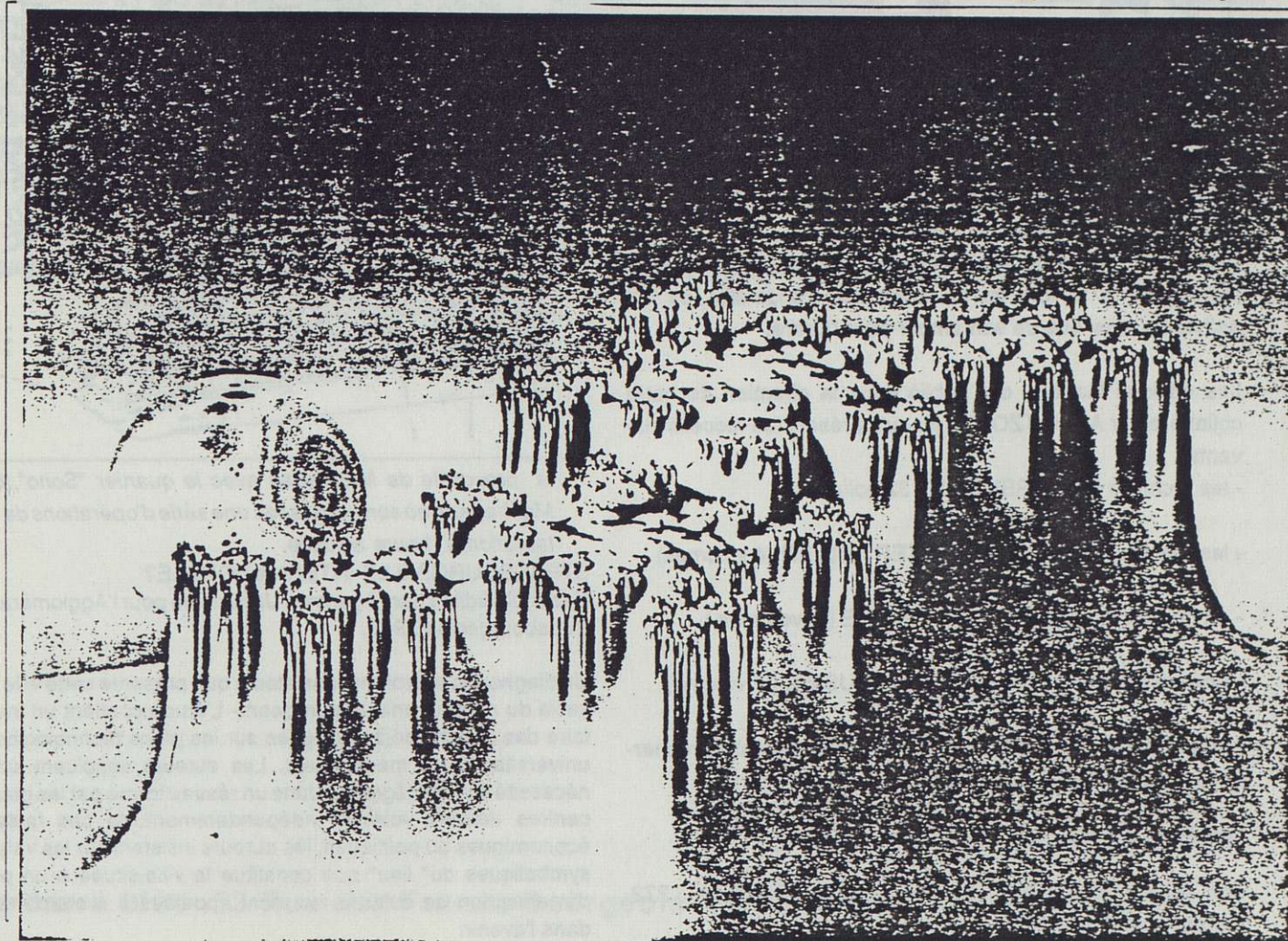


Courbes de Péano, à base de triangles et de carrés définissant une croissance automorphe et continue d'une configuration.



Tessellation fractale décroissante à base d'une configuration triangulaire hiérarchisée.

Image de synthèse fractale montrant la formation continue d'une agglomération montagneuse.





LES ARCHIVES ARCHITECTURALES GARLAND.-

Cette maison d'édition de New-York vient déditer la collection des dessins personnels de Lewis KAHN.

Ce recueil comprend approximativement 6500 dessins qui témoignent à la fois de la recherche d'originalité de cet architecte, ainsi que de son amour pour l'Ordre.

Les éditions Garland ont publié sous la direction de notre collaborateur Alexis TZONIS, jusqu'à présent les recueils suivants:

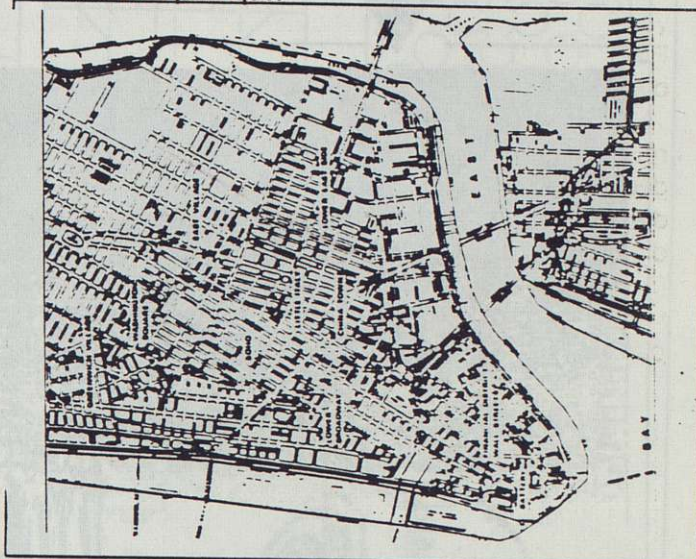
- les archives LE CORBUSIER (32 volumes)
- les recherches de BUCKMINSTER FULLER (4 volumes)
- un dossier sur MIES VAN DER ROHE (4 volumes)
- une collection d'essais sur LE CORBUSIER (1 volume)

L'ensemble de ces recueils constitue un instrument de recherche indispensable à l'heure actuelle.-

NEW-YORK FACE A SON PATRIMOINE.

par Kaisa BRONER. Edition Pierre Mardaga, 272 pages, illustrations.-En français.-

Cet ouvrage se recommande par la clarté de son exposé ainsi qu'un souci méticuleux du détail sur le plan de l'analyse architecturale du "patrimoine" à New-York. L'auteur décrit le contexte administratif et juridique de s opérations de restauration et de réhabilitation et remonte par degrés aux prémisses d'ordre culturelles qui donnent à ces actions leur caractère spécifique.



la presqu'île de Manhattan avec le quartier "Soho", (bas-Manhattan), où sont localisées une série d'opérations de restauration à l'heure actuelle.

STRASBOURG, VILLE INTERNATIONALE?

Fascicule éditée par l'Agence d'Urbanisme pour l'Agglomération Strasbourgeoise, 1988.

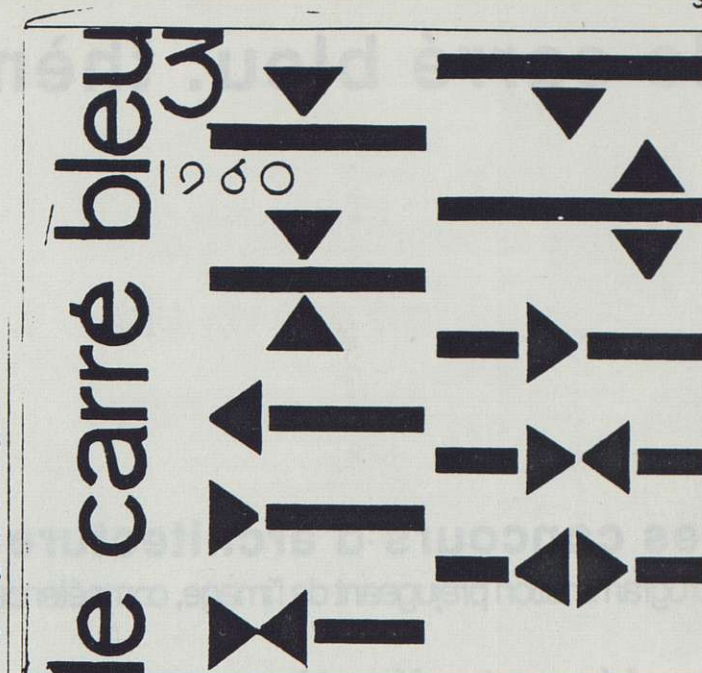
Un diagnostic approfondi des atouts que présente cette ville à la veille du marché unique européen.- L'étude contient un inventaire des actions déjà engagées sur les plans technologiques, universitaires, et médiatiques. Les auteurs concluent sur la nécessité d'une intégration dans un réseau formé par les grands centres urbains voisins. Indépendamment de ces facteurs économiques ou politiques, les auteurs insistent sur les valeurs symboliques du "lieu" que constitue la ville, située à un point d'intersection de cultures qui sont appelées à s'interpénétrer dans l'avenir.

le carré bleu 58-88

le carré bleu a organisé à l'occasion de son 30-ème anniversaire deux réunions: la première au Centre Georges Pompidou à Paris au mois de Mai, la seconde au Musée d'Architecture à Helsinki au mois de Décembre dernier. -

Nous avons publié le compte-rendu de la première réunion dans notre No. 2/88; une information sur la deuxième figure dans les colonnes du journal du Musée d'Architecture du mois de Février 89. (Adresse: Musée d'Architecture, Kasarmikatu 24, Helsinki).

page de couverture du no 3/60 du carré bleu (analyse urbaine) dessinée par Reima PIETILÄ.



le carré bleu 33 Rue des Francs Bourgeois 75004 Paris. Tel 43 26 10 54

le carré bleu: thèmes 1989.

les concours d'architecture

programmation préjugant de l'image, compétence du jury.

la décentralisation et la fin de l'urbanisme,

villes à l'heure de l'Europe,
niveau de décision optimale
libéralisme et urbanisme

les décideurs,

leur formation urbanistique et architecturale

recherches technologiques,

la déségrégation fonctionnelle

habitat, habitabilité, exiguité,

repenser l'espace habitable

l'espace organique et dynamique du projet,

la pratique et la pédagogie.

English summary

This issue follows on our previous one devoted to «towns tuned to EUROPE» (N° 3/88). It comprises the publication of a debate organized by our Editorial Board on the latest developments in planning in the Paris conglomeration. A stand was taken with respect to a certain number of projects currently discussed in the press and mass media.

The first topic debated was the underground motorway network to be constructed «intra muros» through Paris (LASER and 3R Bouygues projects) with a view to increasing car traffic fluidity, the balancing of the city's East-West development and enabling the implantation of peripheral motorways in Ile de France. All these topics were considered with public interest in mind, relative to the concerns of a city population more and more enslaved by their daily commuting from home to work and the formation of urban nebulae in the outskirts - the constant exodus of Parisian city-dwellers to the suburbs, etc...

Lurking in the background is the conflict between an economism resulting from the present European conjuncture and more quality-orientated concerns. This tendency accentuates the constant impulse to favour the city centre to the detriment of the periphery by the implantation of «profitable» structures such as office blocks or prestigious cultural complexes. Also, the «Laser» project to construct an underground motorway network is yet another manifestation of the desire to maintain or to reinforce the predominance of private cars as a privileged means of transport.

This final issue of 1988 also includes an interview rendered up-to-date by the «Fifties» exhibition held at the Pompidou centre which was subject to much criticism. And, in the same light, a summary of the very recent exhibition at the French Architecture Institute on Deconstructivism.



Anatole Kopp

Quand le MODERNE n'était pas un style mais une cause

Ecole nationale supérieure des Beaux-Arts

Quand le MODERNE
n'était pas un style
mais une cause

Anatole Kopp

Editions de l'Ecole nationale supérieure des Beaux-Arts

- 1958 0 - Introduction au débat (*Pietilä*)
1 - Morphologie de l'expression plastique (*R. Pietilä*)
2 - Deshumanization del Arquitectura (*A. Blomstedt*)
- 1959 1 - Perception de l'espace (*K. Pietilä*)
2 - L'habitat évolutif (*Candilis, Josic, Woods*)
3 - Perception de l'espace (suite) (*K. Pietilä*)
4* - Architecture et paysage (*A. Blomstedt*)
- 1960 1 - L'urbanisme de Stockholm (*R. Erskine*)
2 - "Arne Jacobsen" (*G. Varhelyi*)
4 - L'architecture et la nouvelle société (*J.-B. Bakema*)
- 1961 1 - La forme architecturale (*A. Blomstedt*)
2* - La formation de l'architecte (*A. Ruusuvuori, Y. Schein*)
3 - Projets d'urbanisme (*Candilis, Josic, Woods*)
- 1962 1* - L'unité d'habitation intégrale (*A. Glikson*)
2* - Art classique et baroque (*D. Ungar*)
3* - "Web" - proposition de trame urbaine (*Candilis, Josic, Woods*)
4* - Colloque des Team X à Royaumont
- 1963 1* - Architecture et civilisation technique (*Osterreich*)
2* - Réflexions sur l'architecture (*R. Jullian*)
3 - Projet pour la rénovation de Francfort (*Candilis, Josic, Woods*)
4* - Humanisation du milieu (*A. Glikson*)
- 1964 1* - Projet pour l'université de Berlin (*Candilis, Josic, Woods et Schiedhelm*)
2 - Enquête sur l'architecture (*Y. Stein*)
4* - Paris logique (atelier Tony Garnier)
- 1965 1* - Projet pour Fort Lamy (*Candilis, Josic, Woods*)
2* - L'avenir de l'architecture (*J. Maldonado*)
3* - Sur la théorie de la composition en architecture (*S. Zachystal*)
- 1966 2 - Les communions urbaines (*G. Varhelyi*)
3 - L'aménagement régional (*R. Auzelle*)
4 - La notion d'unité d'habitation (*A. Glikson*). L'oeuvre d'A. Glikson (*L. Mumford*)
- 1967 1* - L'oeuvre de Patrick Geddes (*A. Schimmerling*)
2 - Pour un véritable urbanisme (*D. Cresswell*)
3* - L'architecture et le problème urbain
4* - Ville et révolution
- 1968 1* - Centre ville à Ashdod (*A. Neumann, Z. Hecker, T. Sharon*)
2* - Résidence universitaire à Urbino (*G. Carlo de Carlo*)
3 - Le mouvement de Mai (*Comité de Rédaction*)
4* - L'université de Villette (*A. Fainsilber*)
- 1969 1* - L'université à Hervanra (*A. Ruusuvuori*)
2* - Proposition pour un système d'urbanisme linéaire (*O. Hansen*)
3/4* - Mutation ou cessation (*P. Nelson, A. Tzonis*)
- 1970 1 - Développement linéaire et croissance urbaine (*Van den Broek et Bakema*)
2 - Problèmes de l'architecture contemporaine (*L. Hervé*)
3 - Nouvelles tendances progressives aux Etats Unis (*A. Tzonis*)
4 - Informatique et architecture (*F. Lapied*)
- 1971 1* - Industrialisation et architecture (*Marcel Lods*)
2* - Architecture et urbanisme en Finlande (*Kirimo Mikkola*)
- 1972 1* - Table-ronde sur la formation de l'architecte
2 - Habiter par Paulin, Lamouette et Walsh
3 - Pour une approche globale de l'environnement (*F. Lapied*)
4* - Création collective du tissu urbain (*F. Duplay*)
- 1973 1* - L'oeuvre d'Alvar Aalto
2 - Région Méditerranée (*R. Dabat et P. Quinrand*)
3* - Aménagement des communes de Nord de Paris (*R. Auzelle*)
4 - L'homme et la ville (*H. Laborit*)
- 1974 1 - Environnement et comportement (*D. Fatouros*)
2 - Pour un habitat plus accueillant (*H. Hertzberger*)
3 - Environnement et responsabilité de l'architecte (*F. Lapied*)
4* - Création d'un langage architectural (*M. Duplay*)
- 1975 1* - Places couvertes pour la ville (*Y. Friedman*)
2* - Travaux de morphologie urbaine (*M. Duplay*)
3* - Industrialisation en Finlande
4* - Urbanisme (*L. Miquel*)
- 1976 1* - Intégration de l'université dans une trame urbaine (*Ciamarra*)
2 - La parole est à l'usager (*R. Aujame*)
3 - Méthodologie de la mise en forme architecturale (*M. et D. Duplay*)
4 - Automobilité et la ville (*P. Ciamarra*)
- 1977 1 - Les limites communales : 36 000 mailles à reprendre? (*Gautrand*)
2 - Développement social, politique et planification urbaine (*G. Felici*)
4 - Centres historiques et diffusion urbaine : un défi à l'habitat du grand nombre (*P. Ciamarra, L. De Rosa*)
- 1978 2 - Ecologie, Aménagement, Urbanisme (*M. et M. Martinat*)
3 - De l'habitat à l'urbanisme (*G. De Carlo, R. Erskine*)
4 - Evolutions urbaines et participation (*F. Szczot*)
- 1979 1 - Construction de logements dans les pays en voie de développement (*C.K. Polonyi*)
2 - Identité et évolution : Danemark et Finlande (*D. Beaux*)
3 - L'école dans l'histoire de l'architecture moderne (*E. Aujame*)
4 - Energie - Architecture (*P. Ciamarra, L. De Rosa, C. Butters*)
- 1980 1 - Journées d'études du "carré bleu" (*A. Schimmerling*)
2 - Historicisme ou fondements d'analyse du milieu d'habitation? (*D. Beaux*)
3 - La campagne de dénigrement de la Charte d'Athènes (*A. Schimmerling*)
4 - Narcissisme et humanisme dans l'architecture contemporaine (*A. Tzonis*)
- 1981 1 - Avenir du mouvement moderne (*Kjell Lund*)
2 - L'oeuvre de Reima Pietilä (*D. Beaux*)
3 - Le constructivisme en Finlande (*Musée d'architecture de Helsinki*)
4 - Architecture, habitat et vie sociale au Danemark (*D. Beaux avec Cv Jesen et T. Cronberg*)
- 1982 1 - Aménagement, urbanisme, architecture en France (*Ph. Fouquey*)
2 - Expression régionale et architecture contemporaine (*A. Tzonis*)
3 - Réforme de l'enseignement de l'architecture (*Ph. Fouquey avec E. Aujame, D. Augoustinos, Ph. Boudon, J.-C. Deshon, D. Beaux, M. Mangematin, V. Charlandjeva, D. Emmerich, E. Cornell, C. Martinez*)
4 - Ateliers sur le terrain (*C. Butters*)
- 1983 1 - Education de l'architecte sur le terrain (*D. Beaux*)
2 - Evolution de la théorie en architecture (*Dr Fr. Vidor*)
3/4 - Les étudiants ont la parole (*M. Parfait, D. Gauzin, Ph. Fouquey*)
- 1984 1 - Itinéraire scandinave (*Les collaborateurs du carré bleu dans les pays nordiques*)
2 - Atelier d'été en Hongrie (*C. K. Polonyi*)
3 - Itinéraire nordique 2 (*D. Beaux avec les collaborateurs dans les pays nordiques et H. Sigurdardottir, Ph. Fouquey, M. Mangematin, J.-L. Coutarel*)
4 - Regard sur les actualités (*E. Cornell, G. D. Emmerich, I. Schein, J. Puttemans*)
- 1985 1 - La situation du logement dans le monde (*C.K. Polonyi*)
2 - Stockholm : la régression? (*Elias Cornell*)
3/4 - Regards sur l'actualité (*E. Cornell, G.D. Emmerich, Lucien Hervé, Ionel Schein, Balthasar Stegmar*)
- 1986 1 - Intériorité et architecture (*D. Beaux, M. Mangematin, M. Sauzet*)
2/3 - Informatique et création architecturale? (*Ph. Fouquey*)
4 - Urbanité et architecture (*A. Schimmerling*)
- 1987 1 - Morphologie et structures (*D.G. Emmerich*)
1987 2 - Finlande 87. L'après Aalto (*D. Beaux*)
1987 3/4 - Louvain la Neuve (*H. Becker*)
Melun-Sénart (*Ph. Fouquey*)
- 1988 1 - Modèles éphémères (*Claire Duplay*)
2 - Le carré bleu à Beaubourg par le comité de rédaction

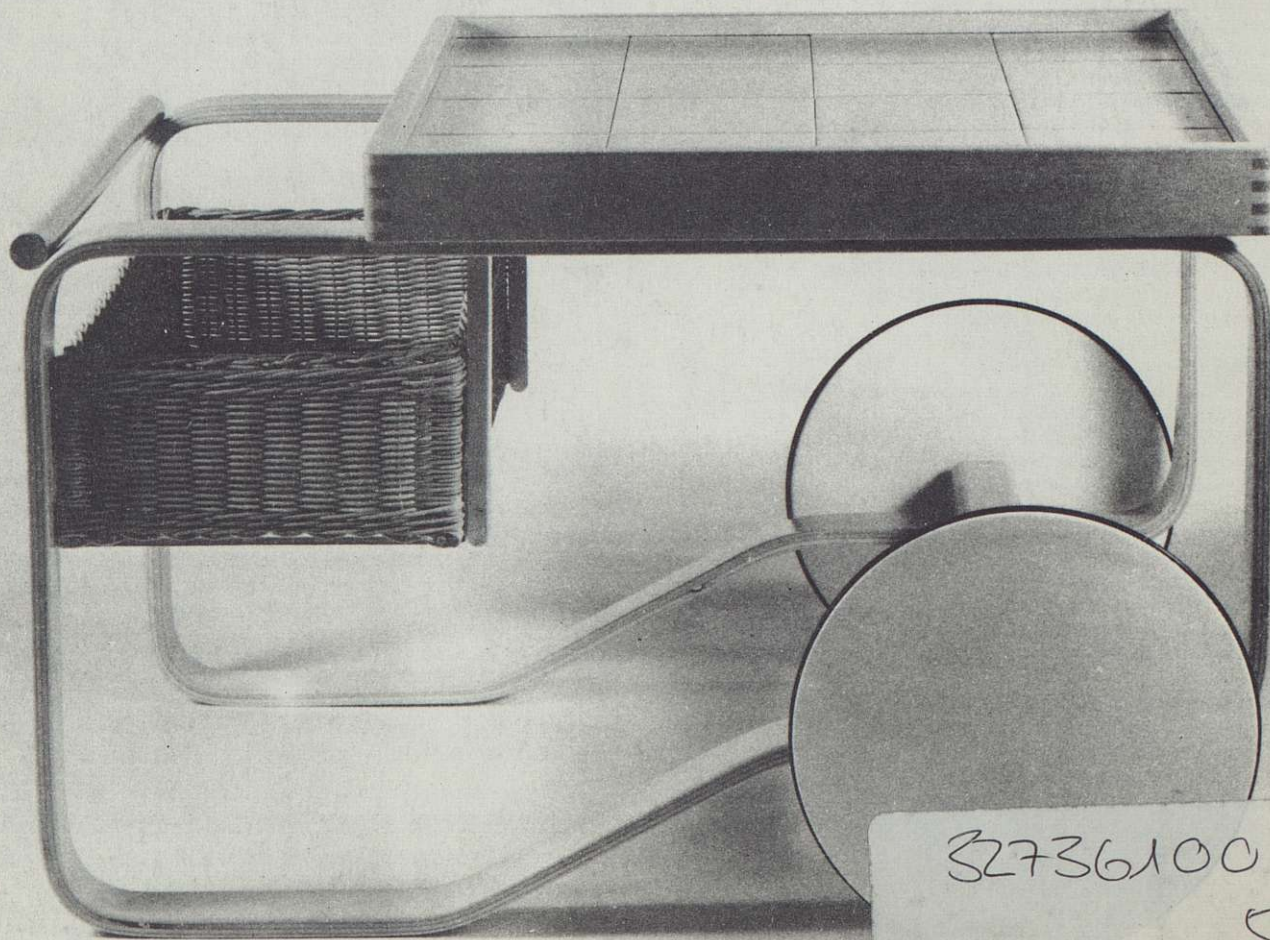
REVUE TRIMESTRIELLE D'ARCHITECTURE
Prix des Numéros de 1958 à 62 : 100 Frs
à partir des N° de la série 63 : 50 Frs.
Etranger : 55 Frs
Abonnement annuel : France : 200 Frs.

artek

MEUBLES DE ALVAR AALTO

KESKUSKATU 3
PL 468
00100 HELSINKI 10
FINLANDE

TORVINOKA
4, RUE CARDINAL
75000 PARIS
TEL. (1) 325.09.13



32736100

SOF