

SÉMINAIRE DES 18, 19 ET 20 OCTOBRE 2002

Rotterdam et Amsterdam

**Nouvelles densités,
nouvel habitat :
alternative(s)
à l'étalement urbain**

CONSEIL

N°

Corps des
architectes-conseils
du ministère de l'Équipement
des Transports, du Logement
du Tourisme et de la Mer

Mars 2003

**Nouvelles densités,
nouvel habitat :
alternative(s)
à l'étalement urbain**

**Séminaire des 18,19 et 20 octobre 2002
Rotterdam et Amsterdam (Hollande)**

Ce numéro 8 de la revue Conseil est publié par le Corps des architectes-conseils du ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer; avec le concours de la direction générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction

Direction éditoriale : comité du Corps des architectes conseils

Joanna Fouquier, *président*

Thierry Van de Wyngaert, *directeur*

Vincent Sabatier, *directeur*

Bertrand Dubus, *secrétaire général*

Joël Gautier, *trésorier*

Rémy Butler

Gérard Lancereau

Serge Renaudie

Françoise Risterucci

Transcription et mise en forme des débats : François Lamarre

Coordination éditoriale : Jean-Paul Scalabre

Secrétariat d'édition et révision : Claire Doré

Conception graphique : Camille Scalabre

Flashage et impression : Nouvelle Imprimerie Laballery (Clamecy)

Le comité remercie chaleureusement toutes celles et tous ceux qui ont bien voulu lui confier les photos et documents qui sont reproduits dans cet ouvrage.



I N M E M O R I A M

M a r c P a i l l o t

Marc Paillot a intégré le Corps des architectes-conseils en 1996. Le département de la Vienne fut sa première et unique affectation. Élu d'emblée membre du bureau, il y siégea activement pendant trois ans et se fit apprécier de tous.

C'est avec consternation que nous avons suivi la progression inexorable de sa maladie, jusqu'à son décès le 21 septembre 2002. Alors âgé de 47 ans, Marc Paillot était avec Monique Verdier, son épouse, à la tête d'une agence d'architecture basée à Nevers, sa ville natale.

Après des débuts au sein d'ARCA, jeune équipe nivernaise qui se fit remarquer par quelques publications, Marc et Monique poursuivaient en duo, avec une équipe restreinte, un travail pertinent et courageux, essentiellement axé sur la commande publique : logements sociaux, équipements et aménagements urbains. Leur champ d'intervention, longtemps limité à Nevers et sa région, s'était récemment ouvert sur Paris où l'agence livrait à l'été 2001 le centre de secours de l'avenue Parmentier : une impeccable machine au garde-à-vous dans un bel uniforme de « brique républicaine » (selon les termes de Marc).

Photo : J.-M. Monthiers



39 logements PLA, quartier de la Baratte à Nevers

Dans la vie professionnelle, Marc était un garçon direct, droit et élégant, à l'image de son architecture. Il privilégiait l'efficacité du trait et l'honnêteté constructive, ne laissant aucun détail dans l'ombre. Cette clarté d'expression s'accompagnait d'une grande retenue formelle. L'agence Paillot-Verdier livre des constructions toujours bien réglées dont l'exigeante modernité peut s'apprécier en terre nivernaise : l'îlot du Singe qui insère logements neufs et contrepoints réhabilités dans le quartier des faïenciers

à Nevers ; double alignement d'habitat social (de la Baratte) qui cadre un espace vert intérieur et canalise l'automobile sur l'extérieur, etc.

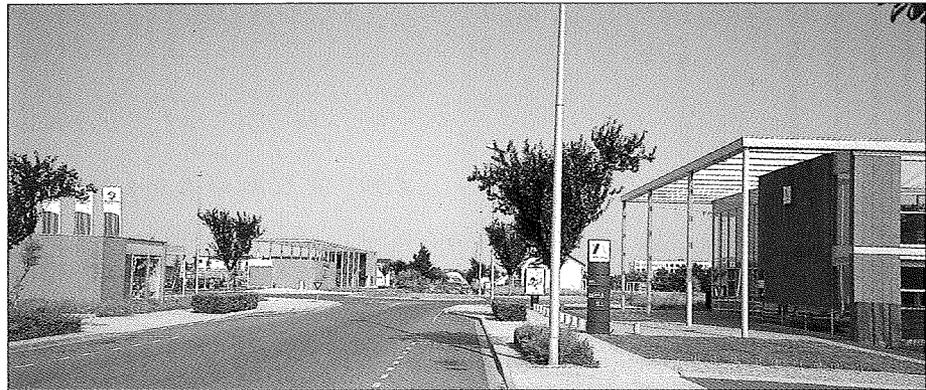


Photo : J.-M. Monthiers

Ilôt du Singe, quartier des Faïenciers à Nevers

Attaché à sa ville, Marc en redessinait les contours : intervention sur l'espace public du Banlay, quartier des années soixante enserrant l'église Sainte-Bernadette de Claude Parent et Paul Virilio ; fine passerelle lancée sur le canal de dérivation de la Nièvre, etc. Plus récemment, l'agence Paillot-Verdier a donné corps au quartier périurbain des Loges en balisant une voie nouvelle de ses réalisations : antenne Assedic, centre commercial et maisons de ville se répondent en écho et prolongent la séquence. Un remarquable et trop rare exemple de continuité urbaine.

Cette continuité, nous sommes nombreux à la souhaiter pour cette agence que Marc a créée.



Photo : J.-M. Monthiers

Quartier des Loges à Nevers

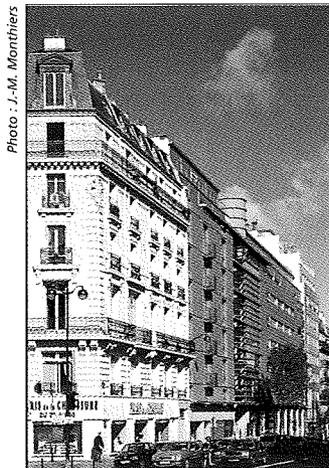


Photo : J.-M. Monthiers

Centre de secours, avenue Parmentier à Paris

S o m m a i r e

V E N D R E D I 1 8 O C T O B R E 2 0 0 2

Préambule

Accueil et présentation par Joanna Fourquier	p. 9
Intervention de Nicole Klein	p. 13
Exposé de Marc Wiel	p. 15
Intervention de Serge Renaudie	p. 38
Exposé d'Anne-Caroll Werquin	p. 45
Exposé de Pierre Gautier	p. 63
Exposé de Henk Döll/Mecanoo	p. 69
Exposé de Frits Van Dongen/de Architecten Cie	p. 77

S A M E D I 1 9 O C T O B R E

Exposé de Michel Velly	p. 88
Exposé de Ruurd Gietema/Kees Christiaanse	p. 96
Exposé de Vera Yanovshtchinsky	p. 106
Exposé de Kees Kaan/Claus en Kaan	p. 110

A N N E X E S

Libres propos - Impressions de voyage par Monique Dreyfus	p. 118
Le logement individuel dense : l'expérience hollandaise. Article de Pascale Joffroy, Le Moniteur du 22 novembre 2002	p. 122

L ' A L B U M P H O T O S

p. 124

Préambule

Cette huitième parution de la publication CONSEIL rend compte du séminaire des architectes-conseils du ministère de l'Équipement, du Transport, du Logement, du Tourisme et de la Mer, qui s'est tenu en Hollande, dans les locaux du NAI à Rotterdam puis à Amsterdam, les 18, 19 et 20 octobre 2002.

Le sujet du séminaire était « Nouvelles densités, nouvel habitat : alternative(s) à l'étalement urbain », thème abordé à travers différents exposés et présentations les vendredi et samedi matin, et poursuivi sur le terrain par des visites d'opération à Rotterdam et Amsterdam.

Ce séminaire a été préparé par le Bureau du Corps des architectes-conseils avec le concours précieux de Michel Velly, architecte et enseignant à Nantes, pour l'organisation des visites de terrain et des exposés des confrères hollandais. Le Bureau tient à remercier tous les intervenants qui ont apporté leurs concours et leurs lumières à ces journées particulièrement riches et intenses dont, par ordre d'apparition :

- M. Marc Wiel, urbaniste, chercheur et consultant
- M^{me} Ann-Caroll Werquin, architecte et chercheur
- M. Pierre Gautier, architecte à Rotterdam et Paris
- M. Henk Döll, architecte associé, agence Mecanoo à Delft
- M. Frits van Dongen, architecte associé, agence de Architeckten Cie à Amsterdam
- M. Ruurd Gietema, architecte associé, agence Kees Christiansee à Rotterdam
- M^{me} Vera Yanovshtchinsky, architecte à La Haye
- M. Kees Kaan, architecte associé, agence Claus en Kees à Amsterdam et Rotterdam

Mais encore, lors des visites d'opération :

- M. Jean Piret, ingénieur et urbaniste de la ville de Rotterdam, pour son accueil au centre d'information de Kop van Zuid
- M. Peter Klomp, paysagiste, du centre d'information d'IJburg, près d'Amsterdam

Le Bureau du Corps des architectes-conseils tient également à saluer la présence à ce séminaire des représentants de leur tutelle ministérielle, à commencer par M^{me} Nicole Klein, directrice, adjointe au directeur général de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction (DGUHC) et ses proches collaborateurs, ainsi que M^{me} Anne-Marie Cousin, sous-directrice aux espaces protégés et à la Qualité architecturale, à la direction de l'Architecture et du Patrimoine (DAPA).

Le succès rencontré par ce séminaire et le nombre élevé des participants ont mobilisé plus que de raison Bertrand Dubus, secrétaire général, et Joël Gautier, trésorier, pour une logistique sans faille ; qu'ils en soient remerciés.

Les exposés et échanges tenus en français comme en anglais qui composent ce n° 8 de CONSEIL ont été retranscrits et rédigés par François Lamarre, architecte et journaliste, animateur des débats. Le présent document restitue très fidèlement les propos tenus par les différents intervenants invités et les architectes-conseils dans le respect de la chronologie des interventions.

Accueil et présentation

J O A N N A F O U R Q U I E R

Présidente du Corps des architectes-conseils du ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer

BIENVENUE à tous pour notre séminaire qui se tient en cette année 2002 en Hollande, à Rotterdam d'abord puis à Amsterdam à l'occasion des visites d'opération, sur le thème « Nouvelles densités, nouvel habitat : alternative(s) à l'étalement urbain ».

Mais avant de commencer les exposés et les débats, je tiens à saluer nos invités : Nicole Klein, directrice au ministère de l'Équipement, adjointe au directeur général de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction (DGUHC), et ses collaborateurs, Jesus Rodriguez et Claude Launay que vous connaissez tous, ainsi qu'Anne-Marie Cousin, sous-directrice des Espaces protégés et de la Qualité architecturale à la direction de l'Architecture et du Patrimoine (DAPA) au ministère de la Culture. Je salue également les journalistes présents et qui nous sont fidèles : Pascale Joffroy et Elisabeth Allain-Dupré du *Moniteur*, Monique Dreyfus de la revue *Diagonal* ainsi que François Lamarre qui nous accompagne depuis quelques années déjà et qui animera tout à l'heure nos débats.

Avant d'aborder le thème de ce séminaire, je voudrais dire que notre réunion est marquée par la disparition de Marc Paillot qui nous a quitté le mois dernier, le 21 septembre 2002, après une courte et cruelle maladie. Marc était architecte-conseil depuis 1996 dans le département de la Vienne. Ce fut son premier et unique poste. Un poste qu'il assumait avec beaucoup de compétence, de passion et de courage. Je l'ai rencontré dans ce cadre et nous avons souvent travaillé ensemble. Personnellement, je peux témoigner de son engagement quasi militant dans cette mission. Il était par ailleurs très bon

architecte et laisse de très belles réalisations en association avec son épouse Monique Verdier. Je citerai pour exemples le centre de secours de l'avenue Parmentier à Paris récemment achevé; le quartier des Loges à Nevers - où il habitait et exerçait - avec des bureaux, des logements et un centre commercial; une très belle et fine passerelle sur le canal de dérivation de la Nièvre et bien d'autres réalisations, projets et concours gagnés ou perdus. Marc tenait beaucoup à sa mission d'architecte-conseil qui était pour lui comme une fenêtre ouverte sur l'extérieur par rapport à son travail quotidien dans la Nièvre. Nous étions plusieurs à l'accompagner sur son dernier chemin, le 23 septembre, aux côtés de Monique et de ses deux filles auxquelles vont aujourd'hui nos pensées. Je vous propose une minute de silence en mémoire de Marc Paillot.

... / ...

La vie est ainsi faite qu'il faut reprendre le cours de notre séminaire. Quelques mots d'introduction à nos travaux. Le thème de notre séminaire est « Nouvelles densités, nouvel habitat : alternative(s) à l'étalement urbain ». Le « s » du mot alternative ne vous aura sans doute pas échappé. De même, le terme « nouvel habitat » aurait pu être décliné au pluriel. Un thème dont on parle, qui est au cœur des nouvelles procédures et qui suscite beaucoup d'écrits ces derniers temps à l'occasion de colloques, d'ouvrages et d'articles de presse. Notre ministère a lancé sur ce thème plusieurs appels à projets ou appels d'idées : « Maisons de ville » en 2000, « Villas urbaines durables » en 2001, et d'autres encore... Des opérateurs du logement social se lancent dans des opérations de densification, à Reims, à Bordeaux, à Rennes, dans la ville nouvelle de Marne-la Vallée... Le Syndicat des aménageurs-lotisseurs (SNAL) propose d'appliquer la procédure de lotissement aux opérations en centre ville... Tout le monde se positionne par rapport au sujet. Mais il me semble que les objectifs de cette mouvance ne sont pas forcément très clairs ni forcément les mêmes pour tous.

Plusieurs questions peuvent être posées et notamment celle-ci : peut-on refaire la ville avec des maisons ? Il ne faudrait pas, dans cet élan de générosité envers les formes d'habitat individuel ou semi-individuel, que le bon vieux collectif soit rejeté en tant que typologie et forme urbaine, payant ainsi le prix des difficultés sociales rencontrées.

Ces questions sont bien sûr liées au problème théorique de la densité et, là aussi, le débat est assez confus entre ceux qui pensent qu'il faut arrêter l'étalement urbain et la consommation excessive du foncier et ceux qui considèrent que la France ne manque pas d'espaces. La France n'est pas la Hollande ; elle est loin d'être aussi dense comme vous le savez. Ce thème complexe recouvre plusieurs réalités et appelle plusieurs approches : économique, sociale, foncière... Approche en termes de déplacement et de transport, avec le temps et la vitesse pour paramètres ; approche sociologique à travers la demande constante observée depuis fort longtemps en direction de la maison individuelle ; approche réglementaire avec les outils nouveaux de la loi SRU : SCOT, PLU... Et d'autres encore. Bien sûr, il n'est pas possible d'aborder toutes ces problématiques lors d'un séminaire de trois jours, mais nous avons choisi, au bureau, d'apporter quelques éclairages pluridisciplinaires, parfois théoriques, avant de confronter ces approches avec des exemples concrets volontairement choisis aux Pays-Bas.

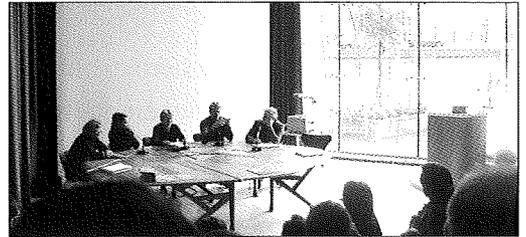
Ce matin, nous commencerons donc par l'intervention de Marc Wiel, urbaniste consultant, intitulée « La mobilité dessine la ville », en faisant le lien entre mobilité, vitesse de déplacement et forme urbaine. Nous continuerons cet après-midi avec un aperçu des politiques de densification urbaine à l'œuvre dans différents pays européens donné par Ann-Caroll Werquin qui a la gentillesse de venir remplacer Vincent Fouchier, chargé de mission à la DATAR, empêché au dernier moment. Puis nous donnerons la parole à nos confrères hollandais pour aller au fond des choses et au cœur du pays qui nous accueille pendant ces trois jours.

Intervention

N I C O L E K L E I N

*Directrice au ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer
adjointe au Directeur général de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction (DGUHC)*

BONJOUR. Si j'interviens ce matin en ouverture, c'est d'abord pour me faire connaître ou reconnaître car je n'ai rencontré à ce jour que très peu d'entre vous.



Nouvellement nommée, je suis donc directrice au ministère de l'Équipement, adjointe au directeur général de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction. Je suis très contente que vous m'ayez invitée à assister à ce séminaire et je resterai avec vous pendant ces trois jours. Mon propos de présentation et d'introduction ne sera donc pas long. Nombre d'entre vous m'ont déjà exprimé dans le train leur désir de me parler et je suis là pour ça. J'espère seulement que je ne recueillerai pas que des lamentations même s'il incombe à un fonctionnaire de les recevoir. Je sais que Madame Launay prend soin de vous; vous ne devez donc avoir aucune récrimination... Nos discussions ne devraient donc s'établir que pour le plaisir de se parler et de partager.

Tout d'abord, vous dire qui je suis... Je ne suis donc ni architecte ni ingénieur des Ponts et Chaussées. Issue du Corps préfectoral, j'ai été successivement directeur de cabinet à Nîmes, sous-préfet à Carpentras dans le Vaucluse, secrétaire général de préfecture à Nantes, avant d'être directrice au ministère de l'Équipement. Je suis donc plutôt une généraliste de l'administration, avec un goût certain pour l'architecture. C'est donc avec plaisir que je suis ici parmi vous. J'ai bénéficié en arrivant dans ce poste des leçons parti-

culières de Roland Schweitzer - la meilleure des écoles si j'en crois la rumeur - puisque depuis longtemps déjà un architecte-conseil est placé en administration centrale, auprès de la DGUHC. Ce qui autorise une formation accélérée à l'histoire de l'architecture depuis l'Antiquité ou à peu près... J'essaie donc d'apprendre et comme le sujet m'intéresse, j'apprends assez vite.

Peu de temps après mon arrivée en janvier dernier, j'ai assisté - un peu dans l'ombre - à votre assemblée générale. Donc je sais que vous dites ce que vous pensez et c'est agréable. J'ai également noté que vous dites « notre ministère » ; vous avez donc le sentiment d'appartenir à un corps mais aussi au ministère de l'Équipement, et un peu aussi au ministère de la Culture que je n'oublie pas. Parlant au nom de l'État, vous savez que la parole est libre mais qu'elle se fait néanmoins au nom de l'État.

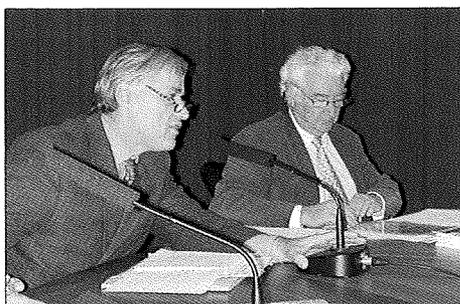
Les membres du bureau que j'ai reçu récemment m'ont fait part de cet attachement au ministère de l'Équipement. Ils m'ont exprimé vos souhaits, en particulier celui d'une bonne perméabilité entre ceux d'entre vous qui sont affectés en DRAC et ceux affectés en DDE. Nous essaierons, en concertation avec la DAPA, de faire en sorte que les choses se passent le mieux possible, sachant que nous sommes toujours très intéressés par la façon dont vous, vous voyez et concevez votre relation avec les DDE. Ma dernière expérience en Loire-Atlantique m'a permis de voir un architecte-conseil à l'œuvre au sein de la commission départementale de démolition. Ces commissions malheureusement n'existent plus ; avec elles, vous auriez eu du pain sur la planche... En tout cas, j'avais pu apprécier le rôle d'avis et de conseil que vous jouez.

Il est donc essentiel, pour moi, de vous rencontrer, mais j'exprime aussi mon intérêt pour le sujet, au regard notamment de la loi SRU qui pose un certain nombre de questions et appelle des modifications. Mais on aura l'occasion d'en reparler... Le thème de la densité et de l'étalement urbain, en tout cas, s'inscrit dans le droit fil des réflexions du ministère de l'Équipement. Bon séminaire à tous.

La mobilité dessine la ville

TEXTE DE MARC WIEL

Urbaniste consultant



JE VAIS VOUS parler du lien entre ville et mobilité dans le temps imparti, au risque de manquer de nuances dans certaines appréciations. Pour compenser, j'ai transmis à votre bureau un texte plus abouti, lequel pourra servir de trace a posteriori pour la publication envisagée. Pour me situer, disons que j'ai été quelque temps directeur de l'agence d'urbanisme de Brest. Le hasard fait que j'ai aussi été chercheur pendant une grande partie de ma vie et les idées que je présente - lesquelles peuvent paraître des évidences - ont mis du temps avant d'être formulées et je vous assure qu'elles sont nourries d'une longue expérience. Je vais donc essayer de vous en faire profiter.

Nous montrerons tout d'abord pourquoi la transformation des conditions de la mobilité - du fait de la généralisation de l'usage de l'automobile - ne peut laisser les agglomérations existantes en l'état. Nous montrerons également l'importance que revêt la maîtrise de la vitesse. Nous nous interrogerons ensuite sur l'incidence de cette mutation sur le métier d'urbaniste, son système de valeurs, ainsi que sur la crédibilité de la loi SRU dans sa prétention à vouloir infléchir le cours des choses.

La mutation urbaine induite par l'automobile

La vitesse des déplacements joue un rôle capital dans les équilibres urbains. La modification de cette vitesse n'est certes pas la seule raison de la transformation de ces équilibres, mais depuis quelques décennies, et pour quelques-unes encore, c'est assurément la principale.

Les agglomérations rassemblent de multiples acteurs de la vie urbaine qui, quotidiennement, opèrent entre eux une multitude d'interactions sociales fort diverses. Une grande partie d'entre elles exige la co-présence - c'est-à-dire le face à face en un même lieu - les autres pas¹. Les lieux où cette co-présence est possible sont peu nombreux. Ce sont le domicile, l'entreprise, l'équipement collectif et l'espace public. Leur regroupement constitue l'objet « ville ». La ville est donc l'outil rendant possible les interactions sociales spécifiques de la vie urbaine. Ces interactions sont par conséquent constitutives de la ville en tant que structure morphologique. La répartition des fonctions au sein d'un système bâti est la conséquence matérielle de ces interactions immatérielles.

La mobilité, quand elle ne contient pas sa propre finalité², consiste à se déplacer pour changer de lieu. La ville, comme agencement des lieux de la co-présence, se construit et se transforme insensiblement dans le temps pour intégrer à la fois les aspirations et les contraintes de ceux qui sont en perpétuelle interaction entre eux. Quand aspirations et contraintes des acteurs en matière de localisation sont du même ordre d'importance, la disposition dans l'espace des constituants urbains atteint un équilibre³. Mais il est toujours susceptible d'être remis en cause, car le contexte économique, les modes de vie et la démographie modifient en permanence, parfois marginalement, parfois plus notablement, les facteurs rentrant en ligne de compte dans la constitution de ces équilibres. Des ménages et des entreprises peuvent se remplacer les uns les autres, à un moment donné ou au fil du temps, sans que cela affecte la morphologie antérieurement élaborée mais

1 - Les possibilités d'interactions sans co-présence s'accroissent très sensiblement (téléphone, internet, etc.) sans réduire les besoins globaux de face à face, donc de mobilité.

2 - Ce qui est le cas le plus fréquent, c'est-à-dire quand elle n'est pas « promenade ».

3 - La loi SRU parle d'équilibre mais sans précision, ce qui autorise des interprétations différentes du terme permettant l'amalgame entre une approche urbanistique (l'équilibre des proportions dans le paysage construit), sociologique (l'équilibre dans la répartition du peuplement et des équipements), écologique (équilibre avec les espaces ruraux ou naturels ne compromettant pas leur coexistence). Ici nous parlons d'équilibre au sens économique du terme, c'est-à-dire quand deux motivations inclinant à des choix opposés se neutralisent.

ces remplacements peuvent ne plus coïncider avec l'état des aspirations et des contraintes, compte tenu des nouvelles possibilités de localisation qui apparaissent. De nouveaux agencements s'élaborent; certaines parties de la structure morphologique préexistante se développent au détriment d'autres et de nouvelles se constituent.

Les interactions induites par le travail, la vie familiale et la formation sont les plus fréquentes et, de ce fait, sont les plus structurantes de l'organisation urbaine. Le commun souci d'optimiser l'usage du temps disponible amène ménages et entreprises à rechercher des localisations du domicile ou de l'entreprise permettant de réaliser les interactions sociales de leur choix, pour un coût de mobilité¹ proportionné à l'intérêt de ces interactions. Ceci fonde l'existence des divers marchés urbains (foncier, immobilier, de l'emploi, des services) qui traduisent et arbitrent la compétition pour l'espace, compétition qui s'accroît avec le nombre d'acteurs en lice. Ces acteurs n'ont ni les mêmes ressources, ni tout à fait les mêmes attentes. La compétition pour les places les plus convoitées provoque l'éviction (donc l'éloignement) progressive de ceux qui ont des ressources inférieures ou un moindre intérêt pour un lieu.

À l'époque de la mobilité pedestre, la densité était la principale réponse à la pression engendrée par cette compétition. En croissant, les villes se densifiaient plus qu'elles ne s'étendaient. L'espace des interactions sociales caractéristiques de la vie urbaine de l'époque est devenu progressivement, au fur et à mesure du développement de la ville, d'autant plus exclusif de l'activité agricole que la taille de la ville devenait plus importante. Les transports collectifs, puis surtout l'automobile depuis trente ans, ont modifié cet état de chose, déstabilisant les équilibres urbains lentement élaborés au cours des siècles. Les formes urbaines anciennes sont l'héritage de cette époque de mobilité contrainte. Une forme urbaine ne reste pertinente dans le temps que si elle est encore suffisamment conforme aux arbitrages des acteurs urbains en matière de localisation, lesquels tiennent toujours compte des conditions de mobilité du moment et non de celles

1 - Ce coût a trois composantes. Elles correspondent aux consommations de ressources financières, temporelles, ou en énergie physique (force ou fatigue).

de la période de construction du quartier. Forme et accessibilité sont si étroitement liées qu'elles en deviennent indissociables. La mobilité résulte de l'agencement urbain tout comme les conditions de la mobilité modèlent l'agencement urbain.

Dépenser plus d'argent pour aller plus vite, c'est accepter qu'un des facteurs du coût de la mobilité, le facteur financier, augmente pour alléger fortement le temps mobilisé par le déplacement. Opter pour la solution la plus rapide traduit le prix que nous affectons à l'usage de notre temps. Avec l'accès à la vitesse (sans contrepartie financière trop importante), la résistance au déplacement s'affaiblit parce que son coût global (intégrant le temps) a fait de même : l'énergie bon marché, la technologie, les infrastructures ont rendu le temps « achetable ».

Pour autant, le temps moyen consacré à nos déplacements ne s'est pas réduit. La raison de ce paradoxe tient au constat que le temps gagné a été utilisé pour aller plus loin. Les ménages ont ainsi pu gagner de l'espace, se mettre à l'aise, et les entreprises gagner en productivité, donc grossir au détriment des plus petites. Ayant touché, sans nous en rendre compte, au principe même de l'agencement urbain nous avons déstabilisé ses équilibres fondamentaux, provoquant par là même sa dislocation, son éparpillement, son redéploiement...

De la même façon, le temps passé hors du domicile est, en moyenne, également resté stable. La constance de ce temps hors domicile est elle-même le résultat d'un équilibre dans lequel les décisions quotidiennes de déplacement jouent un rôle moindre que les choix de programme d'activité ou les choix de localisation. Des activités à domicile peuvent se substituer à celles hors domicile¹ et réciproquement. Mais surtout, la ville s'agence globalement et spontanément du fait des choix de localisation des ménages et des entreprises, pour ne pas consommer de façon excessive le temps disponible de ses membres. C'est la clef principale du fonctionnement des marchés « urbains » : foncier, immobilier, services et emploi. Les prix renchérissent ou les établissements se fragmentent mais le « budget temps » des personnes ne s'étend pas indéfiniment². Pas plus que celui utilisé par les activités hors domicile.

Au final, l'accès quasiment généralisé à la vitesse sans contrepartie monétaire a modifié les caractéristiques des

1 - Le domicile est beaucoup mieux "branché" qu'autrefois sur l'extérieur et en particulier le lointain. Il suffit de rappeler la place prise par la télévision et au-delà par tout ce que rend possible de faire chez soi la disponibilité d'espace et tous les réseaux techniques.

2 - Il s'agit d'une moyenne, par conséquent il y a des disparités autour de cette moyenne. D'autre part le budget temps-déplacement s'accroît avec la taille de la ville. En France, les Franciliens mettent 20 minutes de plus en moyenne pour se rendre au travail que les provinciaux. Dire que cela résulte des vitesses possibles ou de la taille de l'agglomération n'est pas la bonne explication. Il faut plutôt dire que le résultat des efforts pour permettre une offre de déplacement de qualité a encouragé le maintien d'une structure relativement unitaire des marchés urbains malgré la taille de l'agglomération. Cela a autorisé des spécialisations sociales et fonctionnelles qui ont stimulé la demande de déplacements plus longs. Ceci est sans fin. Certes le potentiel d'interactions sociales résultant est exceptionnel, mais c'est au prix d'une unité qui reste imparfaite et surtout d'un énorme gaspillage de temps et d'énergie. Il en est ainsi quand l'urbanisme se conçoit sans comprendre ses liens avec la politique des déplacements.

trajets effectués. Ils sont à peine plus nombreux par personne, mais ils se sont considérablement allongés et s'effectuent de plus en plus là où seul le recours à la voiture est possible. La raison est évidemment que l'agencement urbain des composants de la ville (les lieux de la co-présence) s'est radicalement transformé. L'organisation spatiale de la ville et la pratique des habitants ont changé en même temps, de façon systémique, du fait que ville et mobilité font système.

Cet allongement des flux suffit à expliquer l'essentiel de la hausse des trafics observés¹. C'est pour cela que nous pouvons dire que « la vitesse fait le trafic ».

Si le gain de temps obtenu en payant pour aller plus vite fut pour l'essentiel absorbé par des gains d'espace ou de productivité cela signifie que les équilibres urbains ne se construisent pas dans le marché des déplacements (au travers une confrontation instantanée de l'offre et de la demande), mais dans les autres marchés urbains de l'immobilier, du foncier, de l'emploi et des services, ces derniers étant, en revanche, étroitement dépendants des conditions de la mobilité. L'agencement urbain n'est pas une réalité figée préexistante à nos besoins d'échange mais, au contraire, une réalité qui évolue lentement et souvent avec retard sur ce qui a provoqué le changement. L'agencement urbain se renouvelle pour s'adapter à eux. Pour cette raison, ce qui détermine la vitesse définit la densité « de ce qui s'ajoute » et dévalue la densité « de ce qui préexiste », surtout si cette densité est sans qualité.

La ville modelée par l'automobile – ou la ville périurbaine - enveloppe physiquement la ville des transports collectifs – c'est-à-dire la banlieue - qui elle-même ceinture la ville issue de l'époque où le mode pédestre était dominant. Mais ces trois villes ne se contentent pas de s'ajouter les unes aux autres, de s'englober et de se côtoyer, elles se concurrencent et de ce fait provoquent leurs transformations mutuelles. Car les acteurs

peuvent toujours, selon leurs intérêts, arbitrer entre l'une ou pour l'autre pour effectuer l'interaction sociale recherchée ou pour localiser le domicile ou l'entreprise.

Cette concurrence avantage les territoires qui, globalement, permettent aux ménages et entreprises d'optimiser les choix de localisation ou de déplacement en fonction de

1 - Nous pensons toujours spontanément que les flux observés en un lieu sont seulement proportionnels au nombre de sorties du domicile des personnes constitutives du flux. Pourtant ce n'est pas ce facteur qui explique l'augmentation des flux. Les vraies raisons sont celles déjà évoquées: le recours plus fréquent à l'automobile et l'allongement des trajets effectués. Imaginons que les personnes fassent des trajets deux fois plus courts, nous en verrions en moyenne deux fois moins passer dans un lieu donné. Nous voyons en quelque sorte des véhicules kilomètres.

la satisfaction des interactions recherchées. Ceci contribuera à les trier socialement et fonctionnellement. La somme des avantages individuels retirés ne peut donner une évaluation de la satisfaction collective. Tout cela a un coût pour la collectivité dans son ensemble et il est légitime que cette dernière veuille avoir une stratégie pour réguler la dynamique qui se manifeste, surtout si elle présente des conséquences sociales ou environnementales malencontreuses. Le problème est que les manettes de la régulation sont partagées par un grand nombre d'institutions publiques, chacune poursuivant des objectifs propres sans relation avec la préoccupation de maîtriser l'ensemble de la dynamique.

Du fait de la mutation induite par l'automobile, la densité n'est plus comme auparavant une obligation liée à la taille de l'agglomération. Les secteurs les plus denses doivent disposer de suffisamment d'atouts - et c'est le cas de certains - pour ne pas subir de déclassement au sein de chaque marché urbain. Pour la première fois, l'abondance foncière périphérique permet de laisser durablement « hors marché » les territoires les moins convoités. Friches sociales et friches d'activités sont le propre de la ville automobile. Pour les recycler, l'argent public est devenu indispensable afin de suppléer au marché. Cette entrée prime et s'impose à toutes les politiques urbaines car la ville flotte, en quelque sorte, dans un manteau devenu trop large¹. Chaque partie du territoire est susceptible de connaître un processus de dévalorisation symétrique à la valorisation qui s'opère ailleurs et motive les investisseurs.

Périurbanisation, dispersion de l'habitat, paupérisation des grands ensemble, entrées de ville proliférantes, stagnation ou déclin des centres villes, friches, pertes ou gains des recettes fiscales selon les communes, instrumentalisation des espaces publics par la fonction déplacement, pollutions diverses et contribution au réchauffement de la planète, accidents, etc.. Toutes ces manifestations s'expliquent, au moins partiellement, comme des conséquences d'un « temps devenu marchandise ». Symétriquement, une partie croissante des investissements dans l'aménagement a pour objet de réparer les conséquences de cette mutation urbaine. Ce processus général connaît des variations selon les villes et selon les pays. On ne peut le contrarier mais on peut en revanche le canaliser et corriger un grand nombre de ses effets les plus néfastes. Nous retrouvons là les enjeux du développement durable.

1 - L'abondance foncière globale est partiellement contrariée par la rétention des communes de la première couronne périurbaine. Cela explique que l'éparpillement périurbain s'est d'autant plus déconcentré en deuxième couronne.

La maîtrise de la vitesse et ses enjeux

Chaque pays organise la riposte à cette mutation pour en gommer les inconvénients en fonction de sa culture, de son organisation administrative, etc. Le lien entre les dynamiques observées et les options prises dans les politiques de déplacements est inégalement perçu selon les pays pour diverses raisons au sein desquelles nous retrouvons les différences de culture professionnelle et les rapports de force qu'elles entretiennent entre elles. En France, la légitimité d'attenter à la vitesse se limite souvent aux questions de sécurité des personnes ou de sauvegarde de la convivialité des espaces publics. Il y aurait beaucoup d'autres raisons aussi importantes... Les Plans de déplacements urbains (PDU) s'en soucient - plus tard qu'à l'étranger - uniquement pour les parties agglomérées, jamais pour la couronne périurbaine, cette ville de l'automobile. Cette couronne pèse actuellement en moyenne le tiers du poids démographique des aires urbaines. Et dans vingt ans, elle en pèsera la moitié ! C'est dire qu'elle deviendra l'expression majoritaire de la réalité urbaine.

Pour sa part, la France a choisi de privilégier la voie législative avec, notamment, la loi Solidarité et Renouvellement Urbain. Mais cette dernière ne dit pas que la riposte serait plus facile à mettre en œuvre et moins coûteuse si nous revenions sur le principe de pouvoir aller aussi vite en milieu urbain et périurbain pour un coût individuel (argent, temps, fatigue) aussi faible qu'actuellement. Elle se contente de proposer la maîtrise du développement de la mobilité automobile, en voulant ignorer, comme l'État en matière de sécurité routière, l'étendue et la diversité des responsabilités impliquées.

Or, la banalisation d'un avantage individuel peut induire des inconvénients collectifs. Dans ce cas, la régulation politique nécessaire est malaisée. La configuration des institutions territoriales du pays peut faciliter ou gêner la régulation à opérer, chaque institution tendant à se défausser sur l'autre d'une responsabilité aussi embarrassante à assumer¹. Cette propension est d'autant plus forte que la situation est inédite car depuis toujours l'optimisation du temps de déplacement

1 - Le morcellement communal, le caractère étriqué du territoire de certaines intercommunalités centrales, le faible pouvoir au sein de ces intercommunalités, la tradition de défense de milieux ruraux par le département qui gère et développe son réseau routier selon sa logique, sont autant de facteurs d'amplification des processus observables.

ment est une préoccupation aussi légitime qu'évidente. Elle était « consubstantielle » au fait urbain lui-même, fruit de cette optimisation.

L'État préconise le développement durable mais d'abord pour les autres. Il aurait pu mettre au point une nouvelle façon d'aider les accédants à la propriété sans entretenir comme actuellement l'éparpillement périurbain. De même, la loi SRU parle volontiers de la restriction du stationnement mais elle ne dit pas que le SCOT, une fois défini en concertation avec l'État et les départements, pourrait imposer ses choix à ces institutions en matière d'organisation du réseau routier et donc se substituerait aux dossiers de voirie d'agglomération (DVA) et aux schémas routiers départementaux. L'État n'a pas pris conscience qu'une politique de maîtrise de la vitesse est au cœur de la riposte visant à gommer les inconvénients de la mutation urbaine induite par l'automobile. Le spectre de la congestion le tétanise, le paralyse.

C'est pourtant à tort ! La fluidité souhaitée par tous n'est pas une vitesse maximale mais une vitesse minimale associée à la régularité. C'est la possibilité de prévoir sans trop d'erreur son temps de trajet. Pour le reste, la ville se met toute seule en ordre ; elle s'agence sous l'effet des marchés urbains pour consommer sans excès - et sans les y inciter - les disponibilités temporelles des citoyens. L'acceptation du principe posant que la somme des bénéfices individuels de la vitesse ne peut être qu'un bénéfice collectif empêche de voir que nous n'avons pas assez de voies urbaines lentes - c'est-à-dire autour de 50 km/h en vitesse instantanée - et trop de voies urbaines rapides permettant de fait de dépasser les 90 km/h.

Les collectivités locales, communes ou groupements de communes, ont considéré, ces dernières années, les investissements de voirie comme trop coûteux pour les finances publiques, politiquement risqués vis-à-vis des propriétaires ou des riverains¹ et non prioritaires vis-à-vis d'autres investissements à finalité sociale ou économique. De ce fait, elles se sont surtout préoccupées de la voirie de desserte remboursable par les ménages ou les entreprises nou-

1 - Il suffit de voir la multiplication des voies qui étaient maillées sur le plan mais sont devenues impasses dans la réalité.

2 - Que les zones d'activités ont colonisé avec entrain, dévalorisant leurs abords.

vellement implantées. Dans le même temps, les départements et l'État multipliaient les voies rapides à vocation tant suburbaines qu'interurbaines mais toujours gratuites dans les accès aux zones urbaines. C'est ainsi que se sont réduites les disponibilités foncières proches des agglomérations² et multipliées celles qui étaient plus lointaines.

Cette pénurie croissante du réseau routier intermédiaire coïncide avec l'apparition des schémas directeurs et des plans d'occupation des sols. Avec eux, le zonage prend le pas sur le maillage des voies dans la planification de développement urbain, à l'exception des voies rapides présentées comme le squelette de l'organisme urbain alors qu'elles étaient, au contraire, l'agent de son redéploiement.

La pratique de l'urbanisme dans la ville américaine - si décriée par ailleurs - n'a pas connu cette rupture. Elle a parfois su conserver les mécanismes de la ville coloniale, les prolongeant naturellement en l'absence de résistance effective. Dans ce cas, la ville s'étale le long d'un maillage relativement serré de voies nouvelles. Notre ville, en revanche, ne s'étale pas « en tache d'huile » malgré le recours constant mais impropre au terme d'étalement, mais s'éparpille, ce qui est beaucoup plus problématique au regard du développement durable¹.

La solution réside notamment dans une autre organisation des réseaux de voirie, réservant la vitesse aux trajets interurbains. Nous observons dans les métropoles qui ont réalisé à grand frais beaucoup de voies urbaines rapides que la congestion - liée à l'irrégularité du trafic - ne peut plus prétendre être résolue par des infrastructures nouvelles, routières ou transports collectifs, mais par du contrôle d'accès² à certaines heures ou par le péage. Ce sont les deux seules façons de retrouver une cohérence entre densité et vitesse, clef de l'équilibre des formes urbaines.

La production d'un maillage, suffisamment régulier pour être lisible, des voies routières du réseau qualifié de « secondaire » - car intermédiaire entre celui à vocation interurbaine et la desserte de proximité - exigerait de coûteuses et longues opérations de recomposition urbaine dans les banlieues comme dans les couronnes périurbaines développées depuis trente ans.

1 - En particulier la recherche de solutions pour répondre au défi du réchauffement de la planète.

2 - Cela revient à filtrer selon la charge du trafic et selon les lieux d'entrées dans les infrastructures plus rapides les « prioritaires » pouvant prendre les voies rapides de ceux priés d'attendre un peu ou d'utiliser des voies plus lentes, en fonction de la nature du véhicule, du taux de remplissage, et parfois du prix payé, etc.. On garantit ainsi aux infrastructures les plus stratégiques pour le fonctionnement de l'ensemble du réseau de rester fluides.

Nous avons ici insisté sur un seul aspect - que nous pensons stratégique - de la façon de prétendre maîtriser les dynamiques spatiales de la ville contemporaine. Il y en a évidemment beaucoup d'autres qui concernent plus le champ opérationnel (financement du logement, politique foncière, etc.) que celui de la

planification et impliquent d'autres modes de collaboration entre institutions. En cela, la loi SRU est une réponse insuffisante, par les moyens qu'elle propose, pour atteindre les objectifs qu'elle prétend viser.

Le risque incantatoire du projet urbain

Cette mutation pose un autre problème, celui de la capacité de la profession à accompagner le changement des pratiques que suppose ce défi. Il paraît assez probable que la pratique professionnelle des urbanistes - souvent dissociée entre les deux métiers de l'urban planning et de l'urban design - sera de plus en plus différente selon les échelles géographiques traitées. Sans doute parce que les questions posées à la grande échelle se transforment. Le développement de la préoccupation paysagère est déjà la conséquence du changement d'échelle de la ville. À l'échelle macro-urbaine, l'urbaniste doit intégrer et mettre en scène les logiques portées par les différents niveaux territoriaux afin de permettre leur confrontation avant arbitrage politique. Il participe et participera de plus en plus à la régulation du fonctionnement des institutions. La composition urbaine en tant que telle sera plus fréquemment renvoyée au niveau micro-urbain et ne constituera plus la clef des choix. Au niveau macro, l'urbaniste sera toujours un médiateur - et non un arbitre - poursuivant avec d'autres outils d'autres objectifs. Ce ne sera donc plus le même métier qu'à l'échelle micro-urbaine, même si l'articulation entre ces deux préoccupations restera une impérieuse nécessité.

Ce changement d'échelle va également interroger les « valeurs urbaines » défendues classiquement par les urbanistes sous l'intitulé de « la ville européenne » ou autres... La vision culturaliste de la ville qui a triomphé des courants fonctionnalistes antérieurs n'a pas empêché une évolution urbaine à l'opposé du credo urbanistique de base supposant la continuité du bâti, la centralité, la production d'un espace public convivial, la mixité sociale, l'imbrication des fonctions, etc. Sans bruit, la ville automobile ou périurbaine s'est installée aux portes de la ville agglomérée, ne respectant aucune de ces caractéristiques culturelles. Pourtant, le discours des urbanistes est immuable ! La loi SRU magnifie toujours plus le projet urbain qui est la préconisation d'un retour aux qualités de la ville traditionnelle. Le projet urbain fait appel aux talents des concepteurs et à la

faculté de mieux coordonner les divers intervenants concernés par la production urbaine. L'urbanisme à grande échelle continue d'être pensé comme l'extension pure et simple de celui qui s'opère à petite échelle. Le projet de territoire est interprété comme un projet urbain en plus vaste... Faute de comprendre le réel, on le refuse.

Le credo des urbanistes est-il vraiment de l'ordre de l'éthique ? Ne sacralise-t-il pas ce que nous ne savons plus faire depuis que la mobilité a changé la donne de l'aménagement urbain ?

Les principes de la loi SRU se réfèrent aux caractéristiques connues de la ville constituée, celle construite sans urbanistes. Il n'est jamais dit que cette ville a été modelée par la mobilité restreinte d'une époque révolue. C'est ainsi que la continuité du bâti est donnée comme fortement symbolique du lien social, traduisant l'ancrage dans notre culture de données historiques contingentes. Cette association entre lien social et continuité bâtie peut être considérée comme normale alors qu'il s'agit d'une représentation et non de la réalité. Une représentation mobilise la rémanence de l'imaginaire, pas la compréhension du réel ! Le sentiment d'appartenance à une communauté locale s'appuie toujours sur cette symbolique. *A contrario*, la périurbanisation est souvent interprétée comme une « désocialisation », ce qu'infirmement tous les travaux sociologiques sur le sujet. Pourtant, la mobilité automobile autorise des formes de sociabilité qui peuvent valoir celles de la ville traditionnelle. C'est elle maintenant qui fait lien !

Les valeurs urbaines s'appuient donc sur des représentations mentales qui évoluent au fil des temps avec la transformation inéluctable de la ville, tout comme nous le constatons dans l'évolution accélérée des rapports rural/urbain.

Il n'empêche que la ville automobile n'a pas la capacité de la ville traditionnelle à être le théâtre du spectacle que la société se donne à elle-même. Ce qui explique certaines formes récentes de surinvestissement sur la ville traditionnelle. Par exemple, le formidable développement du tourisme urbain¹. L'attention accordée ces dernières décennies au thème de l'espace public est également une conséquence de cette fracture entre ville automobile et ville traditionnelle naturellement ressentie comme une perte, voire une décadence par la profession et un certain milieu social, mais mieux assumée semble-t-il par la popu-

1 - L'évolution des galeries commerciales des casinos de Las Vegas (qui cherchent à reconstituer l'ambiance des métropoles les plus réputées) témoigne également de l'attachement au spectacle urbain et de l'importance qu'on lui accorde quand on en est privé. Cela peut agacer mais c'est un fait.

lation qui revendique grâce à la mobilité, d'utiliser une pluralité d'espaces différents. Le développement durable ne s'identifie donc pas forcément à la défense de la qualité urbaine sous ses formes traditionnelles. Le concept appelle une plus large perception ! La façon hâtive de récupérer cette nouvelle doctrine pour la mettre au service d'une cause ancienne tend à conforter l'idée erronée que l'urbanisme n'est que de l'architecture en plus grand.

Une compréhension approfondie des processus en cours est indispensable pour prôner et appliquer le développement durable sans en rester à l'incantation. C'est le risque qui guette la loi SRU - telle qu'elle figure dans ses modalités et non telle qu'elle voudrait apparaître dans l'exposé de ses motifs - et plus globalement, le risque qui guette le discours de la reconquête de la ville sur elle-même, lequel semble ignorer que seule la mobilité dessine la ville et qu'elle est la clef de ses grands équilibres.

Débats

JOANNA FOURQUIER

Présidente, architecte-conseil du département du Rhône

Je poserai une première question pour lancer les débats : vous faites une distinction entre étalement et éparpillement urbain. La somme des éparpillements ne ferait-elle pas l'étalement ? Et comment maîtriser cet étalement sans brider la vitesse ? Tant que l'on pourra aller de plus en plus vite, on ira de plus en plus loin dans un même temps jugé socialement supportable. Mais la vitesse tue et une prise de conscience s'opère actuellement : ou la vitesse change fondamentalement - et en la maîtrisant, on parvient à contenir l'étalement - ou bien il faut changer les modes d'occupation du territoire pour contenir l'étalement dans des limites acceptables.

FRANÇOIS LAMARRE

Animateur

Avant de foncer au cœur du sujet, je ferais observer que l'exposé de Marc Wiel répond aux attentes des architectes-conseils qui aiment bien, en ouverture de séminaire, se coltiner à de grandes questions générales. Son exposé a le mérite de revenir sur des catégories ou des notions que nous manipulons tous les jours mais que nous ne questionnons peut-être pas assez. La primauté donnée aux modes de dépla-

cement – à la mobilité – dans le façonnage ou la fabrication de la ville est un constat encore nouveau qui remet en cause la planification urbaine et la manière de faire l’urbanisme. Ce passage à la grande échelle qui nous est suggéré semble relever, en premier ressort, du jeu politique et institutionnel. Qu’advient-il alors du rôle des urbanistes et de leurs travaux ? Le constat d’un marché tout puissant dont les forces ordonnent l’espace et le positionnement des acteurs - quitte à reproduire ou reconduire des mécanismes de ségrégation spatiale et fonctionnelle - génère un sentiment de fatalité plutôt désarmant. Dire que « la ville est l’opérateur » conforte ce sentiment ; comme si la ville était douée d’une vie autonome et organique qui trouve ses propres régulations... Dans cette pensée anthropomorphique, le phénomène urbain semble nous échapper. Comment avoir prise sur cet organisme vivant qui se régule tout seul ? Les trois âges de la ville évoqués - ville pédestre, ville des transports publics et ville de l’automobile - semblent dans la réalité coexister et se compléter autant qu’ils sont en concurrence, arbitrant en permanence entre intérêts et inconvénients. Ces arbitrages sont, comme vous le dites, d’abord le fait des ménages, des entrepreneurs et autres acteurs. Cette régulation est-elle aussi idyllique ? Cela veut-il dire que tout le monde trouve sa place, que chacun trouve son compte au mieux de ses intérêts dans cette organisation en trois villes imbriquées ? L’éventail des choix est-il vraiment aussi ouvert, et la liberté individuelle aussi réelle ? Le libre arbitre est-il opérant dans cette ville qui semble vivre et s’ordonner toute seule ? Enfin, à vous entendre, on retient la position stratégique, sinon privilégiée, de la première couronne placée en position charnière, à la rencontre de ces systèmes urbains. Quelle attention particulière lui porter ? Après ce petit échauffement, la parole est à la salle.

R É M Y B U T L E R
Architecte-conseil

J’ai été un peu surpris de la teneur de l’exposé de Marc Wiel par rapport à la lecture que j’avais faite de ses articles et ouvrages. Le texte que je propose à mes étudiants renvoie justement à un petit pan d’espoir par rapport à ce fatalisme d’une observation bien menée, à savoir la situation du lien social. Je vois dans votre réflexion une autre question se profiler derrière le mot ville, plus politique au sens noble du terme : dans quelles institutions et à quelles échelles se fabrique le lien social. J’aimerais au passage que l’on s’interroge sur l’outil automobile qui est en lui-même ségrégatif, dans la mesure où les personnes âgées et les enfants ne s’en servent pas. L’automobile introduit une ségrégation forte, dans la sphère domestique même, par rapport à la capacité de l’utiliser des uns et des autres. Deux questions donc, l’une sur le lien social et l’autre sur la hiérarchisation dans la société et dans le nucléo-familial de l’accès à ce mode de transport.

M A R C W I E L

J’ai prévenu que je serais délibérément caricatural dans mon propos. Si j’ai forcé le trait, c’est pour insister sur la force même du processus – laquelle est colossale – afin de ne pas se tromper dès le départ dans la façon de désigner, d’aborder l’origine des choses. C’est à partir de ce constat sur la mobilité que

j'analyse l'urbanisation depuis trente ans. Il faut rétablir le bon ordre des causes ; ce que j'essaie de faire dans ma lecture de la ville contemporaine. Cela dit, il ne faudrait certainement pas retenir de mon propos un caractère désespéré. Si j'insiste aussi lourdement sur la force du marché, la compétition sur l'espace et la façon dont tout cela s'agence, c'est précisément pour y voir clair et faciliter l'action opérationnelle. On a voulu et on a trop longtemps cru que la ville était un phénomène strictement culturel et qu'il fallait demander à l'homme de l'art de la mettre en forme alors que, par ailleurs, on acceptait que les ingénieurs qui font des routes les fassent les plus rapides possible. On a donc dissocié les deux logiques qui font la ville, avec un volet statique, le bâti, et un volet dynamique, les flux. Alors que le statique ne s'explique que par le dynamique et réciproquement... Ces deux logiques forment système, s'infléchissent et supposent des rétroactions. Cette réalité n'en demeure pas moins maîtrisable mais elle n'est maîtrisable que si l'on pose la question urbaine dans la réalité de ses fondements. Nous sommes dans une situation un peu folle qui fait que le système produit trop d'accessibilité. Si l'on accepte d'aller à 40 ou 50 km/h quand il y a tout l'espace que l'on veut à 10 km/h, une espèce de boulimie s'empare de tous les acteurs – acteurs dont nous sommes avec le stress de la gestion du temps – qui fait qu'en définitive la machine est devenue folle. La question est donc de retrouver une tempérance à tous les niveaux des différents acteurs et des institutions pour faire en sorte que l'on obtienne autrement ce pour quoi la ville est faite, à savoir des interactions sociales, qualitatives et quantitatives... Des interactions que l'on pourrait très bien obtenir différemment, dans un autre cadre. Cela ne veut pas dire pour autant qu'il faille obligatoirement revenir à la ville traditionnelle, *stricto sensu*. Pas plus qu'il ne faut accepter ces explosions non maîtrisées de l'urbain, lesquelles présentent beaucoup d'inconvénients.

J O A N N A F O U R Q U I E R

Pourquoi ne raccordez-vous pas votre propos à la question de la morphologie urbaine ? Pour contenir l'urbanisation, il faudra bien changer la forme. Pourquoi ne reliez-vous pas ces deux phénomènes qui, à mon avis, sont étroitement articulés ?

M A R C W I E L

La ville se redéploie dans un nouveau territoire qui est l'espace-temps, lequel est d'autant plus large que la vitesse est grande. Si le TGV demain est gratuit, la région Ile-de-France changera de taille en proportion. La maîtrise de la forme urbaine ne doit plus être abordée par la seule petite échelle, celle de l'échelle micro-urbaine du quartier. La question de la forme recouvre également l'agencement urbain qui est nécessairement abordé à grande échelle. Même si la vitesse demain est maîtrisée, il n'est pas question, de toute façon, de revenir à la marche à pied. La mobilité tient désormais à plusieurs systèmes et il va falloir inventer autre chose. On diabolise actuellement l'étalement urbain sans dire ce qu'il est réellement. Pour les uns, il s'agit de la ville américaine continue ; pour les autres, c'est l'urbanisation dispersée, éparpillée dans l'espace péri urbain... On est dans le flou. Notre attitude n'est que réactive : nous savons ce que nous ne voulons pas et ce que nous voulons est hors de portée. Du coup, on en vient à

magnifier les vertus de la ville qui s'est faite sans les urbanistes, au temps de la mobilité restreinte, la ville pédestre. Je maintiens que les trois âges de la ville sont en concurrence et que dans cette compétition, la ville pédestre a assurément un avenir. Elle peut être soustraite au jeu de la concurrence par l'investissement culturel et affectif mais je suis sûr d'une chose : la ville de demain ne sera pas qu'à l'image de la ville pédestre. Elle sera nécessairement différente.

A N N E - M A R I E C O U S I N

*Sous-directeur des Espaces protégés
et de la Qualité architecturale à la DAPA*

Votre exposé donne une explication mécanique, d'ailleurs très claire, de la constitution et de l'extension de la ville, mais comment conjuguez-vous cela avec la prise en compte de la dimension sensible et irrationnelle qui, semble-t-il, joue un rôle important dans l'attrait de certains lieux ou de certains quartiers ? Sur ce point, je signale que la DAPA lance une étude sur les émotions patrimoniales et une autre demain sur les émotions paysagères. Pouvez-vous nous éclairer sur ce point ?

M A R C W I E L

Cela me permettra de parler du lien social dans la foulée. La densité peut se mesurer à différentes échelles et toutes les densités ne sont pas également mises en cause dans la concurrence entre les trois villes, ville automobile, ville des transports collectifs et ville pédestre. Une histoire patrimoniale ou une valorisation sociale peut faire que les centres urbains ou certaines parties de la banlieue sont bien vécus, bien habités et résistent très, très bien. Les agglomérations dénuées de ces vertus patrimoniales vivent cette concurrence entre les villes très différemment, plus âprement. Ce n'est pas qu'une question de taille. Il y a la diversité des cas, des identités locales. Paris n'est pas Brest et les bourgeois de Brest qui sont les militaires n'ont pas reproduit le 7^e arrondissement de Paris. Il y a des réalités sociales ; il y a des réalités sensibles. Les éléments de la valorisation ne sont pas strictement économiques, c'est clair ! C'est pourquoi le travail sur la qualité urbaine est si fondamental pour arriver à hisser, à défendre et à gérer la compétition des territoires. Une compétition qui a toujours existé... Ce qu'il faut retenir, en définitive, c'est que le système de valeur de l'urbanisme est condamné à bouger. Des postulats du genre « continuité du bâti = lien social » se vérifient toujours dans la présentation. La continuité du bâti est toujours bien vécue mais comme elle n'est plus justifiée fonctionnellement, cela crée des valorisations a posteriori de type tourisme urbain ; cela donne le phénomène touristique et nourrit des discours du genre « défense et illustration de l'espace public », un espace qui nous est cher et que tout le monde souhaite sauver. La notion d'espace public a été inventée au moment même où cet espace se disloquait, foutait le camp, il y a une quinzaine d'années, pas avant ! Las Vegas propose une telle magnification de la ville européenne. Et même de ses racines antiques ! Et nous sommes là dans l'exploitation de la valeur urbaine, comme valeur touristique, avec mise à distance. Ce qui était symptomatique du lien social appartient à la culture mais n'appartient pas nécessairement à l'anthropologie. Et la culture, ça bouge ! La façon de

faire lien change. La mobilité participe de ce changement et pour partie se substitue aux valeurs urbanistiques traditionnelles héritées de la mobilité restreinte. Nous sommes donc dans un grand chamboulement de notre lecture de l'espace, du territoire. Qu'est-ce qui fait valeurs aujourd'hui ? Et ces valeurs sont-elles anthropologiques ou culturelles ? Et culturellement stables ? C'est la vraie question qui interroge nos métiers.

PATRICK COLOMBIER

Architecte-conseil du département du Lot

Vous avez abordé la responsabilité du politique par rapport à la ville. Comme architectes-conseils de l'Équipement, il nous faudrait profiter de la présence parmi nous aujourd'hui des représentants de la tutelle pour avoir un éclairage sur les récentes déclarations du ministre de l'Équipement, Gilles de Robien, qui aurait repris à son compte les propos historiques de Valéry Giscard-d'Estaing sur « les Français propriétaires de la France », quitte à mettre les gens sous crédit pour l'acquisition de leur maison sur une durée de 25 ou 27 ans. Autrement dit, pour rendre prisonniers encore plus longtemps ces Français qui aspirent à construire librement dans les lointaines périphéries. Voilà qui est grave ! Une autre question sous-jacente mérite d'être posée : celle du logement intermédiaire. Une troisième question porte sur la notion de sécurité, actuellement au cœur du débat politique, qui conduit à vouloir tout enfermer dans ce qu'il est convenu d'appeler la « résidentialisation », laquelle s'apparente plutôt à une mise en taule des modes d'habiter. Avec quelles conséquences sur l'espace public ?

PIERRE BOLZE

Architecte-conseil du département de la Sarthe

Je veux juste réagir à la fatalité ressentie par certains et renvoyer au courage politique déjà évoqué. J'ai notamment retenu qu'une des solutions consisterait à restreindre la dimension de la voirie. Autrement dit, générons des routes moins rapides pour changer l'urbain, mesure qui relève du courage politique ! De quoi désespérer le rêve du Français qui achète sa voiture et entend en profiter pour aller de plus en plus loin et de plus en plus vite. Lui signifier qu'il ne doit pas s'en servir et de surcroît, l'utiliser à des vitesses restreintes, sans commune mesure avec la puissance détenue sous le capot, exige un extraordinaire courage politique.

BERTRAND MATHIEU

Architecte-conseil auprès de la DAPA

Si les gens vont de plus en plus loin dans leurs déplacements quotidiens, c'est qu'il y a moins d'inconvénients pour eux à aller très loin en termes économiques, sociaux, psychologiques, de fatigue, etc., qu'à rester dans la ville dense. Interrogeons-nous plutôt sur les raisons pour lesquelles les gens fuient la densité. C'est à cela qu'il faut répondre ! Et s'interroger sur la qualité ou l'absence de qualité de cette densité... N'y aurait-il pas une sorte d'abandon du travail sur l'espace public en zone urbaine dense ?

Abandon en termes de moyens financiers pour notamment travailler sur les friches, parce que cela coûte plus cher de travailler sur le déjà là, sur l'existant, que sur le champ ou la grande plaine à betterave. C'est là-dessus que j'aurais envie d'insister, non pas en termes de solutions mais de pistes. Car les gens ne sont pas fous ! Il y a effectivement des inconvénients liés à la densité : la fatigue, la non-fluidité, l'absence de transports en commun véritablement mis en réseau, etc. Dans tous les travaux d'intercommunalité, la réflexion s'engage pour commencer sur l'accessibilité aux services, question fondamentale de tout projet de territoire. Cet envers du constat mériterait d'être un peu plus souligné.

M A R C W I E L

À propos de la maison individuelle, j'observe que la vitesse – bien que mal contrôlée – a des effets positifs tels que la possibilité de retrouver de l'espace et de se réapproprier l'habitat. Points positifs qui pourraient très bien se retrouver ailleurs, dans des densités intermédiaires, avec de l'espace public à la clé... Il y a dans notre société un désir de lien social mais tout aussi fort, il y a aussi un désir d'autonomie. Les deux se complètent et s'articulent. Cela se traduira forcément par des formes moins concentrées que celles de la ville pédestre. En l'état actuel des choses, on va plus loin que nécessaire dans la dispersion et l'éloignement. Certes, on peut faire mieux !

Le premier courage politique consiste justement à dire la vérité des choses. Vous constaterez que dans certains pays, les professionnels de l'urbanisme ont dénoncé la vitesse plus vite et plus fort qu'en France. Cette dénonciation est aujourd'hui assumée, y compris dans la sphère politique au niveau de l'Europe. Nous sommes, nous, en retard de pas mal de guerres. Toutes les grandes métropoles en arrivent à ne plus faire de voies rapides ou à en transformer certaines. En général, elles commencent par du contrôle d'accès quand elles n'ont pas déjà mis en place du péage. On verra prochainement des couloirs de bus sur le périphérique. Les Américains le font déjà : payer pour passer les ponts ou priorité à ceux qui sont plus de deux ou trois par voiture. Insidieusement, on va vers une sélectivité des conditions d'accès à la vitesse, à la circulation. Les Japonais qui ont fait des voies rapides en pleine ville dense – lesquelles ne peuvent que se boucher – les ferment aujourd'hui aux heures de pointe, car elles se bouchaient ! Les gens sont donc renvoyés sur la voirie naturelle et les voies rapides ne servent qu'aux heures creuses ! Ce sont les Japonais qui sont allés le plus loin dans la contradiction. Ils en arrivent à une impasse : 18 heures à Tokyo et ne pas pouvoir accéder à la voie rapide ! C'est le genre de mesure qui est en train de se propager dans les autres mégalo-poles. Il y a une impossibilité à lier densité et vitesse. Ou la densité change, ou bien c'est la vitesse. Les bouchons ne sont rien d'autre que l'expression de la densité dans un système dédié à la vitesse. Donc, le courage politique, on sera obligé de l'avoir !

Dernier point, aller plus loin dans l'analyse. Lors d'une enquête sur le schéma directeur de Rouen, nous nous sommes longuement penchés sur le péri urbain, ses occupants, les raisons de leur choix, etc., pour aboutir à la conclusion qu'une grande majorité y réside faute de ne pouvoir accéder aux quartiers résidentiels. Le péri urbain n'est autre que la banlieue résidentielle par défaut. Beaucoup de gens y vont

dans l'idée de se rapprocher plus tard, quand ils en auront les moyens. Ce constat est très éclairant. Il est aussi très intéressant de constater que la banlieue résidentielle bouchonne. La première couronne fait le dos rond. Socialement, elle concentre les plus hauts revenus, lesquels veulent rester entre eux et verrouillent leurs positions. On est devant un vrai problème.

J E A N J O A B

Ancien architecte-conseil

En entrée de séminaire, Madame Nicole Klein nous a annoncé que la loi SRU risquait d'être profondément remaniée. Pour moi, c'est un scoop, et je m'interroge : la question de la vitesse dans la ville et de ses dangers ne renvoie-t-elle pas à la vitesse à laquelle les lois se font et se défont, empêchant de conduire des actions de longue haleine.

M A R I E - H É L È N E B A D I A

Architecte-conseil du département du Pas-de-Calais

L'équation voiture-vitesse n'est pas le seul questionnement. Il existe d'autres discours autour de l'usage de la voiture. Des enquêtes ont montré que l'automobile était aussi un lieu de repli, un sas de décompression auquel les gens étaient relativement attachés. La voiture semble liée à d'autres usages, besoins ou pratiques qu'aux seuls déplacements rapides. Elle aurait d'autres fonctions qu'on ne peut évacuer aussi facilement... Ce que je sens poindre d'inquiétant derrière le refus de la voiture et de la ville pliée à la voiture, c'est un regain de ségrégation sociale et son amplification par la mobilité. La réaction anti-voiture qui est manifeste dans des villes comme Londres - où il est question d'installer des péages - et qui devient très prégnante à Paris, risque d'amplifier les phénomènes ségrégatifs en l'absence de réponse pertinente ou de mesure pour la combattre. Dissuader l'usage de la voiture dans nos villes centre revient à accroître la ségrégation sociale de manière phénoménale. Et nous n'avons rien à opposer, aucune réponse à mettre en face pour combattre cette ségrégation sociale qui se renforce.

J E A N - P I E R R E C A M B O U R N A C

Architecte-conseil du département de la Savoie

Quant au développement qui apparaît inéluctable des agglomérations et des grandes conurbations, je risquerais un parallèle avec ces multinationales dont on pensait que plus elles croissaient par le biais des fusions-acquisitions, plus elles garantissaient des profits et un développement harmonieux. Si nous ne pouvons nier que l'attraction des villes est un phénomène irréversible, nous pouvons en revanche nous poser la question : nos grandes conurbations se développant toujours sur elles-mêmes ne seraient-elles pas condamnées à une réflexion qui les conduirait, à l'instar des multinationales, à vendre par départements leurs biens ? Ou à organiser une arborescence de leurs structures afin de redevenir plus avenantes, plus praticables et plus accessibles ?

J E A N - P A U L S C A L A B R E

Architecte-conseil du département de la Somme

Je salue l'effort théorique qui nous est offert aujourd'hui mais, au risque de détonner, je dois dire que je reste sur ma faim. Vous mettez en jeu des concepts qui méritent d'être interrogés sur le fond, même si nous partageons le diagnostic et l'analyse que vous faites. Il y a certainement une relation étroite entre la question des déplacements et la question de la crise urbaine. Toutefois, il me semble qu'à partir du moment où vous mettez en jeu des critères plus fonctionnels que culturels vous formulez implicitement une critique de la démarche sociologique, anthropologique ou historique qui, jusqu'à présent, a nourri la réflexion sur la critique de la ville – je renvoie à Raymond Lefebvre et à d'autres – et que vous cherchez à dépasser ce point de vue. Je reste sur ma faim quand vous dites que la ville n'est pas une réalité matérielle mais un opérateur abstrait qui générerait des relations entre agents, chacun optimisant son comportement. Ce modèle peut apparaître opérationnel dans certains secteurs comme celui du transport mais pour d'autres aspects de la vie sociale, il est insuffisant, je pense notamment à celui des représentations, dans lequel chaque citoyen a une certaine conception du confort ou de la vie familiale, etc. – de ce point de vue-là, le modèle urbain est sans doute en crise – je pense aussi aux idéologies produites par les professionnels eux-mêmes. Car la ville moderne a été pensée par des professionnels depuis plus d'un siècle et cette relation entre les transports et la construction a été au cœur de cette vision fonctionnelle de la ville. On voit bien aujourd'hui où cela a conduit... Vous n'abordez à mon sens qu'un aspect de la réalité sociale ; vous procédez de manière unidimensionnelle et je ne vois pas très bien quel est cet opérateur abstrait dont vous parlez, sauf à prendre en considération les rapports de force entre groupes sociaux, bref, à entrer dans le champ de la politique... J'éprouve aussi quelques craintes à considérer cette adéquation densité-vitesse comme l'élément moteur de la ville. Le ministère de l'Équipement est aussi celui des Transports et la France excelle précisément dans ce secteur du transport et des infrastructures, mêlant idéologie et compétence. Ce n'est pas en agissant dans ce secteur et là seulement que nous allons faire bouger les choses. La technostructure des transports est preneuse d'une idéologie de recours qui lui permettrait de «rallonger la sauce». En remettant les pendules à l'heure en termes d'histoire, de sociologie et de culture, on évite ce risque-là : celui de substituer à un discours fonctionnaliste d'il y a vingt ans un autre discours fonctionnaliste d'aujourd'hui que les ingénieurs des Ponts, quand ils en auront perçu l'avantage, auront vite fait de récupérer.

M A R C W I E L

Mon analyse ne relève pas du rejet de la voiture. J'étais hier à Annecy où j'ai essayé d'expliquer aux élus qu'il ne fallait pas, non plus, miser sur les transports collectifs en pensant que cela allait tout résoudre ! La voiture a effectivement de multiples usages et avantages. La critique de la voiture ne doit pas se limiter à un discours primaire. Je ne suis pas « anti-bagnole » et je pense que la voiture a des atouts que n'auront jamais d'autres moyens de transport. Mais en abuser est un problème. Nous avons une perception de l'usage de la voiture en milieu urbain qui s'apparente toujours à sa pratique interurbaine,

rapide et hégémonique. Jusqu'à présent, on n'a pas voulu considérer la ville autrement qu'un simple territoire, dans une pensée mono fonctionnelle, alors qu'elle est manifestement d'une autre nature. De la voiture en ville, je ne critique que la vitesse et lui demande d'être enfin respectueuse de l'espace public. Car actuellement, elle instrumentalise la totalité ou presque de l'espace public. C'est pourquoi elle est identifiée comme l'ennemie ! Au point de vouloir l'évacuer de la ville alors qu'elle en est l'adjuvant utile ! C'est ce qui est en train de se faire si l'on n'y prend garde. Je n'exprime pas un refus mais la remise de la voiture à sa juste place.

La voiture trouve toute sa pertinence dans la grande conurbation où les échanges sont facilités et vont plus vite que le développement économique lui-même. Elle est infiniment plus respectueuse, socialement et environnementalement, dans les chapelets de villes à moins d'une heure les unes des autres. En réalité, les systèmes régionaux sont en train d'acquiescer actuellement les qualités de la ville. Ce sont des systèmes discontinus, comme en Rhône-Alpes. En Europe, nous pouvons encore faire le choix d'un tel aménagement du territoire. Ce n'est déjà plus le cas à Tokyo où tout l'espace a été consommé. L'alternative consiste alors à renforcer la vitesse et l'accessibilité entre les villes d'un territoire agrégé, permettant à la fois d'accéder aux services métropolitains et de vivre dans une ville à taille humaine, encore facile à gérer. Le devenir de la ville a changé d'échelle avec la constitution de tels systèmes régionaux. Mais avec la région parisienne, nous allons hériter d'un dinosaure d'un autre âge. Tout un territoire à réorganiser... Dramatiquement tel que c'est parti !

À propos des fondements culturels de la ville, je sais que j'agace en passant outre. Par le terme d'« opérateur Ville », je veux simplement dire que le marché a des logiques qui se nourrissent et s'entretiennent mutuellement. Ne considérons pas le marché comme le mal ; ce n'est pas l'axe du mal ! La ville est le résultat de ces logiques même si la ville est aussi une réalité culturelle, laquelle met en ordre l'espace. La ville est le temps de l'échange et du lien social ; elle crée le spectacle de cette mise en scène du social. Mais le discours strictement culturaliste ne saurait expliquer...

J E A N - P A U L S C A L A B R E

Architecte-conseil du département de la Somme

... La ville n'est pas que mise en scène et spectacle ! On peut aussi imaginer la ville comme le lieu des rapports entre des couches sociales qui se confrontent et qui essaient d'occuper l'espace de certaines façons. La ville n'est pas seulement le lieu d'échanges économiques abstraits du marché. Je préfère considérer la ville comme phénomène historique, avec ses strates et des contradictions entre ces strates, comme le lieu d'une confrontation entre des groupes sociaux. De ce point de vue, la culture, c'est aussi l'anthropologie, la sociologie, l'analyse historique, etc., et pas seulement un spectacle gigantesque... C'est le mécanisme historique qui domine.

M A R C W I E L

Juste une nuance pour expliquer mon propos... Si j'appuie autant sur le marché et l'organisation de l'espace par l'ordre économique, c'est que cette analyse permet d'expliquer une diversité de choses alors que toutes ces autres choses peuvent relever de mono explications; c'est la grande difficulté de l'approche sociologique uniquement par les modes de vie. J'essaie de me différencier par rapport aux sociologues, même si je crois que les modes de vies et l'analyse comportementale sont importants. Malheureusement, on trouve toujours une explication comportementale pour décrire des bouts de la réalité alors que nous sommes en face d'un ensemble de choses qui est traversé par une même explication continue. C'est pourquoi je crois à la pertinence d'une telle approche, même si elle n'est pas exclusive.

G I L L E S B O U C H E Z

Architecte-conseil du département du Nord

J'aimerais juste introduire la notion de mobilité dans l'usage de la ville. Je pense qu'on ne peut pas distinguer les habitants de la ville et ceux des zones suburbaines. Depuis trente, trente-cinq ans, à Londres ou ailleurs, l'occupation varie avec les âges de la vie et les gens bougent. Naître, grandir, vivre et mourir dans le même appartement, la même famille, n'existe plus. En centre ville, tous les immeubles et les grands appartements ont complètement muté dans leur occupation. Si la structure architecturale de ces grands appartements est restée la même, les usages sont différents comme on l'a vue récemment dans le film *L'auberge espagnole*. Des gens jeunes y habitent le temps des études, puis quittent la ville quand ils sont en âge de se marier et d'avoir des enfants et y reviennent parfois avec l'âge. Il y a une mobilité dans l'usage.

F R A N Ç O I S L A M A R R E

Animateur

Dans cette mobilité liée aux âges de la vie, les trois villes semblent plus coexister en termes complémentaires que rivaliser en termes concurrentiels. Leur compétition est-elle aussi âpre ou bien forment-elles un système imbriqué et articulé élargissant l'offre ?

C R I S T I N A C O N R A D

Architecte-conseil du département de la Drôme

En complément aux propos de Marie-Hélène Badia et Jean Joab, je reviendrais sur la loi SRU qui a pour objectif de limiter l'étalement urbain, donc de limiter l'offre foncière et, corrélativement, de renchérir les prix du foncier. Pour contrebalancer les effets induits de cette raréfaction, la loi Besson impose un contingent de 20 % de logements sociaux et c'est précisément ce quota qui va être abrogé dans la loi, ouvrant la voie à une plus grande ségrégation sociale. À titre d'information, certains pays européens favorisent la ville pédestre en conditionnant le financement ou les aides publiques au logement social, locatif ou en accession, à la proximité (moins d'un kilomètre) des commerces et des écoles.

C H R I S T I A N K O C K

Architecte-conseil du département de la Nièvre

Pour ma part, j'avoue ne rien comprendre; j'ai dû rater une marche et je ne comprends pas de quoi il est question (rires). Je retiens que plus tu pédales vite, plus tu vas loin et plus loin que ton voisin... Déjà cela secoue. De quoi parlons-nous et en quels termes? On a l'impression que la religion est faite et j'ai dû rater la communion: il y aurait un sujet dont il faut absolument parler et une manière d'en parler: la bonne et la mauvaise. Pour dire quoi? - Que les riches habitent dans des endroits plus sympas que les pauvres! C'est vraiment déroutant... J'ai retenu d'autres idées comme celle de la co-présence, d'une ubiquité qui renverrait à la science-fiction et aux séries télévisées. Mais sur ce point, aussi, on est sûr de rien! On nous berce depuis trente ans avec le télétravail pour nous expliquer que la ville va être différente: internet, la téléphonie... Le téléphone, comme manière d'aller très, très vite: la capacité d'aller de l'autre côté de la planète en quelques nano secondes. Il y a là de quoi changer la vie et la face de la ville. Or, on se rend compte avec un peu de recul que ça ne marche pas: il faut de temps en temps rapatrier les gens qui travaillent au loin, dans leur Larzac, pour qu'ils viennent voir leurs copains et s'immerger dans la ville. Mon propos rejoint donc ce que dit Jean-Paul Scalabre, qu'il y a d'autres enjeux dans la ville que simplement l'échange marchand et, là-dessus, on est bien d'accord!

M A R C W I E L

Les modes de vie ont une part d'autonomie que mon propos ne relaie pas, vous avez raison. Simplement, il faut combiner l'explication par les modes de vie et l'explication par l'économie urbaine. Les deux peuvent s'appuyer mutuellement dans la compréhension des phénomènes urbains. Il y a des choses qui sont de l'ordre des modes de vie et la ville devient mobile dans ses usages générationnels comme il a été observé. On est bien dans une concurrence complémentaire. La concurrence a toujours été une forme de complémentarité. C'est le propre d'un fonctionnement systémique. Les trois villes sont pour certaines choses complémentaires – par exemple, à l'intérieur du cycle de vie – et à d'autres moments sont dans une relation strictement concurrentielle. Le phénomène de la péri-urbanisation a principalement pour origine la dépréciation d'une partie des banlieues.

Quant au fond, je reconnais que ce n'est pas simple à comprendre; cela demande beaucoup de temps... Le questionnement de la vitesse a représenté un choc chez les spécialistes des déplacements que je côtoie. Le dogme voulait que plus on était motorisé, plus on se déplaçait, plus on passait de temps à l'extérieur. Tous les modèles de trafic étaient faits selon cette logique. L'Anglais Zahavi a révolutionné la science et la technique des déplacements avec la prise de conscience du « budget temps » quels que soient le développement et l'organisation de la société envisagée. Et contrairement à l'idée antérieurement reçue, ce budget temps est à peu près constant dans tous les cas de figure. Analysé par les transporteurs, ce constat apparaît encore comme un peu mystérieux. Et selon moi, ce mystère tient à l'existence même de la compétition pour l'espace.

Sur le télétravail, je partage le scepticisme exprimé : on a toujours besoin de la co présence. Plus on est capable de s'en passer, plus ce besoin est réalimenté et renforcé... À l'évidence, il n'y a pas de substitution possible, malgré l'essor des télécommunications, au besoin de co présence.

N I C O L E K L E I N

Directrice adjointe au D G U H C

Il n'a jamais été question d'abroger la loi SRU et le ministre Gilles de Robien l'a dit très clairement, même s'il s'est peu exprimé à ce jour sur l'urbanisme. Par ailleurs, les urbanistes seraient plutôt confiants en raison du travail effectué sur le terrain par le maire d'Amiens. Il n'en demeure pas moins que deux points sont en suspens : l'article 55 sur les 20 % de logements sociaux – que vous avez appelé loi Besson – dont Gilles de Robien a dit qu'il supprimerait le caractère obligatoire pour le remplacer par l'incitation. On ne supprime pas l'idée d'arriver à ces 20 % mais on change la méthode pour y arriver. Car cette obligation est apparue irréaliste, voire irréalisable à un certain nombre d'élus, pour un certain nombre de raisons... Pour le reste, en matière d'urbanisme, c'est encore plus compliqué que cela en a l'air : il y a la loi SRU, mais aussi la loi Voynet sur l'aménagement du territoire et la loi Chevènement sur l'intercommunalité... Mais nous n'avons pas encore tranché sur la manière de procéder : faut-il amender la loi SRU sur des points de détail avant de réviser les trois lois ou bien faut-il attendre la refonte des trois lois à la lumière de la nouvelle vague de décentralisation annoncée... Comme vous le voyez, la loi SRU est partie d'un tout. Mais surtout ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit : il n'est pas question d'abroger la loi SRU, même si je reconnais que chaque nouveau gouvernement, en arrivant, dit ne pas vouloir faire de lois et finit toujours par en faire... Mais c'est la loi du genre.

La densité ou la vie dure d'un faux concept

I N T E R V E N T I O N D E S E R G E R E N A U D I E

Architecte-conseil du département de la Marne

COMME lors des précédents séminaires consacrés aux thèmes du « conseil » et du « renouvellement », je me suis attaché au mot principal qui retient notre attention aujourd'hui. La *densité* étant aujourd'hui désignée comme la cause de tous les maux ou de tous les espoirs, il est difficile de rester serein. Aussi, je vous propose de revenir à quelques données objectives et scientifiques.

D'une description scientifique à la genèse de la densité urbaine

En physique, la densité est un rapport de masse volumique qui permet de comparer la compacité des corps par rapport à un corps de référence. Il faut donc avoir un corps de référence. Pour les solides et les liquides, c'est l'eau; pour les gaz, c'est l'air.

Jusque-là, tout est simple. Mais pour nous, urbanistes et architectes, ça se complique dès le choix du corps de référence de la densité urbaine, cette « ville-étalon » que nous cherchons toujours. Personnellement, j'en trouverais bien une dans l'histoire de notre culture judéo-chrétienne, avec Babylone que les hommes voulurent construire pour être Un et rivaliser avec Dieu en densité. Elle s'imposerait à nous parce qu'elle fut la première tentative de réaliser une densité totale réunissant tous les hommes de la terre: « Venez, construisons par nous-mêmes une ville, et une tour qui aura son sommet dans le ciel, et faisons-nous un nom de peur que nous soyons éparpillés au loin sur

toute la surface de la terre » (Genèse, chap. 11). Dieu vint aussi et plus personne ne comprit plus rien à ce que l'autre lui disait... Et ce fut la dispersion sur terre, l'étalement urbain en quelque sorte ! Dieu, quant à lui, préférait Jérusalem, mais comme « ville-étalon », aujourd'hui ce n'est pas donné !

Cette question de la ville-référence n'est pas anodine ; elle traverse notre histoire. Thomas More lui donna le nom en 1516 d'Utopia. Notre étalon, notre corps urbain de référence serait-il une utopie : utopie des relations harmonieuses entre les hommes dans une densité équilibrée ? Une Suisse en quelque sorte !

Des densités multiples et inconséquentes

Ce que nous appelons densité en urbanisme n'établit jamais de rapport entre deux types d'occupation des sols. Je n'ai jamais rencontré un COS, comparé à un autre COS, qui ferait référence dans un POS. Jamais explicitement et c'est bien dommage ! Cela ouvrirait la porte à des explications sur la stratégie d'occupation des sols. Il faudrait alors mettre en confrontation toutes les densités et elles sont nombreuses comme le fait remarquer Vincent Fouchier dans un article de septembre 1994 intitulé « Penser la densité » : nombre de personnes par logement, surface habitable par habitant, nombre de logements par hectare, surface de plancher par m² de terrain - c'est le COS - et même le volume bâti par m² de terrain... On serait tenté de superposer ces différentes densités en les confrontant à des densités de références. Travail inutile puisque chacune ne dit jamais vraiment tout. Prenons le COS que nous connaissons bien : il ne nous informe pas sur l'occupation des m² construits. Pourtant, il existe une immense différence entre un logement de 100 m² occupé par 2 personnes et la même surface occupée par 6 personnes. Encore faudrait-il considérer la masse des dites personnes. Quelle densité donne quelque information sur la masse sociale ? Aucune ! Pourtant il n'existe pas un maire qui ignore qu'un m² de plancher est plus ou moins lourd suivant qu'il est occupé par telle ou telle activité, ou par telle ou telle personne.

De la densité sociale à celle du désespoir

Comme un mètre cube de plomb est considérablement plus lourd qu'un mètre cube de plume, il est courant de considérer que certaines familles pèsent socialement plus lourd que d'autres pour des volumes assez similaires. Une famille lourde, c'est une famille de

plomb pour les autres familles qui l'entourent. Il est donc bien connu qu'une famille lourde provoque le départ des « familles plumes », ce qui induit une dé-densification le plus souvent inattendue, non programmée. Mais une famille lourde peut aussi être attractive. On parle alors d'une « concentration d'éléments asociaux », un autre type de densité ! Un saut qualitatif en quelque sorte !

Notre grande connaissance du territoire urbain, français au moins, nous permet d'affirmer qu'il y a des densités socialement plus acceptables que d'autres. Cela tient-il au fait que, dès lors que l'on a plus d'espace en soi, plus de recul par rapport aux événements, on dispose de plus de compréhension pour l'autre et ses intrusions dans notre espace intime ? Ou cela tient-il à notre histoire culturelle ? Ou encore cela tient-il au fait qu'une densité forte est acceptable dès lors que l'on peut s'en échapper souvent ? Peut-être tout cela à la fois. Une forte densité de personnes au kilomètre carré ne peut être tenue pour responsable de la délinquance. Au Japon, les zones denses sont de 4000 habitants/km² et malgré cette densité, il n'y a que fort peu de délinquance. En sont-ils plus heureux ? C'est une autre histoire !

Ce qui est certain, c'est qu'une densité de personnes en situation difficile, voire désespérée, ne construit que le désespoir. On pourrait même en déduire l'axiome suivant : « le manque d'intensité dans le plaisir d'être ensemble entre particules d'un même ensemble augmente le sentiment de densité par le poids social des frustrations ressenties ». Exemple : soit un grand ensemble donné, nommé ZUP, composé de particules ayant de faibles capacités de liaison, le poids ressenti sera égal à la somme des frustrations de chacun élevé à la puissance de tous...

Alors comment faire de la densité à problèmes ? Prenez une boîte, installez cette boîte en périphérie de tout, remplissez-la de familles pour qui c'est le dernier logis avant le nomadisme et l'asile... Pas besoin d'agiter ou de touiller : vous disposez là d'une belle densité de problèmes ! Cette boîte, vous pouvez aussi décider d'en faire autre chose qu'une boîte avec la plus humaniste des architectures, accompagnée d'aménagements resplendissants... Mais cela ne marchera pas car il y a des seuils au-delà desquels il faut plus que de bonnes intentions - plus que notre compétence d'architecte - pour vaincre une telle densité de désespoir et de mal-être. Ainsi, n'est-ce pas le nombre de personnes qui importe mais la masse de détresse bloquant le jeu social.

Justement, Jean Renaudie - que j'ai bien connu - a réalisé il y a plus de vingt ans, à Villetaneuse, de petits bâtiments de logements HLM disposant tous de terrasses plantées en étage et de jardins à rez-de-chaussée dans un ensemble composé de petites places résidentielles: un parfait habitat proudhonien, du DDD (développement durable doré sur tranche), la quintessence de la VUD (villa urbaine durable) chère au PUCA, et cela en centre ville, avec des commerces et des équipements à proximité... Après vingt ans d'entassement de tous les cas sociaux que le département pouvait connaître, l'opération cumule des problèmes de dégradation très graves - certains sont même partis avec les fenêtres et les portes, et l'implantation d'une mafia qui donne du travail et un rôle à ceux qui n'ont plus rien. Nous apprenons que la solution retenue par le bailleur et la ville serait la démolition. Ces logements d'une qualité indéniable étaient l'occasion d'intégrer à notre société et à nos modes de vie des populations difficiles. Démolir, c'est démissionner ! Bien entendu, c'est difficile d'intégrer: cela demande des investissements en accompagnement social, en action culturelle, etc. Des investissements qui n'arrivent jamais en volume suffisant. Quand les organismes, aidés par l'État, ont concentré des problèmes qu'ils ne savent plus gérer, la seule solution qu'ils trouvent, c'est la démolition. Pourquoi pas le lance-flammes, les tanks, un missile ? C'est comme de vouloir démolir les maisons dont les couples divorcent. En dix ans, il ferait une drôle de tête le tissu pavillonnaire !

Villetaneuse est un parfait exemple d'une ville qui n'arrive pas à sortir de la panade malgré l'Université qu'elle abrite aujourd'hui. On pourrait même se demander si certaines villes n'ont pas fonction, dans le cadre de l'aménagement du territoire, de concentrer et cumuler les ions négatifs.

Autre exemple: soit 850 logements HLM dans des bâtiments de quatre à sept, et ponctuellement treize étages (Andrault & Parat, architectes), idéalement situés dans un quartier périphérique d'une ville moyenne, avec une grande mixité d'habitat et tous les équipements publics, commerciaux, culturels, sociaux, scolaires, sportifs dont on peut rêver. Un programme de démolition de 226 logements est échafaudé uniquement sur la base d'un équilibre financier négocié entre les partenaires État, collectivités et bailleurs. Quid des habitants dont c'est le refuge: des logements bien situés et plus grands que ceux que les bailleurs sont capables de construire aujourd'hui ? Où iront-ils ? Que demandent-ils ? L'histoire ne le dit pas... Alors, surtout pas de démolitions mais des réparations: des ascenseurs qui marchent, des papiers peints qui tiennent, des nettoyages plus consé-

quents, une aide plus efficace portée à ceux qui débloquent, etc. Puisqu'un partenariat a retenu un budget d'investissement, pensez-vous qu'il serait possible de basculer la somme prévue pour les démolitions vers une réhabilitation plus conséquente que le minimum Palulos ? Serait-il possible d'utiliser cette somme pour restructurer vraiment les bâtiments ? Les terminer en quelque sorte, au besoin en les écrétant un peu... Les améliorer avec des loggias ou des logements traversants ? Serait-il possible d'utiliser cette somme pour répondre aux demandes des habitants en faisant évoluer les bâtiments ? Eh bien non ! Ce n'est pas possible. Ou c'est démolir ou cela reste en l'état avec une couche de jaune crème et de rose culotte en plus. On n'aurait pas le choix. Un chœur consensuel nous le chante sur tous les tons : ce qu'il faut, c'est DÉDENSIFIER ! Et démolir...

Il est vrai que mes exemples ne sont pas très porteurs. Depuis quelques années, on a trop tendance à croire que pour éradiquer la délinquance, il faut démolir les bâtiments où elle loge ! Nous concevons tous que la démolition n'est pas un tabou, mais nous ne devons pas cesser d'alerter sur les effets pervers d'un geste dont le radicalisme cache trop souvent la faiblesse des résultats ?

Un équilibre du territoire

Derrière cette histoire de densité, il s'agit toujours de savoir quelle serait la bonne densité et pour qui ? Une seule référence de densité ne suffirait pas ; il faudrait autant de références que les hommes ont de raisons de se réunir sur une portion de territoire. Et méfions-nous qu'un groupe ayant obtenu la bonne densité - c'est-à-dire la bonne distance à l'autre - ne considère pas que celle du voisin nuit à la sienne. Toute densité jugée idéale ne se ferait-elle pas au détriment d'une autre considérée comme moins agréable ? L'équilibre de la bonne densité est très fragile.

Prenons un exemple : une ville arriverait à une équation stable entre la densité sociale, culturelle, ethnique et la densité des espaces bâtis et des espaces non bâtis, avec également la densité idéale en activités, commerces, équipements, services, bureaux... Une ville comme Neuilly, par exemple et par hasard... La moindre introduction d'un élément externe, par exemple sous forme de logement social pour les plus démunis, ne provoquerait-elle pas une perte d'équilibre ?

Inversement, l'intrusion d'un programme de logements de très grand standing, ou le siège d'une grande société internationale, ou même l'implantation d'un ministère au sein des 4 000 à La Courneuve, ou au Franc-Moisin à Saint-Denis, ne provoquerait-elle pas un bouleversement dans l'équilibre de densité et de précarité existant sur ce secteur ?

Imaginons maintenant que le ministère de la Culture s'installe aux 4 000... Ce serait facile : il y a du terrain disponible dans les friches, il y a le RER et bientôt le métro et le tramway. Personnellement, je ne vois aucun obstacle à l'installation d'un ministère dans la zone pour qu'elle devienne moins zone... Sauf à craindre de déstabiliser une densité forte et stable de Rmistes, de friches industrielles, etc. Quant aux locaux actuels du Palais Royal, mal adaptés pour des bureaux, les familles des 4 000 qui auront fui la nouvelle densité de « cultureux » envahissant la plaine pourront s'y réfugier. Je trouve le projet plutôt plaisant. Il ferait passer la densité du discours au projet avec une ambition conforme à l'équilibre des territoires souhaité par la loi SRU. Égarement ? Certes non ! On est en plein dans le sujet. La densité mériterait que l'on parle un peu plus de mixité pour poser cet axiome : « une densité est d'autant mieux vécue qu'elle favorise la mixité fonctionnelle et sociale ». Et son corollaire : « pour mixer, comme pour ramer, il vaut mieux être plusieurs ». À ce propos, ce n'est pas en ramant que le moteur a été inventé, pas plus que « l'on inventa l'électricité en perfectionnant la bougie » (cf. : Auguste Perret). Ce qui donnerait à penser que « ce n'est pas en s'obstinant à perfectionner la densité que l'on fait de la ville ».

Foule impénétrable

Comme dit mon confrère Thierry Van de Wyngaert dans un haïku inspiré par ce thème :

*Si le brouillard est dense, c'est qu'il est impénétrable,
Si le feuillage est dense, c'est qu'il est abondant,
Mais l'abondance des villes est-elle impénétrable ?*

L'abondance des villes, n'est-ce pas la densité des événements, la densité des frottements, des possibilités, des différences ? La ville, c'est la foule. Une foule chère à Baudelaire, une foule qui assure l'anonymat, la possibilité de n'être pas toujours que soi-même, d'être un autre que soi...

Dans la ville dense, la foule autorise une excitation que la dilution urbaine ne permet plus. L'expérience des grands boulevards n'est pas remplacée par celle des embouteillages sur les autoroutes qui mènent aux cités pavillonnaires. L'étalement urbain distend les rencontres, dilue le rapport à l'autre et réduit chaque relation au voisin en une confrontation. Dans la densité forte de l'habitat social, la promiscuité n'est pas forcément non plus le meilleur contexte pour établir la bonne distance à son voisinage. La densité des grands ensembles ne réside pas tant dans le nombre que dans la forme de l'agglomération des cellules toutes identiques au cœur d'un *no man's land* dédié aux voitures et aux crottes de chien.

Ce n'est pas la densité ou son contraire qui sont en cause, mais l'entassement - qu'il soit vertical ou horizontal - l'empaquetage, le formatage... Lesquels appauvrissent les rapports entre les individus et les détournent de l'érotisme de la ville.

Nouvelles densités et politiques de lutte contre l'étalement urbain

EXPOSÉ DE ANN-CAROLL WERQUIN

Architecte et urbaniste, chargée de recherches

JE NE SAURAI remplacer Vincent Fouchier initialement annoncé, même si nous travaillons souvent en tandem, lui parlant de la densité (sujet de sa thèse d'urbanisme) et moi des politiques de lutte contre l'étalement urbain. Je vous propose, pour ma part, d'évoquer quelques éléments concernant cette notion de densité, en utilisant notamment les résultats d'une étude menée pour le PUCA, DGUHC/METLTM : « Comparaison des politiques publiques, nationales, régionales ou locales cherchant à freiner l'étalement urbain dans quatre pays européens » (deux rapports, octobre 2000). Ensuite, de regarder ce que font les autres pays européens souvent présentés comme ayant une longueur d'avance en matière de lutte contre l'étalement urbain. Je ne dirai rien des Pays-Bas – puisque vous allez en entendre parler longuement par des professionnels de ce pays – et je m'attarderai plutôt sur les cas de la Grande-Bretagne ou de la Suisse, tant au niveau des politiques générales que des outils mis en place. Je vous en montrerai la mise en œuvre à travers quelques photos de réalisations.



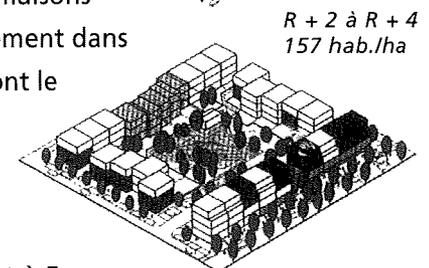
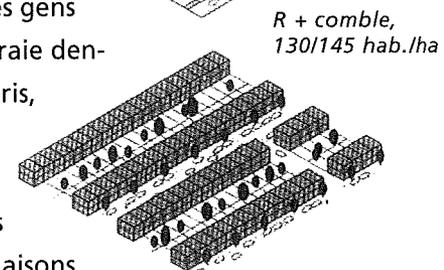
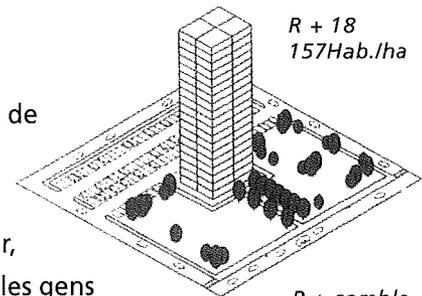
Les Minguettes

Densité et vécu

Quand on dit « densité », mot communément détesté, les gens ne pensent pas à des données objectives telles que le nombre d'habitants à l'hectare mais ils assimilent souvent le terme aux problèmes des grands ensembles qui pourtant sont peu denses. Pour exemples, citons Les Minguettes (100 habitants/hectare) ou Bron-

76 logements sous des formes différentes pour des densités assez semblables

Parilly (200 habitants/hectare) dans l'agglomération lyonnaise. Il s'agit là de chiffres faibles comparés à la ville traditionnelle. Du côté des habitants, le quartier des Minguettes est très mal perçu alors que Bron-Parilly, avec une densité double et des logements sordides à l'intérieur, est, quant à lui, mieux vécu... En raison, peut-être, du parc attenant où les gens peuvent souffler et évacuer les problèmes liés au grand ensemble. Une vraie densité urbaine telle que celle rencontrée dans le quartier de Belleville à Paris, avec une densité à l'îlot de 1 000 habitants à l'hectare, peut être perçue de manière très positive. Quand vous interrogez les gens des tours qui dominant la Place des Fêtes (je m'appuie là sur les enquêtes des sociologues), ils ne parlent que du quartier et ne voient que les petites maisons d'à côté qu'ils ont l'impression de posséder autant que leur propre logement dans la tour. La réalité de Paris s'impose à eux : ils ont la chance d'y vivre ; ils ont le métro ; ils sont heureux ! C'est complètement différent de ce qu'inspire un quartier tel que Les Minguettes, à Vénissieux, mais leur situation sociale aussi est différente.



Les études menées sur les fameuses pyramides d'Andrault & Parrat à Evry (voir Vincent Fouchier : *Les densités urbaines et le développement durable – le cas de l'Île-de-France et des villes nouvelles*, Secrétariat général du Groupe central des villes nouvelles, la Documentation française, décembre 1997) font apparaître une satisfaction générale à propos du logement lui-même : généreux en surface, bien conçu, doté de terrasses, etc. Cependant, le plus grand de ces immeubles, avec 240 appartements, est ingérable au niveau des parties communes. Les occupants parlent d'entassement.

La densité renvoie également au type d'habitat et à sa localisation : à famille égale, on peut loger soit dans une maison individuelle en périurbain totalisant 114 m², soit dans un appartement en ville ou en proche banlieue d'environ 80 m², ce qui représente une différence énorme en termes de confort et d'habitabilité quand on a des enfants. C'est ce que Vincent Fouchier appelle la « densité interne ». Au-delà de la donnée objective du nombre d'habitants à l'hectare, la perception change tout ! Dans les quartiers bourgeois, l'impression de densité n'existe pas car les gens sont très généreusement logés, surtout quand les enfants sont partis...

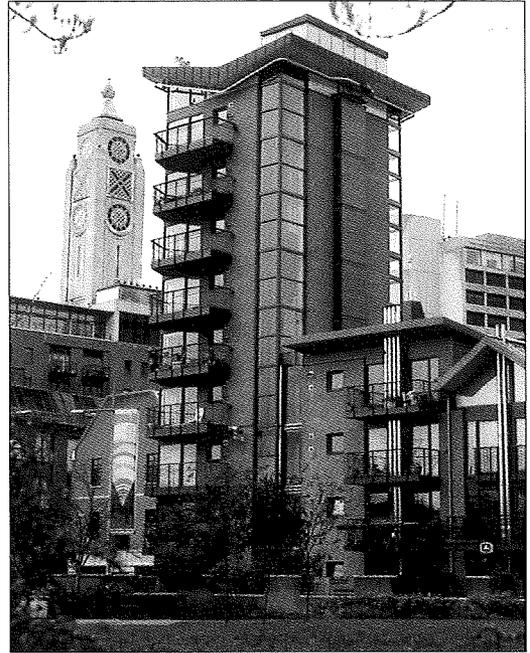
Au cours de ses enquêtes, Vincent Fouchier a aussi posé la question aux habitants des villes nouvelles : « la ville nouvelle est-elle verte ou dense ? ». Question à laquelle les habitants sont incapables de répondre, la ville nouvelle étant perçue à la fois comme verte et dense. En réalité, les villes nouvelles sont peu denses, incomparablement moins qu'une ville comme Paris, mais on y trouve de la verticalité et même de l'entassement dans certains programmes de logements sociaux. Et, par ailleurs, beaucoup d'espaces verts. À Cergy-Pontoise, certains lotissements comptent 26 maisons à l'hectare pour environ 80 habitants. Ce n'est pas énorme comme densité mais cela installe ponctuellement l'image de la maison dans la ville nouvelle, ainsi qu'une variété appréciée. La façon de la traiter, sous une forme compacte, y est d'ailleurs intelligente. Par exemple, dans le lotissement du Vast, les habitants disposent de jardins de taille variable et ils peuvent agrandir leur maison de 50 %, soit en surélevant au-dessus du garage, soit en s'étendant dans le jardin. Une flexibilité appréciée. Un jardin, même petit comme ici, permet de tenir les autres à distance... Il augmente considérablement l'assise du logement, surtout s'il est petit !

Les années soixante-dix ont engendré beaucoup d'opérations de ce genre, pas trop étalées et intelligentes, au point de pouvoir parler de densité horizontale. Nous avons évoqué tout à l'heure les Étoiles de Jean Renaudie dont, hélas, l'expérience et les enseignements n'ont pas été prolongés en France alors que des opérations réalisées dans cet esprit sortent chez nos voisins européens. Sur cette question de la recherche de compacité dans l'habitat, il convient d'ailleurs de distinguer les pays latins et les pays du Nord. Ces derniers qui ont souvent des agglomérations moins denses cherchent actuellement à les reconcentrer.

Politiques publiques

Les métropoles du Grand Londres et du Grand Paris ont sensiblement le même nombre d'habitants mais le tissu urbain de Londres est deux fois moins dense que celui de l'agglomération parisienne. D'ailleurs, le maire de Londres donne Paris et Barcelone comme bons exemples de villes compactes. Historiquement, à Londres, les gens sont partis habiter toujours plus loin sous la pression de la charge foncière. La ville centre s'est vidée de sa population et s'est spécialisée dans les bureaux et les logements de luxe. Ces aires urbaines très distendues souffrent d'un manque d'équipements. Les Urbains que nous sommes ont tous

envie d'avoir une crèche ou un jardin public entretenu à proximité et cela devient difficile dans le Grand Londres (100 km de rayon) où les parcs et jardins sont souvent dans un état lamentable. Dans ce vaste espace péri urbain, on déplore toute une série de problèmes dont la ségrégation spatiale et sociale n'est pas le moindre. La ségrégation spatiale a terriblement augmenté en même temps que se fabrique cette image globale de métropole mondiale.



Pour contrer l'étalement urbain, les Anglais ont mis en place très tôt des politiques interventionnistes, notamment les « ceintures vertes » qui ont scindé les agglomérations par bassins d'emploi. On pourrait en parler plus longuement... Depuis 1990, les Anglais ont refondu leurs lois sur l'urbanisme (*town and country planning*) et décidé, à partir d'une loi générale et d'une déclaration d'intention, « Notre patrimoine commun », intégrant la notion de développement durable pour s'orienter vers une politique de densification urbaine. Cette volonté s'applique à Londres comme dans les autres grandes villes britanniques. Elle décline un certain nombre de PPG (*Planning Policy Guidances*), sorte de directives sectorielles sur le logement, les ceintures vertes, les transports, etc. Il est intéressant de noter que ces directives sont beaucoup moins sectorielles qu'elles n'y paraissent. Ainsi, la directive sur les transports énonce en préalable qu'il faut arrêter de consommer le sol urbain pour préserver l'agrément de nos villes et essayer de réorganiser l'urbanisation autrement, en freinant notamment les déplacements et en concentrant l'action à l'intérieur des périmètres existants appelés *brown fields*, c'est-à-dire des friches ou emprises urbaines à recycler afin d'y localiser une majorité (50 à 60 %) des constructions nouvelles.

La directive sur le logement qui vient d'être révisée parle de diversité dans le logement, de lutte contre la ségrégation spatiale, de renaissance urbaine... Elle demande plus de choix au niveau du logement, plus de mixité, la desserte par des transports collectifs et une réduction de la dépendance automobile, la révision des documents d'urbanisme en faveur des densités, l'interdiction des lotissements de moins de 20 à 25 maisons à l'hectare, la réduction du nombre des places de stationnement, l'adaptation des modèles et standards au contexte local... Et encore de rechercher la qualité par un travail d'infor-

mation, de conseil et d'assistance, notamment par la publication de plaquettes et autres documents... Elle recommande encore la reconversion des friches avant l'urbanisation des terrains vierges, à hauteur de 60 % aujourd'hui contre 50 % avant 1998.

Les études entreprises pour la révision de la directive sur le logement (PPG n° 3) ont montré que la demande provient pour un tiers des nouveaux ménages qui résultent de l'explosion de la cellule familiale traditionnelle: divorcés ou jeunes vivant seuls... Ces familles monoparentales ont besoin de logements en collectif plutôt que de maisons individuelles pour toutes les raisons que l'on imagine: garde des enfants, scolarisation, accessibilité aux transports en commun, etc. Cette demande donne lieu à des petits programmes très intéressants, y compris dans des zones pavillonnaires constituées, si tant est que ces zones l'autorisent...

D'autres pays comme la Suisse ou l'Allemagne adoptent des mesures similaires. Passons à Munich pour montrer, après l'Angleterre, comment une telle politique se décline au niveau de l'urbanisme. La ville de Munich dispose elle aussi d'une ceinture verte en limite du territoire communal, laquelle contribue à donner sa forme à l'agglomération. Sur les documents d'urbanisme récemment élaborés apparaissent des emprises qui correspondent aux vides urbains repérés et promis à densification: un ancien aéroport, des couloirs ferroviaires, etc. Munich est pourtant la ville d'Allemagne la plus dense, chaleureuse et intense.

Ici comme ailleurs, la recherche de nouvelles densités est un objectif difficile à atteindre car les gens installés veulent le calme et s'opposent à toute nouvelle construction à proximité de chez eux. En revanche, les personnes qui souhaitent revenir en ville ne manquent pas! Ce qui conduit à des opérations complexes, très travaillées sur le plan de l'environnement et de l'écologie, concertées avec les riverains. Les choix y sont toujours très argumentés et âprement débattus.

On peut encore évoquer le cas de Copenhague, au Danemark, avec sa forme bien connue en doigts de gant qui autorise une « décentralisation concentrée », c'est-à-dire une urbanisation articulant une ville pédestre au centre et des axes de transports en commun – du train de banlieue au train express selon différents tempos – pour guider l'urbanisation et réserver, en même temps, ces « doigts verts » qui s'avancent jusqu'au cœur de

l'agglomération. Ces couloirs de verdure permettent aux gens de sortir de chez eux où qu'ils soient en ville pour aller se promener dans la campagne pendant leur temps libre.

Je signale au passage que l'explosion actuelle de l'automobile ne concerne pas tant les déplacements habitat/travail que l'organisation du temps de loisirs. Sur les dix années passées, cette explosion incombe au trajet domicile-emploi pour 3 ou 4 % et à l'accès aux loisirs pour 30 % ! Fréquente dans les pays du nord, une telle organisation de l'espace mêle ainsi des pôles de densité urbaine et des continuités vertes qui plongent au cœur des agglomérations... Cela aide les gens à moins prendre leur voiture le week-end.

Exemples d'opérations compactes

Les premières opérations d'intensification urbaine ont eu lieu dans l'Essex, au cœur de la ceinture verte de Londres. Il y a maintenant plus de cinq ans, à Basildon, ville nouvelle du Grand Londres, on a manifestement cherché à changer de modèle d'urbanisation en optant pour un nouveau village, avec des continuités bâties sur les rues, des espaces verts centraux et des maisons de ville tout autour sur le mode ancien du square. Je vous



Maisons de ville à Basildon, Essex

demande de ne pas considérer ici l'architecture mais plutôt les formes urbaines et la densité induite... Il faut bien admettre que l'architecture Post ou Néo aide à reconstruire de telles urbanités villageoises. Les Anglais sont repartis de ces modèles pour renouer avec une culture de la densité. Cinq ans plus tard, ils en sont à envisager des immeubles beaucoup plus innovants comme dans le quartier d'*Elephant and Castle*, à Londres, qui fait actuellement l'objet d'une concertation à l'occasion de la modification du schéma directeur du Grand Londres. On y trouve même des tours comme cet immeuble élevé conçu par des architectes hollandais au centre d'un ensemble plus bas protégeant du bruit de la rue les espaces verts. La tour fait grimper singulièrement la densité de l'ensemble !

L'équivalent peut être trouvé à Munich, avec un programme complexe implanté sur l'ancien aéroport de Riem-Messestadt selon une procédure de type ZAC, couplant habitat

et bureaux, avec un parc en continuité de la coulée verte visant à évacuer les pollutions de la cuvette de Munich selon les vents dominants est-ouest. Le paysagiste français Gilles Vexlard est d'ailleurs le maître d'œuvre du parc. L'habitat comprend des immeubles de 3 à 7 niveaux et des secteurs de maisons, mais environ 50 % de l'emprise au sol restera perméable, conservant la trace des anciennes pistes d'aviation. La densité bâtie y sera intermédiaire.

À Sheffield, agglomération du centre de l'Angleterre d'environ 600 000 habitants, on a rasé les tours de logement social qui posaient de gros problèmes de gestion, notamment d'isolation et chauffage, ainsi que des maisons en bande préfabriquées (à Birmingham pour toute l'Angleterre). Elles étaient rejetées des habitants pour leur connotation de logement social. L'urbanisation s'y fait désormais sous forme de petits



Programme mixte bureaux et logements à Kew

lotissements en accession à la propriété d'une densité horizontale telle qu'il n'est même plus question de planter un arbre sur le bout de terrain privé attenant, ce que dénoncent les écologistes. Juste un parterre de fleurs ! Des opérations de densification sont également menées dans les anciens quartiers victoriens résidentiels de Sheffield. Ces opérations récentes au caractère urbain affirmé plaisent beaucoup mais elles sont réservées à une clientèle aisée.

Une opération exemplaire de régénération s'est déroulée à Kew, près de Londres, à proximité du célèbre jardin. Ce type d'opération nécessite des montages lourds et compliqués pour obtenir un peu de souplesse et de mixité. Celle-ci constitue aujourd'hui un indéniable enrichissement en regard du tissu urbain constitué. On y trouve une grande maîtrise de l'échelle urbaine et un travail soigné sur les rues et les espaces publics, en rupture avec les mastodontes d'hier. Mais comme chez nous, il est très difficile d'implanter des commerces intégrés en pied d'immeuble au sein des opérations.

L'opération phare de toutes ces actions de reconquête des friches industrielles est incontestablement les Docklands. On y observe le retour progressif à une bonne échelle urbaine et des améliorations concernant la mixité sociale. Au départ, la programmation comportait zéro logement social, conformément à l'idéologie thatchérienne. Le travail

de densification s'est opéré avec de petits immeubles redonnant une échelle aux quartiers, renouant même avec l'histoire et apportant de la couleur tout en conservant beaucoup d'éléments de la structure urbaine d'origine. Une nouvelle forme de vie urbaine y apparaît. Il faut noter la façon dont les associations d'usagers ou d'habitants travaillent, en mettant l'accent sur la réfection des espaces publics et en suscitant la création de coopératives de construction comme ce fut le cas pour le programme de la friche OXO (le *Bouillon Cube* local) initialement promise à des bureaux. Les associations se sont battues pour obtenir des logements familiaux, ainsi que des implantations d'artisans et de commerçants. Un petit immeuble neuf en front de Tamise répond à la demande de ces jeunes urbains qui souhaitent un habitat collectif et de petites surfaces.

Copiés sur la rénovation portuaire de Baltimore aux États-Unis, les *Docklands* inspirent aujourd'hui la Scandinavie. Le recyclage des friches portuaires en cours à Göteborg, en Suède, permet de récupérer les vieux entrepôts et de conserver l'habitat des dockers avec ses minis cœurs d'îlot soigneusement traités : espaces tampons entre logements et circulations des vélos et piétons en cœur d'îlot.



Extension du centre de Cologny près de Genève

Plus près de chez nous, la Suisse qui connaît d'énormes problèmes d'espace développe une réelle culture de la densité. Rappelons que 60 % du territoire suisse est inutilisable car constitué de lacs et de montagnes... Il faut donc concentrer dans les vallées l'agriculture chère au cœur des Suisses – lesquels sont très attachés depuis la dernière guerre au principe d'autosuffisance alimentaire – mais aussi l'habitat et les activités... Cette concentration pose de douloureux problèmes d'imbrication ! Genève met en œuvre une politique très volontariste en matière de « décentralisation concentrée » pour sauvegarder sa ceinture verte, développer les pôles villageois existants ou en créer de nouveaux. Les maisons individuelles sont quasiment interdites et l'essentiel de la construction se fait en petits immeubles dans lesquels la densité ne se montre pas. Les Suisses utilisent pour cela des COS de 0,6 ou 0,8, voire de 0,9, sans que rien n'y paraisse ! Sans verticalité, à partir de petits programmes et d'une architecture typo morphologique raisonnée. Un village peut avoir quadruplé sa population en quelques années sans que cela se voie, avec

des espaces publics et force parkings souterrains en raison du froid. Et l'image reste rurale... Le plan d'aménagement en carré y est une figure fréquente : les constructions rassemblées autour d'un espace central laissent les angles ouverts pour offrir des échappées visuelles sur le paysage. La hauteur avalée par les toitures paraît raisonnable et la qualité interne des logements, souvent avec balcons, y est grande. Ces immeubles intimistes cultivent l'aspect de grosses fermes. En passant par Genève, n'hésitez pas à vous promener dans cette ceinture verte qui vit très bien ! Le village de Puplinge est ainsi passé en quinze ans de 500 à 2 100 habitants, avec une église et une école neuves au centre et une route de contournement pour préserver l'ensemble. Une réussite à comparer avec le village voisin, côté français, dont le centre traversé par la route nationale est entièrement asphalté et sert d'aire de stationnement. Résultat : les gens sont partis au loin dans le péri urbain, à l'inverse de l'exemple suisse.

Pour autant, je ne veux pas dire que c'est mieux ailleurs... Les étrangers notent tous que le contexte français est très différent, avec des densités fortes et bien gérées. Les Hollandais, par exemple, admirent la diversité de notre cadre bâti, sa variété, quand nous autres, professionnels français, saluons la régularité et la rigueur de la production hollandaise. Nous pouvons en discuter...

Débats

FRANÇOIS LAMARRE
Animateur

Avec l'exposé d'Ann-Caroll Werquin, nous arrivons sur le terrain et nous la remercions de nous y avoir conduits, en nous ouvrant les portes d'autres pays européens pour des éléments de comparaison. Il est également appréciable d'avoir tenté de cerner la notion de densité avec quelques chiffres et ratios. À travers des exemples connus de nous tous et bien français, nous avons pu mesurer à quel point la densité pouvait s'éprouver de manière toute subjective, se prêtant à des perceptions variables et changeantes selon le lieu. Il est intéressant de noter que Belleville plaît à tout le monde avec une densité de 1 000 habitants à l'hectare alors que Les Minguettes sont identifiées comme l'horreur avec dix fois moins d'habitants à l'hectare ! La densité est donc une impression toute relative qui dépend du vécu. Cela nous permet d'introduire la question de la forme urbaine et de la typologie bâtie qui nous sont familières et nous importent tant, à nous architectes et urbanistes, et on se plaît à penser qu'il y a peut-être encore quelque chose à faire...



Les exemples étrangers et notamment l'arsenal législatif et réglementaire de Grande-Bretagne viennent apporter un contrepoint intéressant par rapport à l'aisance foncière qui nous a été dépeinte ce matin dans l'exposé sur la mobilité. Il est donc encore possible d'agir à travers la réglementation et la planification, laquelle n'est donc pas morte ! On a le sentiment au vu des exemples anglais ou allemands que le territoire dans ces pays n'est pas considéré comme inépuisable mais plutôt comme un espace compté, contenu dans ses limites : un sanctuaire à préserver et à conserver dans son affectation naturelle, agricole, etc. Pas question d'y toucher ! On retouche plutôt ce qui a déjà été urbanisé ; on reconstruit la ville sur elle-même, alors qu'en France, l'impression demeure que tout est constructible a priori, sauf réglementation restrictive spécifique. Les perceptions seraient donc diamétralement opposées, à l'image d'un négatif au regard d'un positif... Cet exposé vous aura inspiré de nombreuses questions ou considérations.

PIERRE BOLZE
Architecte-conseil du département de la Sarthe

À propos de l'expérience londonienne, j'aimerais savoir quand et à quel niveau cette politique d'intensification urbaine a été décidée ou décrétée ?

A N N - C A R O L L W E R Q U I N

Londres étant une énorme métropole industrialisée dès le XIX^e siècle, un peu comme le Nord de la France avec des usines et un habitat ouvrier imbriqué, on a très tôt prôné la déconcentration urbaine. Des politiques de décentralisation se sont mises en place dès les années 1950, avec la création au total de 28 villes nouvelles sur plusieurs générations, implantées toujours plus loin avec la création de la ceinture verte. Quand l'argent est venu à manquer pour créer des villes nouvelles, on a procédé par développement des noyaux urbains anciens, toujours pour aider Londres à se déconcentrer. Survenue dans les années soixante-dix, la vague de désindustrialisation a créé de grands vides dans ce tissu métropolitain, avec des évactions massives d'habitants. C'est alors que Madame Thatcher a pris elle-même l'initiative d'opérations telles que le recyclage des Docks, en supprimant un certain nombre de contraintes réglementaires. Elle a même parlé de « fardeau » à propos de la planification en vigueur. L'opération des *Docklands* s'est pourtant faite avec un établissement public comme ceux qui avaient précédemment fabriqué les villes nouvelles, en faisant venir les urbanistes de ces établissements publics et en créant des partenariats public-privé. De cet exemple est née l'idée qu'il fallait régénérer bien d'autres secteurs de la ville. Dans le même temps, Madame Thatcher a même pensé supprimer la ceinture verte pour faciliter la réurbanisation du centre, mais elle s'est heurtée à une telle opposition qu'elle y a renoncé. Finalement, les ceintures vertes apparaissent comme un bon élément du dispositif des villes compactes, même si elles ont pendant longtemps freiné la réalisation des rocades.

Les *Docklands* sont aujourd'hui un succès avéré et Ken Levingston, l'actuel maire de Londres qui fut son principal opposant pendant des années, s'enorgueillit aujourd'hui des *Docklands*. Il s'en sert même chaque année pour ses cartes de vœux et sur les panneaux municipaux... Les Docks sont devenus la figure de proue de la capitale. Quant au périphérique, il s'est effectivement réalisé sur la ceinture verte. À cette occasion, on s'est rendu compte de la capacité des autoroutes à générer du déplacement : la M 25 s'est retrouvée saturée dans les jours qui ont suivi son ouverture et son doublement fut aussitôt décidé ! En même temps, la preuve était faite de l'intérêt de ces ceintures vertes comme outils d'aménagement du territoire. Elles ont depuis été confirmées et constituent un principe sacro-saint de l'urbanisme en Angleterre. Celle de Londres a doublé d'emprise, créant une vraie respiration urbaine entre les bassins d'emplois.

La décision récente, défendue par Tony Blair devant le Parlement, de porter la part des programmes de construction neuve de 50 à 60 % dans les friches industrielles doit être comprise comme un principe général, certaines villes de la lointaine périphérie ne disposant pas de telles friches. De même, une commune peut décider de revenir sur sa ceinture verte et de construire dessus. Mais chaque riverain est en

droit de saisir le ministre de tutelle, lequel décide dans 90 % des cas de ne pas porter atteinte à la ceinture verte. La ceinture verte est considérée comme un bien commun et, à ce titre, plutôt inaliénable.

J E A N - P I E R R E C A M B O U R N A C

Architecte-conseil du département de la Savoie

Le modèle anglais peut difficilement inspirer notre réflexion en raison de sa spécificité. Il est très original comme faisant appel à la tradition conservatrice des Grands-Bretons qui conduit à ce que les deux tiers des habitations du cœur de Londres appartiennent, en toute propriété, à des proches ou apparentés de la Couronne. Ceci succite la réflexion, notamment par rapport à nos pays latins plus ouverts au partage. Le marché s'en trouve figé, du fait précisément de cette propriété quasi monopolistique accaparée au sein des grandes familles. Et les valeurs flambent d'autant. Pour reprendre l'exemple de Kew, le Neuilly local, il faut savoir que l'appartement de 100 m² dans l'immeuble que vous avez montré vaut à ce jour plus d'un demi-million d'euros... On est loin d'une accessibilité au commun des mortels. L'exemple anglais ne saurait inspirer la réflexion que nous essayons d'avoir ici, à savoir comment mieux partager la ville, comment faire de la vraie mixité sociale ? Je crois qu'il vaudrait mieux de pas s'appesantir sur l'exemple anglais qui revient à dire, si je caricature : « construire à la hauteur des arbres, c'est sympa ; on protège la nature et on est un bon Anglais ».

G I L L E S B O U C H E Z

Architecte-conseil du département du Nord

Paul Delouvrier avait très bien compris qu'il ne fallait absolument pas calquer l'exemple anglais. Avant de lancer les villes nouvelles, il avait fait faire des études par des Anglais sur les capacités de la France à reproduire ce modèle et ces études se sont révélées formellement négatives... Et il a fait nos villes nouvelles.

M A R I E - H É L È N E B A D I A

Architecte-conseil du département du Pas-de-Calais

Dans la ligne du propos de Jean-Pierre Cambournac, je suis étonnée par le choix du modèle anglais présenté. L'opération OXO sur la Tamise, dans l'hyper centre de Londres, est une réalisation extrêmement luxueuse avec au sommet l'un des restaurants les plus chers de Londres. Dans tous les *Docklands* qui s'étendent sur une dizaine de kilomètres, il n'y a pas grand-chose à voir en terme de mixité sociale ! Il s'agit en fait d'une privatisation complète des bords de la Tamise. Il me semble qu'il y a eu des opérations beaucoup plus intéressantes faites à Londres dans les années 1960 à l'initiative du *Great London Council*. La planification urbaine et sa traduction opérationnelle en termes typologiques y étaient d'un niveau infi-

niment plus riche ! Je crois ne pas me tromper ; je pense à ces logements en duplex, ces dessertes en cour-sive, etc. En France, on sait faire de la récupération de friches industrielles avec des programmes autrement plus mixtes. Cela existe sur Paris même, à des échelles certes plus petites. On sait faire !

J E A N - P A U L P H I L I P P O N

Architecte-conseil de la direction des Routes

Serge Renaudie, tout à l'heure, a fait glisser le concept de densité vers celui de structure et ce déplacement me semble des plus intéressants. À travers les exemples montrés par Ann-Caroll Werquin, on devine les bienfaits de la contrainte... D'une contrainte forte et partagée, qu'elle soit géographique ou historique. Je pense à Stockholm où l'on vit très bien ou encore à Copenhague. Je pense à Venise placée sous une contrainte forte, à la fois géographique et historique, où l'on ne se déplace qu'à pied (voix dans la salle : et où l'on n'habite plus...). La contrainte est aussi bénéfique à l'échelle d'un territoire comme celui de la Suisse, laquelle exprime des exigences concernant le transport des marchandises. Bref, je plaide pour une réhabilitation de la contrainte, tant dans les plans qu'à tous les niveaux opérationnels. C'est sous la contrainte que l'on arrive à générer un urbanisme de qualité.

H É L È N E S A N Y A S

Architecte-conseil du département du Vaucluse

Les exemples montrés, notamment en Suisse et en Angleterre, portent sur de l'habitat groupé mais en existent-ils, tout aussi exemplaires, portant sur des divisions parcellaires de type lotissement où la question se pose en d'autres termes. Quelles sont les stratégies en la matière ? Ailleurs, peut-être, dans les pays du sud, Espagne ou Italie ? De quelle façon travaillent-ils ces questions-là ? Dans les départements du sud, nous sommes souvent confrontés à des problèmes de lotissement qui résultent de la séparation ou de la division de terrain. Il s'agit là d'un tout autre travail que l'habitat groupé pratiqué en Suisse.

P I E R R E B O L Z E

Architecte-conseil du département de la Sarthe

Pour revenir à Londres, quel a été le facteur déclenchant pour l'opération des Docklands : la seule volonté de Madame Thatcher ou l'équation densité/vitesse ?

A N N - C A R O L L W E R Q U I N

Je vais essayer de répondre dans l'ordre des questions.

D'abord, pourquoi montrer les Docks ? C'est vrai, il s'agit pour l'essentiel d'un habitat « bobo », bourgeois-bohème, mais l'opération illustre la volonté de départ qui était de retrouver des habitants en

centre ville, au plus central de la ville. L'une des manières de lutter contre l'étalement urbain consiste à redonner envie aux gens d'habiter des quartiers denses. Les *Docklands* ont certes des défauts mais ils ont démontré aux Anglais l'intérêt et les potentialités de la ville dense. J'ai aussi voulu montrer les limites de cette politique urbaine avec le petit lotissement densifié de Sheffield qui atteint 150 habitants à l'hectare, ce qui est pas mal au regard des lotissements traditionnels déjà denses avec 38 habitants à l'hectare. Mais on ne peut pas faire que ça ! Il faut avoir des opérations plus larges et diverses, et introduire par-ci, par-là, quelques points de densité comme un petit immeuble pour jeunes ménages. Il faut jongler avec différentes formes urbaines.

À l'origine de cette politique sur Londres, il y a des deux. D'une part, Madame Thatcher qui voyait la population s'en aller et qui redoutait que l'économie ne suive dans une compétition internationale exacerbée. Sa motivation était essentiellement économique et libérale : la crainte de voir Paris capter les projets de sièges sociaux. Sur ce point, le choix par Disney de Paris Marne-la Vallée lui a fait piquer une colère. Il est vrai que le marché foncier londonien est très verrouillé comme il a été dit, et Tony Blair a récemment déclaré, en accord avec le maire de Londres, que la capitale ne pourra pas éternellement répondre aux demandes d'implantation qui s'expriment. Il y aurait la demande pour le double des logements construits chaque année...

Pourquoi mettre l'accent sur l'habitat groupé ? En Italie, j'observe avec intérêt qu'ils ont vraiment su créer des villes pédestres dans les centres urbains actuels, libérés de l'automobile hormis les livraisons et quelques passages. Cela se fait en douceur, sans dispositif agressif. Le centre ville devient un vaste espace public collectif où vont les gens. La pratique du vélo revient. La culture de l'Italie comme de l'Espagne, c'est tout de même l'habitat collectif et il y a moins de péri urbanisation que chez nous, moins que dans les pays du Nord, Hollande, Angleterre ou pays scandinaves. Pour nous qui avons une culture latine, il y a des choses à prendre qui nous correspondent bien.

M A R C W I E L
Urbaniste

Dans la tradition urbaine européenne, on peut distinguer plusieurs structures d'habitat et la France, à la croisée de l'Europe, présenterait quatre structures de parc différentes selon les zones géographiques, résumant en son sein les tendances européennes. Le modèle anglo-saxon, où la maison individuelle domine et où le collectif se fond dans le locatif, concerne le grand Ouest et s'arrête sur une ligne qui va de Lille à Bordeaux. Au sein de ce grand Ouest, la Bretagne ressemble aux autres pays celtiques avec un habitat collectif qui n'est accepté que comme tremplin de l'accession à la propriété en individuel. Toute la partie sud et sud-est de la France se conforme au modèle méditerranéen de la ville latine où l'accession à la pro-

priété en collectif est valorisée. Ce modèle s'étend jusqu'à Lyon et même Dijon. L'Est relaie cette tendance et rejoint le modèle allemand où la sortie du secteur locatif s'effectue plus tardivement dans le parcours résidentiel des gens. Je n'ai pas d'explication à cela mais je constate une homologie très forte entre les structures de parc de logement, la culture de chacun des pays et l'organisation des systèmes d'aides et de financements.

B E R T R A N D M A T H I E U

Architecte-conseil

auprès de la direction de l'Architecture et du Patrimoine

Vous n'avez pas répondu à la question d'Hélène Sanyas sur les lotissements, procédure dont l'efficacité est redoutable en termes de consommation du paysage. Auriez-vous observé ailleurs, en Europe, des procédures équivalentes ou alternatives à celle du lotissement qui est chez nous omniprésente ?

A N N - C A R O L L W E R Q U I N

De telles procédures de lotissement existent en Belgique mais pratiquement pas ici, aux Pays-Bas. À ma connaissance, il y a dans ce pays des aménageurs et/ou des développeurs qui mettent en œuvre des ensembles, immeubles ou série de maisons. Vous n'achetez pas une parcelle mais un produit fini : quelque chose de complètement ficelé. J'ai un ami hollandais architecte qui, lui, est très admiratif de nos lotissements, disant que cela engendre une variété architecturale formidable. Et il est vrai qu'à force de visiter la Hollande avec lui, j'ai fini par éprouver une certaine monotonie dans des villes pourtant soignées, toujours bien organisées, avec des espaces verts merveilleux et des petites rues qui ne sont pas des voiries d'enfer... En Angleterre également, le lotissement n'existe pratiquement pas et il y est très valorisé, très prisé, d'autant que les prix sont incomparablement plus élevés. C'est un produit très rare que l'on peut trouver dans le sud, du côté de Brighton, et très cher. Les Anglais d'ailleurs ne comprennent pas pourquoi nos maisons rurales sont si peu chères... Et ils viennent en masse les acheter. Le lotissement est une exception française. Nous, on la trouve douteuse mais elle fait des envieux.

J O A N N A F O U R Q U I E R

Présidente, architecte-conseil du département du Rhône

J'aimerais revenir sur le cas de l'Allemagne et de l'urbanisation des emprises ferroviaires, donc à proximité des gares et des moyens de transport. L'idée fait son chemin en France aussi et dans ma DDE du Rhône, on travaille sur ce concept à l'occasion de l'élaboration des DTA (directives territoriales d'aménagement). Pouvez-vous nous donner des précisions sur les projets et les procédures mis en œuvre en Allemagne ?

A N N - C A R O L L W E R Q U I N

À Munich, l'idée de récupérer des emprises sous-utilisées autour de la gare s'est vite imposée mais cela a posé des tas de problèmes en raison de toutes les petites plantes rares et formidables qui s'y étaient développées... Une concertation a été menée pendant deux ou trois ans avant d'aboutir à un consensus et à un plan d'urbanisme contentant tout le monde. En Ile-de-France aussi, l'idée de densifier aux abords des gares figure dans les orientations du schéma directeur mais ça ne passe pas dans les faits ! Nous nous sommes vite aperçu que dans de nombreuses communes de banlieue, les premiers germes représentatifs de l'histoire de ces communes sont regroupés autour de la gare. On ne touche pas à ce patrimoine ! À commencer par la gare bien souvent ! D'une commune à l'autre, la densification est possible ou pas. Dans les Hauts-de-Seine, Meudon a rencontré l'opposition des habitants lorsqu'elle a voulu construire la friche Chausson et elle a été longue à le faire tandis qu'Issy-les-Moulineaux a très vite construit sa partie de la même friche, battant tous les records de densité, au point d'ériger ce que les gens ont appelé « le mur de la honte ». Cela tient-il à la population des deux communes ? Celle de Meudon s'identifie à celles de Sèvres ou de Saint-Cloud, et valorise énormément l'image d'une commune possédant des espaces boisés. Elle est très réactive et dispose d'associations combattives. Tandis qu'à Issy-les-Moulineaux, la commune a toujours été vécue comme le paillason de Paris, avec des industries et des nuisances. Son maire, le très communicant André Santini, a eu beaucoup plus de facilité à faire passer une politique extrêmement dynamique d'aménagement, en expliquant les avantages des développements et en multipliant les équipements et les espaces verts d'accompagnement. Ce n'est donc pas qu'une question d'occupation des sols.

M A R T I N E P A T T O U

Architecte-conseil

auprès de la délégation interministérielle à la Ville

J'étais hier avec un promoteur qui me disait que le terme de lotissement était devenu péjoratif. Selon lui, la clientèle est en train de bouger. Il faudrait profiter de la nouvelle génération d'accédants à la propriété pour faire des programmes de qualité, notamment en ville. Car les collectifs qui sortent de terre aujourd'hui ne sont en rien une réponse adéquate sur le plan simplement de l'usage : où gare-t-on la voiture ? Où range-t-on ses courses, ses valises ? Où plante-t-on ses fines herbes, ses fleurs ou sa chaise longue ? Rien de tout cela n'existe ! En regard, le moindre pavillon, planté n'importe où, apporte tout ce qui manque dans le collectif. Savoir faire des collectifs corrects ou des maisons de ville correctes sur 5,40 m et à R + 2 m'apparaît être le minimum. On ne fait pas de la ville avec trois mètres de terrain autour des maisons ! Ce promoteur, je le voyais pour réaliser une quinzaine de maisons dans une petite ville du bassin minier, toutes réparties autour d'une desserte en raquette. Pourquoi une raquette ? Il suffisait

d'élargir le cadre qui lui était imparti pour que le projet d'urbanisme se dessine, avec des maisons implantées autrement, afin qu'une forme urbaine se développe et que cela continue... On ne peut plus laisser travailler les promoteurs dans leur coin, sur des petits bouts de terrain isolés. Il faut déborder, élargir. Il faut mailler les choses. Il faut réfléchir à tout ça ! Et les jeunes, d'ailleurs, ne sont pas contents de l'offre qui leur est proposée : il faut aller vivre là-bas, se payer les embouteillages, etc.

A N N - C A R O L L W E R Q U I N

Avec les villes nouvelles, on a su produire une certaine densité avec une qualité interne de l'habitat, des terrasses, etc. Les Pyramides d'Andrault-Parat, les Étoiles de Renaudie : les gens étaient vraiment contents de leur habitat.

G É R A R D L A N C E R E A U

Architecte-conseil du département des Landes

Les lotissements, cette exception française, recouvrent dans le département des Landes 80 % des permis de construire. Et les 20 % restants concernent des lotissements d'activités ou commerciaux, autres modes d'émergence de la ville. Plus on se rapproche de Bayonne, plus cet urbanisme apparaît comme « jetable », avec des zones d'activités qui se périment rapidement, produisant autant de friches. Or, cet urbanisme n'est pratiquement pas recomposable en raison de l'émiettement du foncier. Il n'y a pas d'avenir aux lotissements : les deuxième et troisième générations de pavillons ou de bâtiments d'activité ne se revendent pas du tout. Il est extrêmement difficile de faire évoluer cette forme. Non seulement elle est très consommatrice d'espace, mais elle n'est pas du tout évolutive. On se prépare de sérieux problèmes de remembrement foncier des lotissements, lesquels seront beaucoup plus complexes que les structures foncières héritées en centre ville.

A N N - C A R O L L W E R Q U I N

À Lausanne, par exemple, on a essayé de densifier : ce qui s'appelle là-bas les « zones villas », avec toutes les difficultés possibles et inimaginables... Les gens ne veulent absolument pas que leur environnement bouge. Une certaine flexibilité peut être introduite au départ du lotissement, comme je l'ai montré, mais une fois le lotissement réalisé, c'est fini ! Les gens ne veulent plus avoir autre chose que de la maison près de chez eux. Sauf à poser d'emblée une mixité de formes urbaines ?

J E A N - P A U L P H I L I P P O N

architecte-conseil auprès de la direction des Routes

À propos de la procédure de lotissement, on entretient une sorte de confusion entre une forme juridique qui permet des formes diverses, sa pratique effective et les résultats. On a bien construit le quar-

tier de l'Odéon ou la Place Vendôme sous la forme du lotissement... Les résultats actuellement observés sont ceux d'une paresse intellectuelle totale de la part des géomètres et des promoteurs des lotissements en question. Si l'on impose de structurer les espaces publics préalablement à la mise en place des lots, si l'on affiche la volonté de créer une mixité d'usage au sein de ces lots, on obtiendra forcément d'autres résultats et une ville différente.

SERGE RENAUDIE

Architecte-conseil du département de la Marne

Le débat sur le lotissement commence personnellement à m'indisposer. Je ne voudrais pas faire d'angélisme mais nous sommes dans une situation qui n'est pas innocente. Il y a trente ans déjà, les architectes qui essayaient de faire quelque chose sur le logement social avaient alerté les responsables et l'opinion publique sur l'émergence de besoins supérieurs : donner 20 % de plus en surface, donner 20 % de moyens en plus... C'était il y a trente ans ! Aujourd'hui, on paie cet immobilisme. À de rares exceptions près, nous construisons un habitat relativement banal qui ne nécessite pas, à la limite, que les architectes s'y investissent. Car c'est de la décoration qui leur est demandée, ni plus ni moins ! Promenez-vous à Melun-Sénart... Nous pouvons presque démissionner ! Aujourd'hui, il faut prendre la mesure de ce qui s'est passé hier dans le logement social et bien réaliser l'abandon opéré, non par nous autres architectes mais par les pouvoirs publics. On est en train de payer trente années de démission. Dans les années soixante-dix, il n'y a pas eu que des grands ensembles. Dans les années quatre-vingts, il n'y a pas eu que des catastrophes... Beaucoup d'architectes ont produit des programmes innovants. Au bout de trente ans de métier, on se dit qu'il n'y a eu que des exceptions... Des innovations qui n'ont jamais été reprises, reconduites... Il y a des responsabilités et il y a des choix à faire. Je ne fais que constater et en déduire une responsabilité professionnelle. Aujourd'hui, comme je l'ai déjà dit, je refuse de faire du logement social dans les conditions qui nous sont faites car j'ai trop le sentiment de préparer les dossiers DSQ pour dans cinq ans.

Introduction au contexte hollandais

EXPOSÉ DE PIERRE GAUTIER

Architecte à Rotterdam et Paris

D'ABORD MERCI de votre invitation. Il m'a été demandé de faire un petit exposé plutôt théorique avant les autres architectes néerlandais qui vont parler leur propre production. Je vais donc commencer avec quelques chiffres et des éléments de comparaison ; puis j'aimerais partager avec vous quelques réflexions pour alimenter le débat qui suivra.

Les Pays-Bas ont une superficie qui représente 7,5 % de la France métropolitaine pour une population de 16,2 millions d'habitants, soit 28 % de la population française. Donc, un petit pays avec la plus grande densité d'habitants au km² du monde : une moyenne de 455 habitants au km² contre 104 habitants au km² pour la France. De surcroît, les Pays-Bas ont la plus grande densité d'automobiles ou taux de motorisation d'Europe. D'une part, grande densité d'habitations ; d'autre part, nombre élevé de voitures... Le terme aujourd'hui très usité de « congestion » est certainement approprié à ce pays.

En 1995, le gouvernement néerlandais a lancé un programme exceptionnel de 800 000 logements à construire dans les dix ans à venir, dont 610 000 dans l'ouest du pays, région appelée la *Randstad* englobant les zones urbanisées d'Amsterdam, La Haye, Rotterdam et Utrecht. Plus de la moitié des Néerlandais habite aujourd'hui cette région, soit 9 millions de personnes, à la hauteur des plus grandes métropoles européennes : Londres, Paris, le carreau des Flandres ou le bassin de la Ruhr. Quelques cartes comparatives illustrent le propos... Ressortent également la métropole Lille-Roubaix-Tourcoing et les Midlands en Angleterre.



Rotterdam : vue aérienne du Kop Van Zuid, au centre le pont Erasme

La nécessité de construire 800 000 logements provient du retard constaté de 150 000 logements par rapport aux besoins évalués pour loger décemment les Néerlandais. À cela s'ajoutent quelque 20 000 logements qui disparaissent chaque année, démolis pour cause de vétusté. Les 450 000 logements restants s'expliquent par l'accroissement de la population au rythme de 0,7 % par an en raison de l'immigration et de l'évolution sociologique qui fait que le nombre d'occupants par logement ne cesse de diminuer : de 4 habitants par logement il y a trente ans à moins de 2 aujourd'hui, avec des exigences en surface accrues.



Kop Van Zuid, paysage urbain

Ce nouveau programme décennal de construction dénombre 20 % de logements subventionnés, toutes catégories confondues, et 80 % de logements en accession libre.

Par ailleurs, les innovations urbaines et architecturales du siècle passé ont fait naître une culture moderne toujours admirée au

niveau international et toujours d'actualité : Berlage, de Klerk, l'École d'Amsterdam, Oud, Brinkman, Van der Vlugt, Bakema, etc.

Les quatre millions de logements construits au cours des cinquante dernières années représentent les deux tiers du parc de logements. Ils ont profondément modifié l'apparence du pays. Dans ce domaine, l'État a toujours joué un rôle important, permettant à des architectes-urbanistes visionnaires d'exprimer leur point de vue concernant la conception des logements, les plans d'urbanisme et la politique des sols, la garantie de la qualité et le développement de l'industrialisation du bâtiment. Les associations de logement social, du type organisme d'HLM, sont actuellement propriétaires de 2,3 millions de logements soit presque 30 % du parc total. La vente d'une partie de ces logements sociaux et la construction au cours des deux dernières décennies d'une majorité de logements en accession libre ont fait passer le taux de propriétaires de 30 % à 55 % en cinquante ans. La réhabilitation et la transformation de ces quartiers d'après guerre, cités-jardins et autres, constitueront l'essentiel de l'activité des vingt prochaines années. Si les aménagements urbains sont aujourd'hui adultes et satisfaisants, les logements y sont souvent trop petits (50 à 70 m²) et mal équipés; ils seront remplacés par de nouvelles constructions.

Contrairement à la situation historique héritée de la loi sur le logement de 1901, première du genre en Europe, qui donne à l'État un rôle de premier plan, la nouvelle politique instaurée au début des années 1990 consiste à abandonner petit à petit les instruments étatiques de stimulation et de contrôle et à transférer ces responsabilités aux

collectivités locales tout en misant sur la souplesse et le savoir-faire du secteur privé. L'État devient ainsi un acteur de moindre importance en matière d'aménagement du territoire et de production urbaine et architecturale. Aujourd'hui, les commanditaires de logements neufs sont donc les organismes de logement social privatisés depuis 1996 (17 %), les promoteurs privés (67 %) et les particuliers (16 %), alors que les logements locatifs sociaux ne représentent plus que 20 % de la production neuve. Le rôle joué par l'État reste une nécessité au vu de l'ampleur de la commande. L'État demeure le stimulateur de l'architecture avec un système généreux de bourses et subventions aux jeunes concepteurs, le lancement de concours et appels d'idées, mais la responsabilité finale, celle de la forme urbaine et de la commande d'architecture, est laissée au marché, à savoir aux promoteurs, constructeurs et investisseurs privés. Le résultat se traduit par une densité suburbaine de 45 logements à l'hectare, dont la grande majorité est réalisée sous forme de maisons individuelles en bande, à mon avis l'un des pires scénarios imaginables en dépit des innovations suscitées. Cette forme est extrêmement consommatrice d'espace en raison des infrastructures nécessaires. Et cette densité n'autorise pas la présence de commerces ou d'équipements de proximité, obligeant chaque famille à disposer de deux voitures pour les courses et les conduites accompagnées.

L'industrialisation de la construction, notamment dans l'habitat, s'est généralisée aux Pays-Bas, imposant des tailles d'opération et des formes répétitives jusque dans le second œuvre. Sur ce dernier point, la recherche architecturale a donné lieu ces dernières années à une diversification notable, mais qui restera forcément « cosmétique » si une volonté de diversification urbaine n'est pas mise en place, intégrant notamment des éléments patrimoniaux ou historiques. Le livre de l'urbaniste Adriaan Geuze (*West 8*) témoigne de cette production normative à travers des photographies classées en sept thèmes (écoles, maisons en bande, parcs publics, murs antibruit, centres commerciaux, restaurants et art urbain) et prises dans 120 quartiers nouveaux à travers tout le pays. C'est partout la même chose : aucune spécificité géographique, contextuelle ou historique n'est exprimée. Il y va de la mémoire des lieux, de la possibilité d'identification et donc de l'histoire d'un pays qui s'est construit lui-même au cours des siècles.

Au vu de la position centrale de la Randstad en Europe, entre Londres et la Ruhr, avec des moyens de transport regroupés autour du deuxième aéroport européen, celui

d'Amsterdam, et du premier port mondial, celui de Rotterdam, la problématique de la densification de l'ouest de la Hollande appelle une prise de position forte de la part de l'État néerlandais ainsi que de l'institution européenne.

Il faut bien réaliser qu'une part importante du pays est située en dessous du niveau de la mer – c'est le principe des polders – et certaines cartes montrent qu'il s'agit des deux tiers de la surface totale du pays. Ces territoires entourés de digues et protégés font l'objet d'une surveillance constante. La bataille contre l'eau qui a donné tant de solutions spécifiques en termes de construction et de génie civil constitue la principale source d'inspiration.

L'énormité du programme en cours fait de ce pays un laboratoire en vue des formes urbaines et architecturales du nouveau siècle. Les anciens polders étaient de forme aléatoire, dictée par le territoire, mais ils faisaient toujours l'objet de découpages orthogonaux par le réseau hydraulique. Plus récents, les ouvrages d'art du delta du sud (province de la Zeeland) sont les exemples les plus impressionnants de cette bataille contre l'eau.

Quelques réflexions maintenant sur la « ville européenne » future. La qualité de cette ville dépendra de la qualité de ses décideurs et de ses concepteurs mais surtout de leur capacité à appréhender les changements et leurs conséquences. Actuellement, les Européens du sud reprochent aux Néerlandais, incarnés à leurs yeux par Rem Koolhaas, une approche trop rationnelle et pragmatique inspirée des États-Unis alors que les Américains, dans le même temps, sont en train de réinventer la ville européenne avec son aspect bâti et sa notion de collectivité. On a ainsi parfois l'impression de tourner en rond... La complexité de la société évolue tant au niveau de son organisation que de ses moyens : organisation du pouvoir et des réseaux d'information, moyens économiques et techniques... Cette complexité augmente de façon exponentielle et induit de nombreuses spécialisations. La réalité constituée d'informations transmises par divers réseaux provenant du monde entier modifie profondément les notions de hiérarchie et de chronologie des sociétés actuelles. La chronologie classique disparaîtra avec l'expression renouvelée de la distance : la proximité en temps et non plus dans l'espace. La proximité spatiale devient moins importante pour les relations humaines au vu de la multiplication des réseaux et de l'accroissement de leur vitesse opérationnelle modifiant le rapport entre le lieu et la liaison. Dès lors, la présence et les rencontres physiques entre

personnes deviennent facultatives. La première raison d'être des villes d'autrefois, la proximité, n'existe plus. Les villes resteront des lieux d'échanges pour la pratique des loisirs, de la culture et du divertissement. Elles seront surtout fondées sur la volonté de participation et de présence de chacun. Car malgré leur perfectionnement constant, les moyens de communication les plus évolués se révèlent incapables de remplacer le contact humain direct qui seul permet de saisir l'imprévu, de susciter l'imagination, d'évaluer les risques liés à l'audace mise en œuvre, condition du succès dans un monde où la compétition est la règle.

La ville et ses instruments ne changeront pas; ce sont ses objectifs et son mode de production qui changent. Les rapports entre personnes sont de moins en moins fondés sur la nécessité mais plutôt sur le choix et la volonté. Le ré-apprentissage de la compréhension de l'autre et de la communication en est donc la clé. Le savoir est remplacé par le savoir-faire. Afin d'optimiser l'énergie générée par ces échanges, la recherche de densité me semble essentielle. En rendant perméables les trois échelles de l'espace public, de l'espace privé et de l'espace collectif selon les besoins de chacun, des solutions pourront être trouvées pour chaque situation urbaine ou architecturale tout en garantissant une liberté d'interprétation individuelle, ainsi qu'une cohérence à l'ensemble. Les qualités d'identité, d'échelle et de flexibilité sont alors primordiales. L'espace privé peut gagner sur le collectif, le collectif sur le public et réciproquement, mettant ainsi fin à la notion de hiérarchie au sens classique du terme. Le mélange des notions et des échelles, leur intégration contextuelle, historique et géographique permettra d'éviter le manque d'identité locale, à mon avis la cause de la faillite de l'urbanisme d'après-guerre. L'art de penser les villes sera désormais basé sur la permission et non plus sur l'obligation des interactions. La redéfinition des différentes notions évoquées, usées par la liberté et la démocratie, oblige l'architecte contemporain à intégrer d'autres disciplines produisant d'autres références et répondant à d'autres fonctionnements. La richesse, la quantité et l'objectivité de la nouvelle information permettent à l'architecte de puiser à d'autres sources en toute connaissance de cause, empêchant ainsi la « ville européenne » de devenir la victime de nouvelles doctrines.

Expériences d'habitat dense

EXPOSÉ DE HENK DÖLL

Architecte associé, agence Mecanoo à Delft

(Traduit de l'anglais)

MERCI pour votre invitation à faire un bref exposé sur le thème de la densité dont je parlerai surtout en termes généraux. Quelques images de paysages hollandais peuvent donner une idée de la densité aux Pays-Bas, en commençant par la carte du territoire situé en dessous du niveau de la mer. Le plus étrange, c'est que la majorité de la population néerlandaise a décidé de vivre dans ces territoires : environ 72 % ! Si nous incluons toutes les étendues d'eau, le territoire national représente 42 000 km² mais il ne fait plus que 34 000 km² sans toute cette eau. La population est d'environ 16 millions, soit 472 habitants par km² de terre ferme. Je n'ai pas eu le temps de rechercher des données comparatives mais je sais que c'est le ratio de loin le plus important d'Europe (voix dans la salle : 104 habitants par km² en France).

Le problème de la densité aux Pays-Bas ne se limite pas à la densité de l'habitat, mais concerne aussi la planification et l'usage des sols, ce qui suppose et exige une attitude différente de la part des planificateurs, urbanistes et architectes.

Je vais vous montrer très rapidement maintenant comment on travaille à l'agence Mecanoo avec ces données-là : projets de bâtiments et études d'urbanisme complexes sur de vastes espaces, avec plans directeurs, etc. Tous les ans, nous dressons une carte répertoriant les différents types de projets ou d'études sur lesquels nous travaillons et leur stade d'avancement. Quand nous essayons de les classer, nous utilisons les catégories suivantes : plans spécifiques (*special planning*), plans d'urbanisme (*urban planning*), bâti-

ments complexes (*complex buildings*) et une catégorie que nous appelons projets spécifiques (*special projects*). Les trois premières ont plus ou moins à voir avec la question de la densité et les multiples usages des sols.

Les projets classés *special planning* concernent l'aménagement du territoire, par exemple des études d'infrastructures entre Amsterdam, Groningue et le nord de l'Allemagne,



Agence Mecanoo : immeuble de bureau à Rotterdam

et leur impact sur le paysage. Les projets que nous rangeons dans la catégorie *urban planning* concernent de vastes aires de développement urbain, lesquelles associent généralement habitat, services et équipements. Nous travaillons aussi sur l'espace public de ces nouvelles zones urbanisées. Il nous arrive également de réaliser de tels projets à l'intérieur des villes constituées comme ici à Rotterdam, avec le quartier de Ritter Park développé le long d'une voie rapide où nous avons dessiné des bâtiments à différentes échelles, du plan-masse à la conception des bâtiments, mais encore les espaces publics, les parkings et les aménagements paysagers de toute la zone dans une approche globale du projet. Les constructions sont à ce jour réalisées et le reste des aménagements est en cours...

Les projets que nous appelons *complex buildings* intègrent toutes les prestations architecturales jusqu'à l'aménagement intérieur, comme sur cette opération qui se trouve ici, à Rotterdam, juste de l'autre côté de la rue, en face du NAI où nous nous tenons actuellement. Une telle opération multifonctionnelle constitue pour les Pays-Bas une expérience originale. Elle combine de l'habitat à une extrémité, avec des appartements de luxe, des commerces en pied dont une galerie d'art, et à l'autre extrémité une résidence hôtelière et des bureaux, avec des parkings en dessous et une extension pour un poste de police : en tout, sept fonctions différentes et sept maîtrises d'ouvrage ou clients.

Un autre exemple peut être constitué par cette tour sur Kop van Zuid, implantée en regard de la tour du WTC de Norman Foster et à côté de l'hôtel New-York. Il s'agit d'une tour de 140 m de hauteur composée principalement d'appartements mais aussi de



Immeuble de bureau à Rotterdam, façade sur rue

bureaux et de commerces dans les niveaux bas, avec des commodités du genre salle de gymnastique.

Autre projet complexe, ce centre culturel dans une ville du nord du pays qui regroupe en un seul bâtiment la bibliothèque municipale, le musée de la ville avec de très belles collections historiques et un conservatoire

de musique. À l'occasion de ce projet, nous avons également rénové la totalité des espaces publics attenants et le théâtre mitoyen. Cette combinaison de fonctions a permis d'obtenir un complexe municipal très compact. Toutefois, chaque fonction a son propre caractère, visible dans le dessin de la façade mais surtout à l'intérieur.

La quatrième catégorie dite des projets spécifiques recouvre, quant à elle, des programmes de petite taille comme une chapelle ou une scène de spectacle.

Nous constatons à travers nos travaux récents que les architectes sont de plus en plus recherchés pour développer des recherches et pas seulement dessiner des projets, notamment pour faire émerger de nouveaux concepts en matière, de services, de bureaux, etc. Par exemple, une étude pour un nouveau type d'aéroport à l'horizon 2020... En travaillant sur de tels concepts, nous sommes de plus en plus confrontés à la question de la densité et de la multifonctionnalité des espaces.

J'ai dit que je ne parlerai pas spécialement de l'habitat mais j'ai quelques réalisations de ce type à vous montrer. Ainsi cette grande opération à La Haye, à l'emplacement d'un ancien marché des fruits et légumes, dont nous avons tout dessiné de la trame urbaine aux habitations, soit environ 700 maisons et appartements. Cette opération est appelée par les habitants « le bateau » et le terrain « la mer et ses golfes ». La densité y est assez forte, de 85 logements à l'hectare. Une deuxième tranche est en cours après le départ des industries.

Voici maintenant une extension urbaine à Rotterdam d'environ 550 logements, d'une densité assez élevée de 60 habitations à l'hectare pour un quartier principalement constitué de maisons en bande et de maisons



Immeuble de bureau à Rotterdam, détail de la façade

mono familiales, avec des espaces verts pour lesquels nous avons voulu faire une sorte de jardin public moderne par la disposition des blocs entre espaces verts collectifs et jardins privés.

Cette autre opération située dans les extensions Ouest d'Amsterdam occupe un terrain relativement petit pour un total d'environ 400 maisons et appartements: un mélange très dense avec des maisons basses mono familiales et des petits immeubles d'appartements de standing relevant du secteur libre.

Il s'agit là de notre production de ces dix dernières années et, actuellement, nous travaillons plutôt sur ce que nous appelons des programmes d'équipements plus complexes. Dans cette catégorie, je voudrais vous montrer le plan de masse d'une étude faite au cours des six derniers mois sur un parc de nature avec des équipements sportifs pour une municipalité du sud de Rotterdam et un hôpital. Dans les deux cas, il s'agit d'équipements existants mais pas si vieux que ça: l'hôpital a été construit il y a dix ou quinze ans avec un vaste parc et les équipements sportifs (piscine, patinoire, tennis couverts, gymnase) ont été rénovés il y a cinq ou dix ans. L'idée consistait à agrandir l'hôpital et à moderniser les équipements sportifs en combinant ces deux fonctions, hospitalière et sportive, du moins dans leur usage. L'idée était belle mais n'a pas véritablement abouti car il y a deux commanditaires distincts et pas de vraie maîtrise d'ouvrage urbaine. Nous avons fait un plan avec les services hospitaliers et les fonctions de loisirs, mais aussi des commerces liés à ces deux fonctions, des habitations intégrées et, bien sûr, un paquet de parking. La totalité du projet représente environ 200 000 m² construits. Il s'agit là des études préliminaires et je vous montrerai le développement du concept après ces quelques images que nous avons l'habitude de montrer pour stimuler les acteurs des projets, avec des bâtiments ayant une identité forte telle que la bibliothèque universitaire de Delft avec sa toiture inclinée en pelouse qui change l'impact du bâtiment et la perception que l'on en a depuis les abords.

La trame de cette opération est constituée par le réseau hydraulique (*water structure*) existant. Le paysage en découle. Il s'agit d'une ancienne trame de canaux que nous avons raccordée et prolongée pour structurer la zone, avec l'hôpital existant, son extension, et les nouvelles fonctions commerciales et publiques à proximité des équipements sportifs. À la jonction des deux zones, nous avons introduit un espace appelé « espla-

nade », l'élément le plus important de notre plan. Nous construisons en face de l'hôpital et nous soulevons le sol jusqu'à deux niveaux devant l'hôpital. Plusieurs constructions émergent de ce socle qui franchit la voie jusqu'aux commerces et conduit par un pont en direction du parc et des halles de sport. Les extensions hospitalières se développent de part et d'autre du bâtiment existant avec une partie para-hôtelière pour les gens qui ne nécessitent plus d'être hospitalisés mais qui ne peuvent encore rentrer chez eux.

En même temps que le plan-masse et les perspectives, nous présentons toujours des vues intérieures et, dans le cas présent, des vues de l'intérieur de l'hôpital, y compris des parties existantes.

Quelles généralités en déduire ? Dans ce genre de projets, vous n'avez pas qu'un seul commanditaire mais plusieurs en raison de la taille et de la complexité. Il vous incombe de recueillir un tas d'avis spécialisés qui se répercutent du plan directeur jusqu'aux détails de construction, sans parler de l'économie et de la conduite de projet... Un programme n'est jamais arrêté au départ - surtout sur ce genre d'opération mêlant sport, nature et fonction hospitalière - mais se développe tout au long de la conception. Pour l'instant, seules les administrations, municipalité et hôpital, sont impliquées mais le succès de l'opération dépendra de l'implication de tous les autres partis concernés. Pour l'architecte, cela signifie qu'il n'est pas seulement le dessinateur du projet mais aussi le développeur du concept. Vous devez également intégrer les impératifs et les échéances de la vie publique et politique... Entreprendre des recherches spécialisées... Communiquer avec un grand nombre de groupes d'acteurs et d'utilisateurs... Et, bien sûr, écouter les remarques exprimées aux différents niveaux de généralité ou de réalité, ce qui est crucial ! Bien évidemment, le dessin stimule toujours beaucoup la pensée et le dialogue avec ces différents partenaires, clients ou usagers.

Pour revenir à la question de la densité, nous pensons que le sujet requiert une approche globale, intégrant l'aménagement, l'urbanisme, la multifonctionnalité et, pour finir, la conception d'un habitat adéquat. C'est-à-dire une approche impliquant planificateurs et architectes dans leurs rôles respectifs, avec des compétences renforcées. Merci.

Débats



PIERRE COLBOC

Architecte-conseil du département de Saône-et-Loire

J'ai une question à propos du projet d'extension d'hôpital présenté par le responsable de Mecanoo: ces images de constructions superposant niveaux de parking, de commerces, d'habitation et de terrasses au sommet me procurent une impression de déjà-vu. Ce genre de programmes réalisés il y a quarante ans a donné des résultats terrifiants. Je veux dire que la densité portée à un tel degré risque de créer de nouvelles difficultés dans l'avenir. Je pense notamment aux trois niveaux de parking. Comment y assurer la sécurité ou tout simplement la qualité de vie? Cette nouvelle densité, telle que vous la concevez à partir d'une stratification fonctionnelle, ne porte-t-elle pas en germe tous les dangers déjà encourus par le passé?

HENK DÖLL

Il est normal de mentionner ces problèmes mais nous avons identifié ce qui n'allait pas dans ces réalisations du passé. Quand je considère l'expérience néerlandaise de l'époque, je constate un défaut d'attention portée aux espaces publics. Or, ce thème est le point fort du projet ici présenté. Par ailleurs, dès le départ, chaque élément du programme est clairement identifié et appartient sans ambiguïté à son propriétaire. De plus, l'opération n'est pas aussi grande que vous semblez le penser. Les garages, par exemple, ne sont pas des espaces entièrement clos; ils sont sous contrôle social avec la lumière du jour qui pénètre en cœur.

PIERRE BOLZE

Architecte-conseil du département de la Sarthe

Mon nom a beau être celui d'une marque locale d'alcool, je m'exprimerai cependant en français pour revenir sur ce plan-programme de 800 000 logements en dix ans dont il a été question, objectif énorme à l'échelle du territoire. J'aimerais avoir des précisions, savoir s'il se réalise conformément aux objectifs, avoir connaissance d'éventuels bilans provisoires ou autres... Nous ne connaissons pas de tels efforts en France et lorsque l'équivalent s'est produit chez nous, cela a donné les résultats que l'on sait... Quels enseignements les Néerlandais ont-ils tiré des autres expériences de production massive de logement, notamment de l'expérience française?

PIERRE GAUTIER

D'abord, rappelons qu'un programme de 800 000 logements en dix ans ne représente plus que 80 000 logements par an, ce qui est déjà pas mal mais beaucoup moins que les 120 000 ou 140 000 loge-

ments par an, chiffre atteint dans les années soixante-dix. J'ai également fait état des besoins de renouvellement du parc liés à la vétusté et aux nouveaux modes de vie, avec l'agrandissement des surfaces de logement. Il faut dire que cette action portant sur la densité dans une partie du pays qui est déjà extrêmement dense a été lancée au début des années quatre-vingt-dix, dans un autre contexte économique. Nous sommes actuellement à mi-chemin dans la réalisation de ce programme et des leçons peuvent être tirées. La densité recherchée et les modes de fonctionnement afférents appartiennent à une époque de croissance économique aujourd'hui révolue. Il était par exemple possible d'emprunter auprès des banques jusqu'à 120 % du prix de la maison, de quoi financer la cuisine et les aménagements intérieurs... Le résultat ne s'est pas fait attendre et on observe déjà beaucoup de personnes surendettées, avec de surcroît des financements adossés et indexés sur la bourse... Le phénomène s'observe surtout sur les sites de ce programme d'État « VINEX + », dans ces fameuses zones d'extension urbaine à 45 logements à l'hectare en moyenne. Dès lors que 10 à 20 % de ces logements restent vides, reflétant une offre importante et peu de demandes, les prix du marché s'en ressentent... Ces prix qui ont beaucoup monté ces dernières années commencent donc à descendre et ces quartiers sont en passe de se constituer en ghettos... Mais, heureusement, on n'en est pas encore là ! Au niveau des infrastructures, les nouvelles extensions urbaines se traduisent par des embouteillages matin et soir aux abords de ces zones, révélant une congestion véritablement problématique. Ce programme est un processus à long terme, engagé à une autre époque, et une fois cette machine lourde lancée, il est très difficile de l'arrêter... Tout ça pour dire que beaucoup d'intervenants, promoteurs, concepteurs et municipalités confondus, expriment aujourd'hui des doutes sur cette action à long terme.

J O A N N A F O U R Q U I E R

Présidente, architecte-conseil du département du Rhône

Vous avez exprimé – je ne crois pas me tromper – un certain scepticisme sur le principe des maisons en bande généralisé en Hollande. Pour quelles raisons ? Pour densité insuffisante ? En France, nous éprouvons tous le besoin de faire passer cette idée de maisons en bande, ne serait-ce que par rapport aux lotissements diffus qui envahissent l'espace. Comment s'explique votre réticence ?

P I E R R E G A U T I E R

Il s'agit là d'une typologie très hollandaise, laquelle existe depuis même avant-guerre. Ce n'est pas tant la typologie qui est en cause que la densité qu'elle provoque. La réalisation d'une densité de 45 logements à l'hectare dans une région déjà surpeuplée - où chaque mètre carré est utilisé - est exagérément consommatrice d'espace et d'infrastructures. Il est donc nécessaire de rechercher d'autres typologies pour atteindre d'autres densités plus élevées, par superposition, imbrication, intensification... Du moins au sein de la *Randstad*.

EVA SAMUEL

Architecte-conseil du département de Seine-et-Marne

Vous nous avez parlé de l'implication de l'État en amont de ce vaste programme de production de logements. A-t-elle une incidence sur le mode de production mis en place et, pour finir, sur la forme urbaine ?

PIERRE GAUTIER

Il y a toujours eu chez nous une implication très forte de l'État ou des pouvoirs publics, ce qui a permis aux grands penseurs de la ville et autres visionnaires de réaliser leurs idées, à commencer par Berlage. La maîtrise d'ouvrage était alors publique. Aujourd'hui, elle a basculé du côté du secteur privé. Pour ma part, je suis tout à fait convaincu de la possibilité d'un équilibre entre public et privé. En revanche, la dimension urbaine relève d'une vision à long terme que seul le public incarne. Et on ne saurait demander au privé de l'avoir : son objectif est toujours de vendre au plus vite le produit réalisé et financé.

RÉMY BUTLER

Architecte-conseil

Ma question s'adresse au représentant de l'agence Mecanoo et concerne le projet mixant l'hospitalier, les sports et les loisirs. De quelle nature - publique ou privée - est la maîtrise d'ouvrage hospitalière ? À qui appartiennent les sols, notamment ceux de la partie sportive ? Et derrière ces questions, qui opère et maîtrise finalement la convergence de ces acteurs ? Quand les villes nouvelles se sont construites en France, dans les années soixante-dix - quatre-vingts, nous avons fait l'expérience des équipements intégrés, opérations mixant petits équipements et habitations, lesquelles se sont révélées trop complexes. Quelles sont les modalités de fonctionnement entre les opérateurs du marché et les institutions communales, et comment ces acteurs peuvent-ils collaborer ?

HENK DÖLL

Dans le cas présent, le montage est primordial. Il s'agit d'un hôpital public d'État dont le fonctionnement est rigoureusement encadré, alors que les équipements sportifs sont municipaux. Les deux domaines sont strictement départagés par la voirie. L'originalité tient ici à la décision, dès les plans initiaux, de ne pas faire appel aux investisseurs ou à des développeurs. Les deux institutions ont donc décidé de mettre en œuvre ensemble la totalité du projet, en invitant toutefois des consultants spécialisés pour les fonctions commerciales ou de loisirs. Des calculs économiques ont été faits pour valider les différentes options. Pour la deuxième tranche qui démarre actuellement, la plupart de ces compétences sont impliquées avec, notamment, une nouvelle fondation pour la partie para-hôtelière, structure de droit privé à laquelle l'hôpital public participera. Telle est l'orientation prise pour les prochaines années. Pour finir, il y aura probablement cinq structures de réalisation avec l'idée d'une gestion commune de l'ensemble.

Des friches portuaires aux nouveaux territoires

EXPOSÉ DE FRITS VAN DONGEN

Architecte associé, agence Architeckten Cie à Amsterdam

(Traduit de l'anglais)

IL M'A ÉTÉ DEMANDÉ de parler de densité, dans l'habitat notamment, ce qui est une bonne idée car le terme englobe beaucoup de choses qui permettent de comprendre ce pays. J'arrive à l'instant d'Amsterdam qui est à seulement soixante-dix kilomètres de Rotterdam et cela m'a pris deux heures et demie en raison des embouteillages. La densité de voitures sur les routes des Pays-bas est assurément supérieure à 100 % ! Concernant l'habitat et la question de densité dans notre pays, il faut d'abord savoir deux ou trois choses sur le système de production du logement...

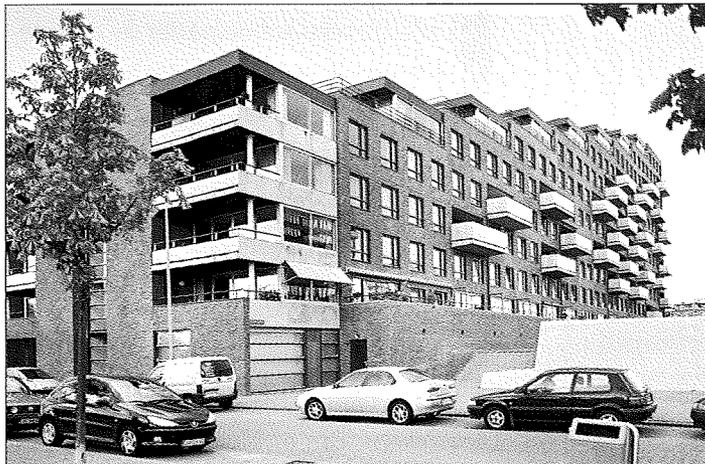
Notre agence (120 personnes) est implantée au bord d'un canal du centre d'Amsterdam et sa production revêt plusieurs aspects avec des bureaux comme ceux du Parlement, des équipements culturels, de l'habitat et de grandes opérations d'urbanisme comme l'Axe sud d'Amsterdam - actuellement le plus grand projet urbain des Pays-Bas - qui relie différents quartiers et offre une capacité de 2 millions de m² construits. Un projet plutôt immense... Bien sûr, la Hollande est surtout connue pour ses tulipes, ses moulins et ses polders, pour l'eau ! En préparant cette intervention, j'ai réalisé que 80 % de nos projets ou travaux ont une relation directe avec l'eau. Rien d'étonnant à cela : la Hollande avec 40 000 km² est un petit pays dont 20 % de la superficie n'est que de l'eau. En face de cette réalité, nous disposons de digues, lesquelles nous protègent de la mer. Et si ces digues venaient à rompre, la moitié du pays serait sous l'eau ! Parler



Rotterdam, Kop Van Zuid, 625 logements, Architekten Cie



Façade sur rue et entrée



Immeuble en gradins



Logements individuels en bande

de la densité aux Pays-Bas, cela ne concerne donc que la moitié de la superficie du pays... Cependant, nous tirons avantage de l'eau comme moyen de transport - et ce dès les premiers temps de notre histoire - mais encore pour nager, naviguer et même patiner l'hiver. Autant de choses plutôt agréables liées à l'eau... Autre chose importante à savoir concernant l'habitat, tout type de logements confondus: depuis 1901, existe une loi sur le logement selon laquelle le gouvernement régit tout en la matière. Depuis cette époque, dès le début du xx^e siècle, le logement est devenu un élément primordial de l'économie nationale. Cela a produit, bien sûr, tout un parc de logements mais, au-delà de cette réalité physique, toute une tradition de l'urbanisme et du développement urbain. Nous justifions ainsi de nombreux urbanistes mondialement connus tels que Berlage qui régla toute l'urbanisation du sud d'Amsterdam, son plus grand ouvrage ! Puis, après-guerre, il y eut Van den Broeck & Bakema qui donnèrent aux unités d'habitation (*bloks*) une nouvelle silhouette dynamique et étirée... Cet urbanisme basé sur l'esthétique a prévalu jusqu'à ces dix dernières années pour laisser place à un urbanisme plutôt métaphorique, ce qui s'observe dans les plans de masse des nouvelles extensions urbaines mises en place par les forces économiques.

Venons en maintenant à Rotterdam, agglomération du delta du Rhin avec la rivière Meuse (*Maas*) qui coule au milieu. Le projet que je vous montre prend place sur une friche portuaire: un programme d'habitat qui préfigure le quartier de demain avec un grand nombre d'habitations, maisons mitoyennes en bande et constructions plus élevées pour faire de l'argent. Les architectes, en général, ne sont pas satisfaits par ce type de programme et de planification; aussi avons-nous travaillé dans un sens totalement différent. Le programme comportait 625 logements sur quatre hectares de terrain, ce qui traduit une forte densité: beaucoup de monde pour une emprise de 100 mètres sur 400 mètres ! Sur ce site a été conviée une équipe internationale de qualité composée de personnalités de renom dont un membre bien connu de vous, le regretté Bernard Huet. Pour finir, ce programme de 625 logements s'est réparti entre logements sociaux et un habitat plutôt luxueux et s'est traduit par une grande diversité typologique. Nous avons réalisé un plan de masse apparemment régulier et tramé, avec des blocs pleins, mais dans la réalité, il s'agit d'un ensemble de constructions variées avec des maisons en bande, des plots, des tours, etc. Beaucoup de diversité dans l'unité... On pourrait dire que c'est une sorte de ville dans la ville, sur le principe de l'inclusion cher à Oswald Mathias Ungers. Notre

souhait était de réaliser un projet dans cet esprit, avec des logements sociaux d'un côté et des logements de standing de l'autre. Avec au nord une silhouette caractéristique de la ville et, au sud, une sorte de péri urbanisation constituée de maisons familiales.

Cette recherche de diversité ne porte pas seulement sur différents types d'habitation mais aussi sur différentes ambiances et différents types d'espace public: place centrale, toiture-terrasse ou parking qui combine les deux fonctions, stationnement et jardin. Une autre partie du projet comporte des courts de tennis et un centre sportif avec différents équipements de relaxation et de remise en forme.

La densité impose également une différenciation dans les accès et les séquences d'entrée: parcours, coursives, couloirs intérieurs, cages d'escalier... Nous essayons de faire passer un grand nombre d'ambiances et d'impressions à travers le projet. Qu'il s'agisse de logements sociaux ou de promotion privée, nous mettons toujours en œuvre les mêmes matériaux et les mêmes prestations... En fin de chantier, comme il était question d'insérer des interventions artistiques, nous avons partout installé dans les halls d'entrée les mêmes œuvres d'art, à savoir de grands tirages d'un photographe célèbre de Rotterdam.

Pour cet autre immeuble, nous avons voulu faire comme s'il s'agissait d'un morceau de ville en place depuis toujours. Nous avons donné cette impression à travers les matériaux en mettant au point une variété de brique qui suggère une présence ancienne. L'autre intention qui nous a guidés était que l'immeuble vive le soir, s'anime dans la nuit...

Vous allez demain visiter cette réalisation implantée au bord de l'eau à Borneo, dans une opération d'Adriaan Geuze (West 8), sur les docks est d'Amsterdam. Il s'agit là d'une expérience originale d'urbanisme. Les immenses constructions que vous y verrez - de Joe Coenen, de Steven Holl et de notre agence - évoquent les vieux entrepôts portuaires et développent une nouvelle typologie d'habitat comportant uniquement des appartements. Appelées *superbloks*, elles sont surtout destinées à rendre le secteur plus attrayant (*sex-appeal*) en crevant le plafond. Nous retrouvons là l'idée de densité, les autres programmes du voisinage étant construits sur le type de la maison en bande, avec quatre niveaux au maximum.

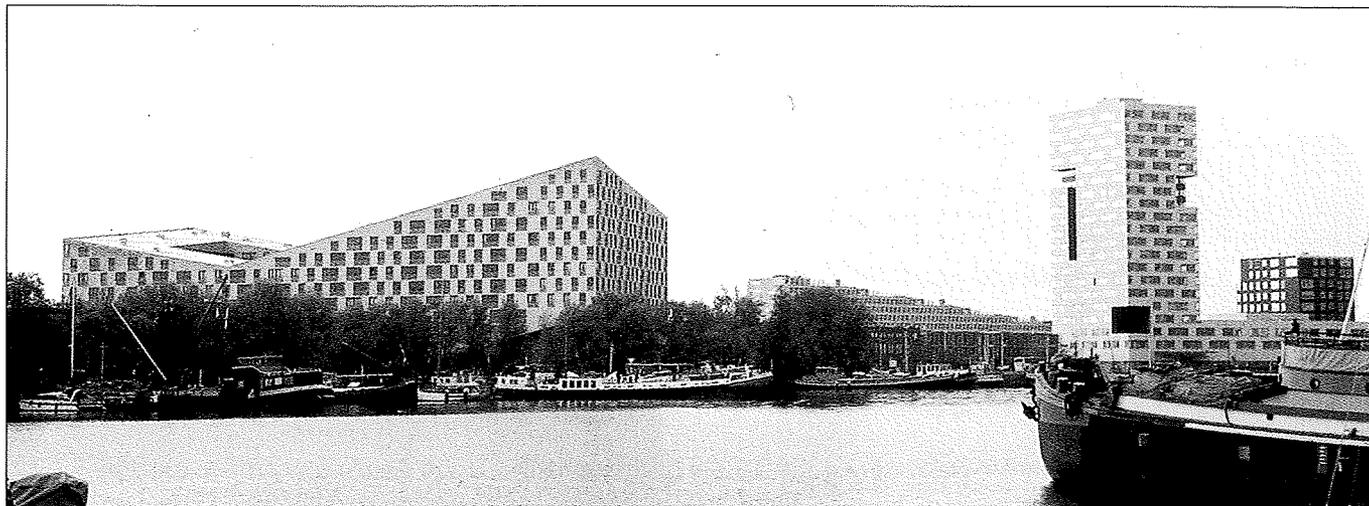
Nous avons été invités à construire l'un de ces blocs qui peuvent être comparés à ceux de Berlage pour Amsterdam Sud par leur emprise de 50 m sur 100 m, ce qui est relativement

petit pour un bloc ou pâté d'habitation. Mais Berlage construisait ses blocs sur quatre étages et notre programme est du double en hauteur... Mais on ne peut pas aller au-delà de neuf ou dix niveaux sans rendre invivables les appartements des niveaux inférieurs. En revanche, de là-haut, c'est formidable : vous voyez loin, au-dessus de l'habitat en nappe déployé à vos pieds. Vous avez donc la vue et le soleil... Et le soleil est une denrée rare ici en Hollande ; il n'appelle pas vraiment de protection. Dans une forme ainsi refermée en rectangle, il faut faire la part des points négatifs et des points positifs liés à l'ombre portée, au soleil et à la vue. Bien évidemment, avec ce genre de figure, les problèmes résident dans les coins ! Aussi avons-nous relevé les angles et abaissé le centre selon un pli transversal pour générer une forme plus attrayante et faire entrer la lumière à l'intérieur du bloc.

Un autre point développé dans le programme d'Adriaan Geuze concerne le concept typiquement *dutch* de *Nox*, vieux mot hollandais intraduisible. Ceci nous a amené à définir une aire de stationnement en sous-sol, une figure taillée de manière très rationnelle pour faire pénétrer la lumière, des appartements superbes au sommet et un total 217 appartements tous dotés de plans originaux. Ainsi profilé, le bâtiment se présente de manière très différente selon les angles : façades changeantes sous la lumière, espace intérieur progressivement révélé et même des vues traversantes en pied depuis les rues.

De cet énorme immeuble, nous avons voulu faire une sorte d'objet tactile et sensible avec des matériaux de bardage choisis. L'extérieur est presque abstrait, fin et élégant, quand l'intérieur, plus privatif, recourt à des matériaux chaleureux, comme ces courbes creusées en bois dans le bardage métallique. Il y a aussi un très beau jardin intérieur conçu par Adriaan Geuze avec des bouches de ventilation du parking comme des sculptures. Cet immeuble d'habitat social est très bien perçu par les citoyens qui le voient de loin ; aussi a-t-il suscité beaucoup de demandes.

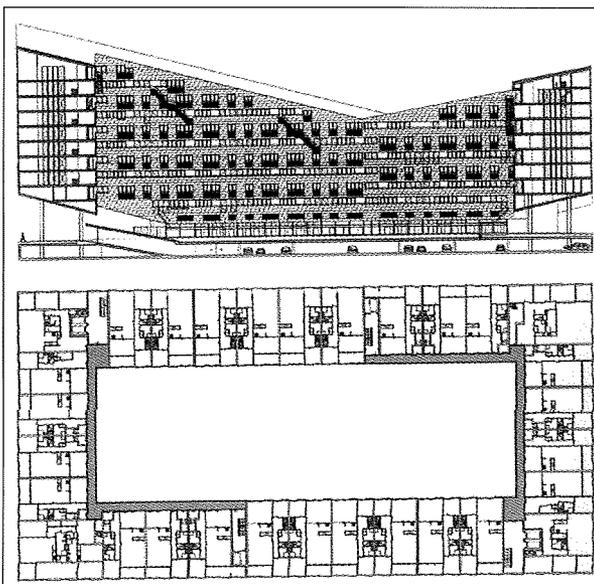
Revenons au thème de la densité. Je vous ai déjà dit que 20 % du territoire national était sous l'eau et beaucoup plus autrefois, avant les polders et les ouvrages de génie civil qui firent émerger les terres. Nous disposons maintenant de machines à fabriquer du terrain, très efficaces pour les futures extensions d'Amsterdam. En cinq ans de travail de cette machine qui drague, transporte et dépose la terre, une première île est constituée. D'autres suivront progressivement stabilisées... Actuellement, les premières constructions sortent sur ce site artificiellement créé. À terme, il y aura de la place pour



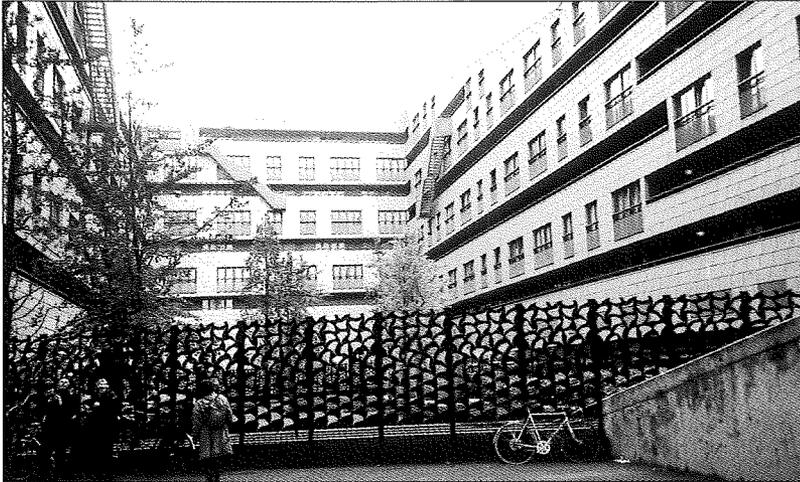
Docks Est d'Amsterdam, Borneo ; à gauche, le superblok the Wale ; à droite, la tour de Steven Holl



Proue surélevée de l'immeuble



Coupe longitudinale et plan d'étage courant



The Wale, vue de la cour centrale

18 000 logements sur IJburg, dont 7 500 logements sur la première partie de ce territoire gagné sur l'eau. Une infrastructure de transport reliera la nouvelle île à la ville centre.

L'idée est ici de procéder à une urbanisation très simple, avec une structure élémentaire. Pas seulement par goût, mais aussi pour garantir la plus grande liberté à chaque îlot - ou bloc - et

obtenir des espaces publics de qualité. La trame est dictée par le réseau hydraulique des canaux qui innervent l'île. Ce genre de plan directeur définit vraiment la structure urbaine et induit même la qualité des espaces urbains, et c'est cela le plus important. Nous avons procédé à cet exercice de définition avec une trentaine de partenaires, maîtres d'ouvrage connaissant bien la demande et les besoins. On peut parler de complexité, mais aussi de densité de maîtres d'ouvrage et acteurs en présence ! La totalité du programme est définie avec des îlots formalisés uniquement sur l'extérieur, pas sur l'intérieur.

Autre point important à savoir concernant la Hollande : la plupart des extensions urbaines ont été réalisées ces vingt dernières années avec un habitat individuel plutôt agréable, jardin sur le devant et voiture garée dans la rue, alors que dans les années soixante - soixante-dix, on construisait des immeubles et des appartements. Pourquoi ne pas combiner aujourd'hui les deux pour faire la ville ? Dans Amsterdam comme dans les vieilles villes de Hollande, mais aussi de France, vous ne savez jamais s'il s'agit d'immeubles d'habitation ou de bureaux, avec un seul ou plusieurs propriétaires. C'est une proposition que nous retenons pour l'avenir.

Autre point important : toutes ces extensions urbaines se font exclusivement à partir de l'habitat. Mais quand vous faites ainsi une nouvelle urbanisation de 18 000 ou 20 000 logements, vous ne pouvez pas y mettre que de l'habitat ! Pour faire la ville, il faut aussi introduire des travailleurs et créer une vie sociale animée. Il y a, bien sûr, des tas de ratios là-dessus.

Nous voulons susciter à IJburg une vie comparable à celle du centre d'Amsterdam. Nous proposons donc des immeubles susceptibles d'accueillir des tas de choses et toutes sortes d'activités à l'exception des logements. Ces immeubles spécifiques auront un aspect singulier. Actuellement nous supervisons quelque quatre-vingts architectes impliqués dans la première tranche de 4 000 logements ; la suite sera programmée l'an prochain.

Maintenant, je vais vous montrer l'exemple de densité le plus explicite et démonstratif que je connaisse. Il s'agit d'un concours lancé par la ville d'Amsterdam sur le principe de ce bâtiment historique, l'actuel musée maritime, construit dans les années 1840. La Ville voulait quelque chose de similaire : une construction carrée et très massive, à fleur d'eau. Une sorte de solide sur du liquide ! Nous avons imaginé plusieurs constructions de ce type dans le plan directeur d'IJburg, Maintenant, nous voulons faire des bâtiments qui ne soient pas seulement des masses solides mais aussi des symboles d'IJburg et du nouveau siècle, également des symboles de l'héroïsme hollandais : des constructions véritablement implantées au-dessus de l'eau. Mais le programme l'interdisait...

Dans ce genre de bloc, l'habitude est de mettre les garages à rez-de-chaussée et l'immeuble au-dessus, autour d'une cour centrale. Nous n'avons pas voulu faire comme ça ! Nous avons préféré surélever le bloc d'habitation en le décollant de la surface de l'eau et enfoncer le parking en dessous pour dégager l'espace et la vue à ras de l'eau. Vous obtenez ainsi le plus beau port de plaisance d'IJburg. Et dans les appartements du haut, la vie est belle ! Un tel bloc contiendrait environ 300 habitations sur une emprise carrée de 80 m de côté. Dans une telle construction préfigurant l'avenir, nous voulons remplacer les voiles en béton espacés de cinq, six ou sept mètres par des façades porteuses reprenant les planchers, ce qui vous laisse entièrement libre dans la partition des espaces intérieurs. C'est aussi la meilleure solution pour superposer des commerces et des habitations. Une telle construction est un rêve réaliste. Jouant avec l'eau dans l'esprit du modèle de 1840, elle illustrerait à merveille l'esprit d'IJburg et délivrerait un habitat original. Totalement flexible, elle serait également durable, la structure pouvant aussi bien accueillir des logements que des entrepôts ou des commerces. Mais les autorités n'ont pas retenu ce projet ; elles ont choisi un simple immeuble sortant de l'eau. J'espère que j'aurai l'occasion de vous montrer ce projet réalisé un jour prochain... Merci.



Débats

JOANNA FOURQUIER

Présidente,

architecte-conseil du département du Rhône

Merci Frits Van Dongen. En dépit du retard pris, nous devons nous accorder le temps de quelques questions ou réactions après la présentation de ces projets aussi surprenants qu'intéressants.

ANDREAS CHRISTO-FOROUX

Architecte-conseil du département du Jura

Je suis fasciné de voir à quel point vous êtes en Hollande préoccupés par la présence de l'eau, de la mer, et conscients des enjeux écologiques. Aussi votre exposé appelle-t-il deux questions. D'abord, existe-t-il des structures d'évaluation sur les conséquences environnementales de tels développements urbains avec la production de terrains gagnés sur l'eau et de terre ainsi prélevée de la mer – c'est toute la question de l'évacuation-circulation de l'eau sur ces terres – et ensuite, où est la vie sociale dans ces urbanisations ? S'agit-il seulement de villes dortoirs ?

FRITS VAN DONGEN

La question de l'eau est aussi ancienne que la Hollande, pays qui compte au départ 50 % de terres submersibles. Nous avons construit des digues, fait des polders depuis toujours. C'est la seule manière d'exister pour la Hollande ! Faire de nouvelles îles comme IJburg est le résultat de vingt ans de discussions et d'études. Toutes ces questions que vous vous posez ont leurs réponses. Il est vrai que toutes les extensions urbaines réalisées à ce jour fonctionnent plus ou moins comme des cités dortoirs (*sleeping cities*) avec des gens qui partent au travail le matin et rentrent le soir. Avec IJburg, nous voulons faire un morceau de ville à part entière. Les 20000 habitations projetées supposent une population de 60000 à 80000 personnes. C'est la raison pour laquelle nous introduisons ces *solids*, ensembles immobiliers dans lesquels on trouve des activités, des commerces ou équipements de loisirs. Bref, tout sauf de l'habitat. Nous voulons créer les conditions d'une croissance et d'une évolution sur dix ou vingt ans... Pour cela, nous organisons volontairement un mélange de classes sociales, de capacités d'emploi et d'habitation, de situations, de typologies et de conditions de vie aussi bien naturelles qu'artificielles. Un nouveau biotope, un nouvel équilibre écologique devrait naître de ce sable rapporté, drainé et stabilisé par ces ridicules petits tuyaux

annelés que vous voyez sortir du sol... Le gouvernement et la municipalité pensent vraiment créer ici une nouvelle partie de la ville pour l'avenir. C'est leur idée, leur point de vue et leur foi.

RÉMY BUTLER
Architecte-conseil

En regard du climat général qui règne en France pour notre profession, je suis frappé par le formidable optimisme qui ressort de tous vos projets. Je note que vous êtes investis de l'avenir urbain du pays et que c'est certainement la raison profonde de cet optimisme constaté. Mais de qui tenez-vous ce pouvoir : des gens, des politiques, des institutions, du gouvernement ?

FRITS VAN DONGEN

Je pense que la vraie raison de cet optimisme réside dans la culture... Dans notre culture de l'aménagement du territoire et de la construction, laquelle est partie prenante de l'économie nationale. Tout est parti de la loi de 1901 sur l'habitat. Le gouvernement s'est alors véritablement engagé dans la production immobilière, générant toute une culture. Et dans cette culture, vous trouvez forcément les architectes qui sont aussi devenus des urbanistes (*urban designers*). Dès le départ, les architectes sont en charge des grandes extensions urbaines et puis des interventions à plus petites échelles. Et de nouvelles générations d'architectes viennent, avec des jeunes pour prendre en charge toutes sortes de travaux. C'est notre culture et nous en avons le retour.

JEAN-PIERRE CAMBOURNAC
Architecte-conseil du département de la Savoie

J'aimerais aller un peu plus loin sur la question de la vie sociale dans ces urbanisations nouvelles. Vous nous avez dit avoir mis deux heures et demie à nous rejoindre depuis Amsterdam et en regardant les réalisations et projets présentés tout un tas de questions se pose sur le temps et la manière dont les gens vont pouvoir vivre ensemble dans ces endroits. La présentation de vos propres réalisations ne nous éclaire pas sur l'urbanisation générale et nous n'avons pas d'idée sur les moyens offerts pour rallier la ville et ces extensions. Une chose est la qualité intrinsèque du projet, une autre est sa relation avec l'agglomération.

FRITS VAN DONGEN

Il faudrait m'accorder une heure de plus. Mon exposé n'a duré que trente minutes et n'a porté que sur la question de la densité et pas sur la mobilité, les transports ou la vie sociale... Nos projets portent également sur ces questions de la mobilité et de la vie culturelle. Architectes, nous devons poser toutes ces questions et apporter les meilleures réponses. Vous avez eu droit à 90 images et ma « densité de pro-

jection » est limitée à 180 images à l'heure... Bien sûr, nous pourrions parler longuement de tout cela mais c'est un autre sujet.

H E N K D Ö L L

Il faut préciser que dans les dix ou quinze dernières années, la municipalité a pris ses distances dans la maîtrise de la production de logements telle que la loi de 1901 la concevait et telle qu'elle fut régie avant, mais aussi après la dernière guerre. Elle a cédé son rôle dirigeant aux acteurs privés du développement urbain et les urbanistes privés prennent le relais de la planification d'État. L'idée est d'avoir une production plus orientée vers la consommation et l'ordre marchand que par le passé. Le résultat est là : ces nouvelles extensions sont strictement monofonctionnelles, et elles ne rencontrent pas forcément les souhaits du consommateur. C'est le grand débat du moment.

J E A N - P A U L S C A L A B R E

Architecte-conseil du département de la Somme

Ma question porte sur la conception et le dessin de ces habitations. Un habitat monumental tel que celui que vous nous avez montré ne passe plus en France où il a été expérimenté dans les années soixante-dix. Aujourd'hui, ce genre d'opérations est chez nous complètement rejeté en raison des troubles sociaux. Comment se fait-il que vous soyez encore libre de le faire en Hollande ? Par exemple, les coursives que l'on voit sur tous vos projets sont formellement interdites en France. De même, rassembler autant de logements et de personnes dans un seul grand bâtiment est également proscrit depuis des années. La commande en logement social porte aujourd'hui sur la manière de réparer cet habitat des années soixante - soixante-dix. Nous n'avons manifestement pas votre liberté, mais plus personne en France n'accepterait ce type d'ouvrage.

F R I T S V A N D O N G E N

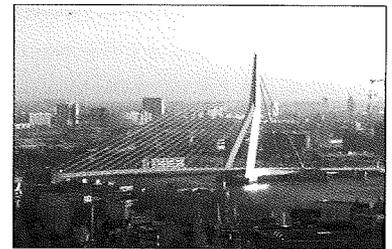
Ce que vous dites est vrai. Nous avons eu ce genre de réactions en Hollande. Pas maintenant mais dans les années soixante. Les gens ont déclaré ne plus vouloir ce genre d'habitat et préférer les maisons individuelles avec jardins, ne plus vouloir vivre en ville et retrouver la liberté de la campagne, etc. Certes, la France est toujours plus vive et plus forte, mais sur ce point, je ne sais pas... Aujourd'hui, les gens veulent revenir en ville, dans un nouvel environnement où ils pourront vivre et travailler. Pour ces énormes bâtiments d'Amsterdam, ces nouveaux *flying buildings* uniquement composés d'appartements sociaux, il y a des listes d'attente de 200 personnes et plus. Incroyable ! Je pense que ces gens font la différence entre les appartements que nous faisons aujourd'hui et ceux d'hier. De loin, ils se ressemblent mais sont en réa-

lité complètement innovants à l'intérieur, différents à vivre.

Rotterdam et Amsterdam : le contexte hollandais

EXPOSÉ DE MICHEL VELLY

Architecte, consultant, organisateur des rencontres et visites

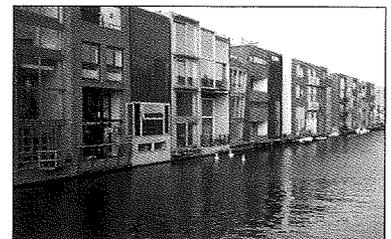


Rotterdam, le pont Erasme

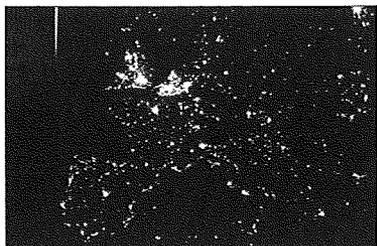
JE ME DOUTAIS bien que mes prédécesseurs d'hier, Henk Döll pour Mecanoo, Frits Van Dongen d'Architecten Cie et Pierre Gautier auraient parlé du territoire si spécifique des Pays-Bas. Je vais donc tenter dans ma présentation de faire un tour d'horizon susceptible de résumer notre voyage et donner au passage quelques courts rappels historiques. Il m'est difficile de dissimuler ma passion pour ce pays et je vais essayer de vous la faire partager au cours des visites qui vont suivre.

Deux réalisations emblématiques peuvent illustrer le renouvellement urbain en cours. À Rotterdam d'abord, avec le pont Erasmus qui établit le lien entre deux pans de la ville qui jusqu'alors s'ignoraient, en particulier Kop van Zuid, zone portuaire délaissée, occultée et oubliée jusqu'à ces dernières années. À Amsterdam ensuite, avec les extensions nouvelles réalisées sur les docks est du port, pertinemment appelées « nouvelle Amsterdam » par Bertrand Dubus dans le programme de ce séminaire.

Il faut d'abord dire où nous sommes : dans cette partie de l'Europe extrêmement dense... L'une des zones les plus habitées du monde comme le montrent les vues satellites de nuit. Cette densité apparaît clairement



Amsterdam, maisons en bandes, Bornes Sporenburg



L'Europe la nuit

dans le schéma économique de l'Europe tel que Roger Brunet l'a établi sur le thème de la mobilité et des transports, dans le maillage qui se met en place à l'échelle de l'Europe. Ce fait n'est pas nouveau si l'on se replace dans une perspective historique : cette dissymétrie Nord/Sud est une réalité depuis longtemps compensée par une relation forte entre les deux. Les produits d'Orient sont toujours arrivés par Venise et ont été diffusés à travers les pays du Nord par le commerce des villes de la Hanse.

Dans une vision prospective – en tenant compte de l'élargissement de l'Europe qui se décide aujourd'hui même par le vote du parlement irlandais – on voit cette mégalopole se reconstituer et s'installer durablement au centre de l'Europe.

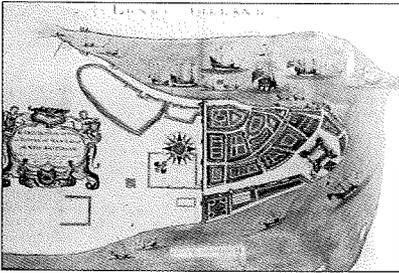


Labour, drainage

Pour revenir à l'aspect territorial – même si mes collègues en ont suffisamment parlé – je rappellerai deux ou trois choses sur la manière dont ce territoire s'est constitué. Fait surprenant, nous sommes ici sur un territoire artificiel. Il faut toujours avoir cette réalité en tête. Grattez le sol et le sable apparaît tout de suite en dessous ! Un grand quart du pays est sous l'eau : 28 % actuellement, je crois, mais ce ratio bouge tellement ! Depuis des siècles, on « poldérise » ; le périmètre du pays a beaucoup changé depuis le Moyen Âge. Ce territoire en dessous du niveau de l'eau suscite, si l'on y réfléchit bien, quelque chose de relativement inconfortable... Considérez la grande digue : l'érosion marine a été particulièrement forte sur cette partie de la mer du Nord et les Hollandais s'attachent à conserver l'emprise de leur terre. Ils y parviennent tant ils sont industriels et tant la rareté de l'espace les stimule. Les digues constituent le système séculaire de protection. Ce personnage n'est pas un cultivateur qui laboure son champ, mais un homme en train de recréer le micro-système de drainage. Un savoir-faire dans lequel les Hollandais sont passés experts. Les systèmes hydrauliques mis au point par les Hollandais à travers le monde ne se comptent plus... Il s'opère une actualisation surprenante de ces savoir-faire : le vieux moulin-à-vent qui était là pour moudre le grain, couper le bois, mais aussi pour pomper l'eau sert toujours à maintenir l'équilibre du réseau hydraulique. Les systèmes de protection sont des plus étonnants. Au nord, près d'Amsterdam,



Solidarité



New Amsterdam

les grandes digues mises en place en 1932 concrétisent un vieux rêve du Siècle d'or, quand le trafic des ports était réglé sur les marées. Il faut avoir vécu l'expérience de cette grande digue de 32 kilomètres de longueur sur 90 mètres de large.

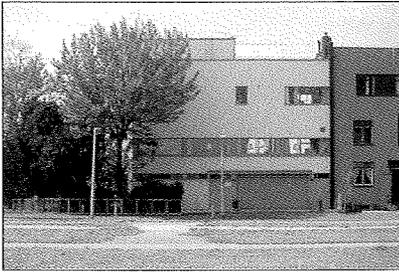
On y est, au milieu de nulle part, entre la mer du nord et un immense bassin intérieur, l'*Ijsselmeer*.

Tous ces nouveaux aménagements s'expliquent par le drame du 1^{er} février 1953, quand la conjonction de vents violents et d'une très haute marée s'est traduite par un débordement complet et 1835 victimes. De 1954 à 1986, les Hollandais ont donc effectué de très grands travaux jusque dans le delta du Rhin et de la Meuse. Avec raison : lors d'une conjonction climatique comparable, en 1995, plus de 250 000 personnes ont encore dû être évacuées ou déplacées par mesure de précaution. L'opération s'est faite en deux ou trois heures : voyez l'incroyable élan de solidarité exprimé par ces chaînes humaines... Cette forte solidarité n'apparaît pas de prime abord mais elle est très réelle.

Ce risque naturel est certainement un facteur primordial de densité. Pour l'espace agricole ou ce qui en tient lieu – 18 millions de fleurs par jour, il faut bien les produire quelque part ! – mais aussi pour l'espace urbain dans ses dimensions conceptuelle et culturelle. Une donnée à laquelle tous les Hollandais se sont habitués.

Plan XVIII^e

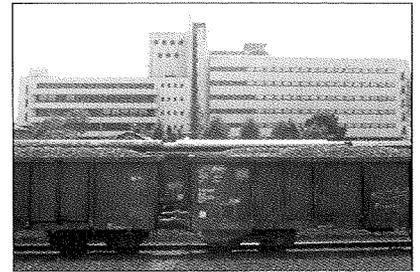
Demain, nous verrons à Amsterdam que cette question de la densité urbaine est partout perceptible. À partir du noyau fondé en 1275 se constituent une pensée et une école de la rationalité qui visent à utiliser au mieux ce territoire rare, précieux et difficile, puisqu'à chaque extension il faut assécher, stabiliser et fonder de manière rigoureuse et précise. Cet art est patent dès les premiers îlots d'Amsterdam. On assiste ensuite à une urbanisation – laquelle se poursuit encore aujourd'hui – qui se nourrit de ce rapport du territoire à l'eau : la rivière Amstel qui a donné son nom au lieu, *Amstelodamme* puis *Amster-dam*, avec le *Dam* originel au milieu, flanqué d'un côté du port extérieur qui s'appelle *Damrack*, et de l'autre, du port intérieur qui est le *Rockin*. Cette croissance s'opère dans le temps avec des moyens considérables, à la mesure du développement commercial que connaît la Hollande. Car il a bien fallu aller chercher ailleurs les ressources



Villa Van der Leeuw

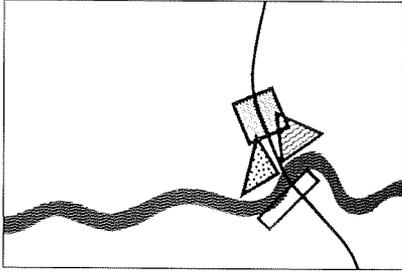
manquantes, autre conséquence de l'exiguïté de ce territoire. Un commerce très actif s'est donc mis en place à partir de la Hanse, fondement d'une extraordinaire puissance. Cette histoire singulière fait que les Pays-Bas ont été à un moment placés sous la couronne espagnole, par héritage de Charles-Quint, lequel est né à Bruges en dépit de son nom et de son caractère ibériques. L'essor du commerce consacrera le « Siècle d'or » qui commence au *xvi^e* siècle (de 1570 à 1700) et amorce cette formidable densité urbaine ainsi que ce fabuleux prolongement que représente le commerce maritime. D'anciennes gravures japonaises représentent des navires hollandais et nous rappellent que le pays a eu pendant deux siècles le monopole du commerce avec le Japon. Les comptoirs ouverts à partir d'un si petit pays se répartissent dans le monde entier...

Peter Minuit, premier gouverneur des Nouveaux Pays-Bas, achète pour 60 florins l'île de Manna-Hatta en 1625, peu de temps après sa découverte en 1609 par le navigateur anglais Henry Hudson. Une première cité voit le jour : *New Amsterdam*. Plus illustre, Peter Stuyvesant n'a donc pas fondé New York en 1653, comme il était écrit sur les paquets de cigarettes éponymes encore tout récemment... Venu mettre de l'ordre dans un commerce trouble et mouvementé, ce dernier a dû céder *New Amsterdam* aux Anglais qui en firent alors New York. Au passage, les Hollandais ont récupéré le Surinam...



Cette période, extrêmement faste, du Siècle d'or nous est restituée par la peinture avec Rembrandt ou Vermeer... Il faut imaginer l'espace de cette époque, irrigué de canaux, moyen privilégié pour introduire ces richesses au cœur même de la cité dont les entrepôts sont alors les plus riches du monde. Il faut avoir en tête cette réalité historique pour procéder à la lecture de la ville : un peuple de commerçants et de marins qui façonne le territoire en un port marchand. La Hollande est longtemps la seule puissance maritime à entrer en concurrence avec les Anglais...

Jusqu'au *xviii^e* siècle, Amsterdam conservera pour limite sa troisième rangée de canal. Ce noyau historique est rigoureusement conservé dans la structure de la ville contemporaine. Toute son histoire s'y trouve résumée, la très belle Jordaan étant au départ la cité industrielle du *xix^e* siècle.



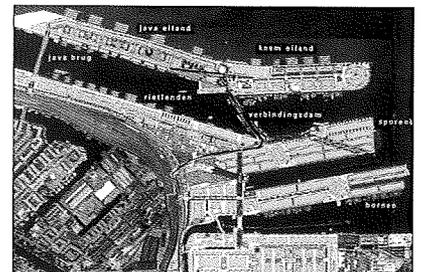
Rotterdam, le noyau

Il faudra attendre le traité de Vienne en 1815 pour voir les Pays-Bas devenir indépendants avec Guillaume d'Orange, devenu Guillaume 1^{er}, la Belgique faisant sécession quinze ans plus tard avec le Luxembourg... Une mise en ordre de ce petit Benelux sans grands conflits. Autre point d'orgue de l'histoire

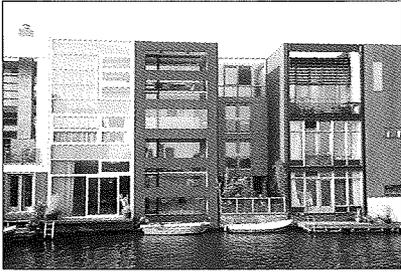
récente: 1901, dont les trois intervenants d'hier ont rappelé la date avec la promulgation de cette loi d'urbanisme créant l'obligation pour toute ville de plus de 10 000 habitants d'avoir une programmation urbaine, pour parler avec les termes d'aujourd'hui...

Ce petit pays étonne par sa résonance ou sa redondance historique: un tableau d'autrefois ou une image d'aujourd'hui, à 450 ans d'écart, montre toujours des permanences, qu'il s'agisse des paysages ou d'autoportraits, de Rembrandt à Van Gogh... Toute une continuité assez extraordinaire. Le jeune Mondrian fait évoluer ses pommiers vers ce courant appelé *De Stijl*, en une convergence des arts et des artistes: une avant-garde reconnue. Ce qui se traduit par la nomination de l'un des membres de ce mouvement comme urbaniste en chef de la ville de Rotterdam: Johan Jacob Piet Oud. On est en 1918 et il a vingt-huit ans... Le rouge-jaune-bleu du *Stijl* va donc imprimer fortement sa marque dans cette ville. Y subsiste notamment cette petite icône du café *De Unie* (1922-1924) reconstruit récemment par Karel Weber en 1986... Et bien d'autres témoignages, dont ce lotissement de la banlieue sud, le *Kiefhoek*, réalisé dans les années 1925-1929 par le même J.J.P. Oud sur le type des maisons en bande, aujourd'hui en cours de rénovation...

Voici la maison de Van der Leeuw, directeur de la fameuse usine *Van Nelle* que nous visiterons cet après-midi, également réalisée par Brinkman & Van der Vlugt. Pour la petite histoire, Richard Neutra la visita sur le chemin de Vienne où il conduisait son fils en traitement chez Freud. Neutra se lia d'amitié avec Van der Leeuw, lequel financera pour partie sa maison à Los Angeles: la *Van der Leeuw Research House*. On aura la chance cet après-midi de visiter l'usine *Van Nelle*, cette icône absolue de Rotterdam. Autre haut lieu de Rotterdam: le stade *Feyenoord* (Brinkman & Van der Vlugt, 1934-1936), point de départ habituel de la tournée européenne des Stones... Le Berg Polder construit par les mêmes en 1932... Le HAKA Building de la même année, par H.F. Mertens et J. Koeman, sauvé *in extremis* de la démolition... Le patrimoine industriel est ici très riche. Sur ce thème, le livre reste à faire... Avis aux amateurs! Dans son



Docks Est d'Amsterdam



Maisons individuelles

histoire, Rotterdam doit aussi compter avec la guerre et les bombardements de 1940. Elle appartient à cette catégorie des villes martyres reconstruites, lesquelles gardent, à l'instar de Brest, du Havre et de Saint-Nazaire, l'image de villes « dures », relevant de ce style caractéristique de la Reconstruction que l'on a mis du temps à considérer et à apprécier. On y dénombre bien des bijoux comme ce centre commercial *De Lijnbaan* (Van den Broek & Bakema, 1951) toujours en fonction à deux pas d'ici... À l'emplacement du vieux port, *Oude Haven*, le parcellaire est resté en place jusque dans les années 1970-1980. Cela s'est ensuite « gâté » avec cette idée farfelue de faire pittoresque, entre Copacabana et décor historique, avec pour résultats le vieux port reconstitué, mais aussi « les cubes pointés » de Piet Blom (1978-1984) longtemps associés à l'image moderniste de la ville. On a fait mieux depuis...

Après-guerre, Rotterdam est devenu le premier port du monde en se redéployant vers l'aval, sur 40 kilomètres, à partir de la nouvelle Meuse canalisée au siècle dernier : c'est l'Europoort. Le premier porte-conteneurs arrivé à Rotterdam en comptait 160; aujourd'hui, les plus grands d'entre eux portent 6 600 conteneurs de 20 pieds. Mise bout à bout, une telle cargaison s'étendrait sur quarante kilomètres ! Ces activités sont donc légitimement sorties de l'ancien port et de la ville. Les darses du centre se sont donc vidées... On entre pour de bon dans le volet contemporain du développement de Rotterdam.

À ce point de l'histoire, je rends toujours hommage à Riek Bakker, personnalité clé de cet épisode actuel trop souvent passé sous silence. Partant du constat d'une ville peu aimée, cette femme a mis le feu aux poudres en déclenchant une réflexion globale sur la cité. Elle est en quelque sorte l'Oriol Bohigas de Rotterdam ! En questionnant les Hollandais, vous constaterez que Rotterdam est la ville où l'on travaille, Amsterdam celle où l'on vit. Il a fallu changer cette image médiocre ancrée dans les esprits. À partir de 1983, Riek Bakker a procédé, selon un schéma très simple, à la réorganisation de la cité : le carré des affaires au centre, un triangle pour les activités liées à l'eau, évoluant du portuaire aux loisirs, et un autre triangle pour la culture. Triangle dans lequel nous sommes ici au NAI, dans l'axe du *Museum Park* dessiné par Yves Brunier, lequel rejoint le *Kunsthal* de Rem Koolhaas installé sur la digue de l'ouest qui s'appelle Westzeedijk. Et à deux



Amsterdam au siècle d'Or



La ville contemporaine

pas, le musée *Boymans van Beuningen* consacré au XIX^e siècle. Surtout, il fallait relier à la ville ce Sud industriel et déserté qui a donné *Kop van Zuid* (la Tête du Sud). Cet aménagement commencé en 1986 dure toujours. Il a fallu créer un pont, mais pas n'importe quel pont : Riek Bakker n'a pas

voulu d'un ouvrage technique concocté par les services de la Ville mais un pont signifiant, hautement symbolique, devenu réalité depuis 1997 avec le pont *Erasmus* (B. van Berkel et C. Bos), rebaptisé par les habitants « le Cygne ». Sa pile de 135 m de hauteur est arrivée sur une plate-forme flottante, glorifiant les techniques de la construction navale. Ce pont a pris immédiatement sa place dans le paysage. Petit-à-petit, *Kop van Zuid* se complète, mélangeant les créations contemporaines avec la conservation d'éléments historiques tels que les entrepôts de stockage des Cinq continents ou l'Hôtel New York à la proue du site, point de départ de l'*Amerika Line* au début du siècle... Ou encore le *Las Palmas*, bâtiment industriel des années 1950 (Van den Broek & Bakema) et futur siège du musée du cinéma dont Rotterdam a hérité.

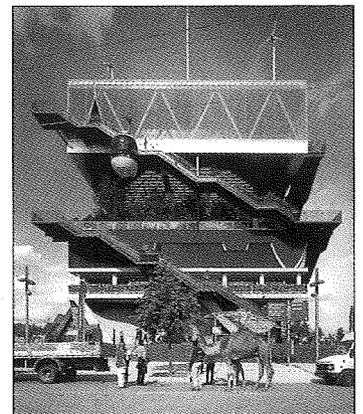
Le postulat de départ de Riek Bakker fut d'affirmer haut et fort que la culture architecturale était constitutive de la ville et de la culture urbaine. Elle était la première à dire cela, avant même les Barcelonais. En témoignent les cartes de la ville périodiquement mises à jour qui intègrent et identifient les opérations nouvelles. Une initiative que l'on devrait exiger de toute municipalité... En regard de ce dynamisme, Amsterdam est alors apparue comme la « Belle endormie ». Stimulée par Rotterdam, elle aussi confrontée aux friches portuaires et à une densité croissante jusque dans ses extensions historiques (plan de van Eesteren, 1935) autour de *Sloterplas*, la ville d'Amsterdam a repris ses projets sur le port de l'est, seul endroit possible pour étendre l'urbanisation. Déjà, en 1965, le tandem Van den Broek & Bakema y envisageait une ville nouvelle de 350 000 habitants, projet non réalisé pour des raisons écologiques et financières. Confrontée à la désertification du port, la ville d'Amsterdam a réagi dans les années 1990 avec la volonté de réinvestir les darses progressivement : Java, KNSM, Borneo-Sporenburg. Autant de sites industriels reconvertis : Java sous la direction de l'urbaniste Sjoerd Soeters avec un parti relativement conventionnel, puis KNSM avec Joe Coenen, lequel introduit le thème du *superblok* et s'en attribue un au passage, l'*Emerald Empire*. Enfin, les péninsules de *Borneo* et *Sporenburg* confiées à la jeune équipe de *West 8* (Adriaan Geuze) avec une densité de 100 loge-



IJburg

ments à l'hectare, combinant l'échelle des maisons de ville et celle des supers blocs. Cette opération étonnante aide à comprendre ce grand ciel de Hollande qu'il faut affronter pour donner une silhouette à la ville... D'où ces supers blocs et autres tours comme celle de *Neutelings-Riedijk*, puisqu'il n'y a plus d'églises pour pointer le ciel... Il s'agit donc de donner une maxi-échelle à côté d'une plus petite, typiquement domestique. Calages de fond de perspective, points de vue sur les canaux, front Nord et front Sud traités différemment en fonction de la lumière, etc. Tous les savoir-faire de l'architecture sont convoqués là ! Et les écoles d'architecture, invitées à réfléchir, s'y emploient. Des éléments comme les passerelles rehaussent les points de vue sur ces territoires extrêmement plats, calés sous la toise des trois niveaux avec des supers blocs émergeant ici ou là. Le lotissement libre de *Sporenburg* est parmi les choses les plus intéressantes à voir : il s'agit de parcelles larges de 4,20 m à 6 m au maximum, sur 9 m de hauteur. Hormis l'obligation de créer trois niveaux intérieurs - dont un sur rue plus important à 3,60 m- et de loger la voiture dans le plan, la liberté est totale... À partir de ces gabarits, aucune règle, aucune imposition... On peut construire en bois ou en métal, peindre en rouge ou en noir... Étonnant de voir la diversité des plans et comment ils fonctionnent. Aucun tabou. Avoir une maison individuelle est considéré comme un luxe absolu et le Hollandais est prêt à tout, comme le montrent les enquêtes, pour accéder à son rêve. Dès lors qu'il n'a pas de voisin au-dessus de sa tête, il accepte toutes les remises en cause du modèle classique, à commencer par le principe d'un jardin restitué en terrasse. Le parcellaire étroit et resserré a toujours été une tradition en Hollande, l'impôt étant historiquement basé sur la largeur de la façade. La comparaison des anciens quais de la ville du Siècle d'or et de ceux créés sur *Sporenburg* fait apparaître une étonnante actualisation du modèle urbain : à trois siècles de distance, pour des motivations tout à fait différentes, on aboutit à des résultats très comparables, offrant l'image d'une continuité inattendue et troublante.

Je terminerai sur deux images étonnantes : le curieux *Hamburger* ou *Super-hamburger* construit par MVRDV pour l'exposition universelle de 2000, à Hannovre, et, plus étonnant encore, la fabrication de l'île artificielle d'IJburg où nous irons demain... Pour reprendre, en guise de conclusion, ce slogan mis à l'honneur avec le pavillon de Hannovre : *Holland makes space*.



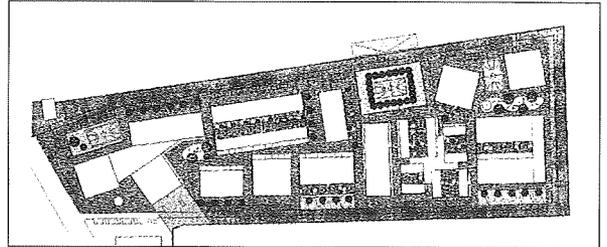
MVRDV. Dutch Pavillon. Expo 2000

Le Müller Pier – Lloyd Kwartier

EXPOSÉ DE RUURD GIETEMA

Architecte associé, agence Kees Christiaanse à Rotterdam

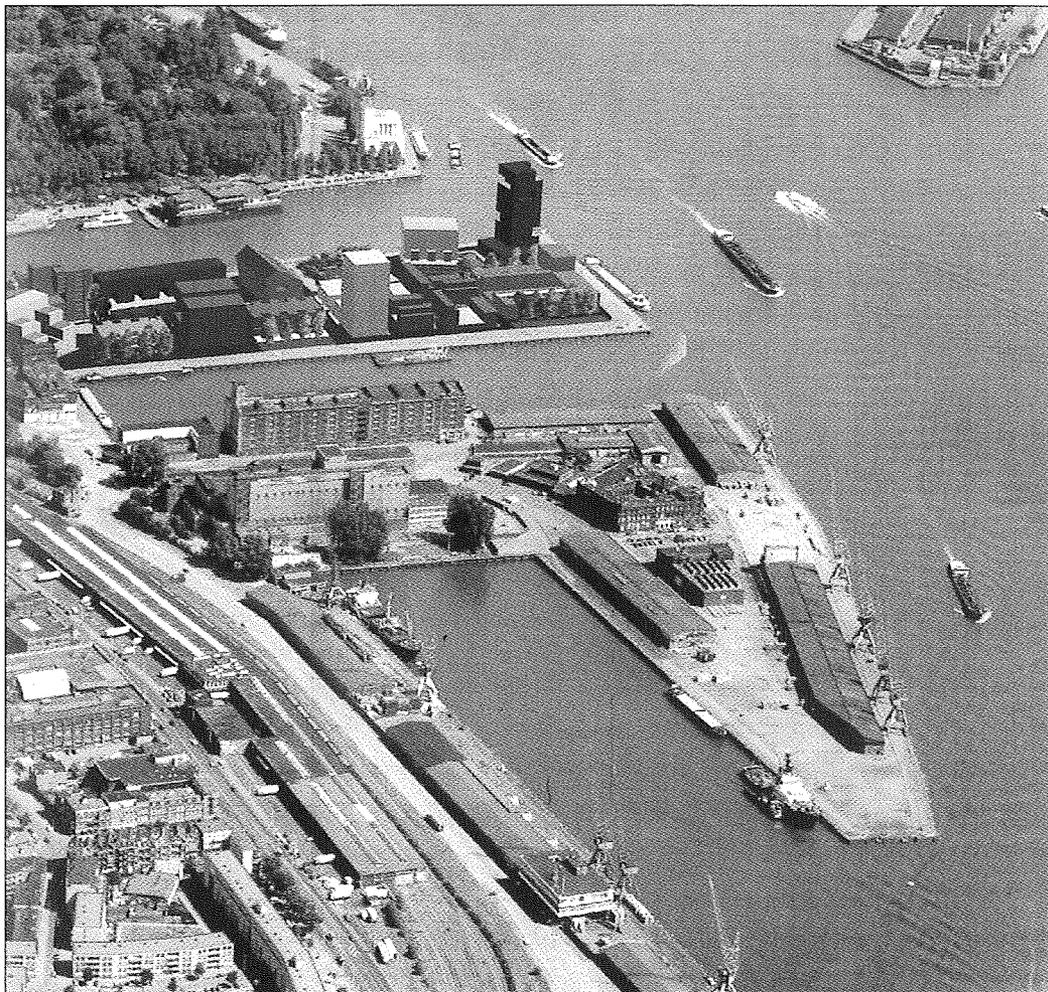
(Traduit de l'anglais)



Rotterdam, Müller Pier, plan de masse

BASÉE À ROTTERDAM, l'agence Kees Christiansee dénommée depuis un an K CAP compte soixante personnes et quatre directeurs associés. Je suis l'un d'entre eux, plus spécialement en charge des projets d'urbanisme (*master planning projects*). Je vais vous présenter l'opération du Müller Pier, ici à Rotterdam, laquelle n'est pas encore réalisée. Les premiers immeubles sont partis mais l'opération est plutôt en retard en raison de la conjoncture. Comme vous le savez, nous avons connu un boom incroyable il y a cinq ans mais cette intense activité de construction a généré une forte hausse des coûts de construction et, comme vous le savez aussi, l'économie est actuellement déprimée. Aussi les maîtres d'ouvrage diffèrent-ils le lancement des opérations... Bref, nous regrettons de ne pouvoir vous emmener sur le terrain pour voir les réalisations en vraie grandeur comme le calendrier initial le prévoyait. En revanche, j'ai des diapositives du projet et vous avez l'imagination...

Le *Müller Pier* est un môle à proximité du centre ville en direction du port. Il était autrefois utilisé pour le chargement des marchandises et il a été aménagé dans les années soixante-dix pour accueillir différentes manifestations comme la fête foraine du printemps avec sa grande roue, etc. Dès cette époque, le môle a fait l'objet de différents projets avec de grands noms tels que OMA, Jean Nouvel et également James Stirling qui fit des plans pour ce site. Vous pourriez remplir une pièce avec tous ces projets... Puis en 1998, la Ville a retenu deux aménageurs et trois architectes pour entreprendre la construction sur le site. Ils savaient quels programmes construire jusque dans les détails mais il n'y avait pas de plan



Rotterdam, Müller Pier, photomontage du projet de «Dockland»

d'ensemble. Nous avons été invités à produire ce *master plan* et nous avons trouvé la demande plutôt excitante concernant un site en attente, avec des architectes dessinant déjà la porte d'entrée des immeubles et des promoteurs piaffant de vendre leurs produits... Des circonstances peu usuelles pour dessiner un *master plan* ! D'habitude, vous commencez par organiser l'urbanisation, avec les rues, les places publiques... Vous définissez le cadre du développement urbain et puis les promoteurs et les différents architectes entrent en lice. Mais dans le cas présent, promoteurs et architectes étaient déjà désignés pour construire des immeubles et il fallait organiser le site avec eux.

Si ce lieu a été aménagé à plusieurs reprises ces dernières années pour recevoir un concert de Stevie Wonder ou un tournoi de tennis, il est la plupart du temps complètement vide : une sorte de parenthèse entre le port et la ville. Maintenant que vous avez éprouvé les conditions climatiques de la ville, avec ce temps froid, humide et plutôt venteux, vous pouvez imaginer que les conditions sur place étaient difficiles et plutôt rudes. Inspirés par l'ambiance portuaire, nous avons demandé aux trois architectes impliqués dans le projet (Frits van Dongen, Neutelings-Riedijk et notre propre agence) de poursuivre leurs projets respectifs en dessinant des immeubles en dehors de toute attention au lieu, comme des objets autonomes : blocs petits et grands, petites tours au milieu des maisons, etc. Nous les voulions énigmatiques et syncrétiques, dessinés indépendamment du contexte : des *ready made buildings*. Puis nous avons fait l'inventaire et pris très délicatement chaque immeuble pour considérer le programme, la capacité, le fonctionnement urbain du parking aux accès, afin de les disposer dans l'espace en imaginant des voisinages, des vis-à-vis, en fonction des orientations et des vues. Un total de 68 objets dont nous avons établi le catalogue pour dresser le plan d'ensemble.

Cette démarche nous a conduits à une sorte de *dockland*, territoire autonome et spécifique, rempli d'objets mystérieux et poétiques. Notez que la tour de Frits van Dongen ne se dresse pas d'un bloc mais qu'elle est posée sur un socle de trois niveaux qui loge les fonctions vitales et urbaines pour rayonner tout autour. Nous ne voulions pas d'un tableau rempli d'objets isolés mais d'objets qui peuvent être assemblés du regard pour former un bloc urbain (*city block*), afin de créer un espace urbain et continu. C'est pourquoi chaque immeuble présente ce genre de socle avec hall d'entrée, services et servitudes. Celui de Frits van Dongen dialogue avec son voisin de *Neutelings-Riedijk*, etc. Ces immeubles d'habitation sont actuellement en cours de commercialisation. Voici un autre immeuble avec un soubassement de locaux commerciaux. Chaque immeuble dispose de son propre parking intérieur si bien qu'il n'y a pratiquement pas de voitures dehors, juste celles des visiteurs.

Cette autre série d'immeubles conçue par Neutelings-Riedijk comporte trois premiers niveaux en relation avec l'espace public par un espace en retrait conduisant aux portes d'entrée, puis trois niveaux supérieurs qui profitent pleinement de la vue sur l'eau et un dernier étage creusé de patios.

Cet autre immeuble conçu par notre agence se protège du vent d'ouest avec des ter-

rasses et des ponts intérieurs en creux. Le parking est implanté au milieu avec des activités tout autour dans le socle à rez-de-chaussée.

Le plan d'ensemble du Müller Pier est basé sur le principe d'une trame carrée de 33 m x 33 m, compatible avec tous les types d'immeubles et de plans de rez-de-chaussée. Tous sont calés sur la même emprise et construits avec les mêmes techniques. Et chaque architecte a recherché cet aspect syncrétique et mystérieux que nous suggérons. Vous pouvez constater que cette approche de *ready made* indépendant du contexte apporte une incroyable diversité typologique et confère au quartier une identité propre, mais aussi, je crois, son propre mode de vie.

L'ensemble fut passionnant à organiser. Nous avons ce catalogue de 68 pièces, types ou figures, et nous avons simplement joué aux échecs avec elles. Bien sûr, la ville nous avait donné un programme au départ : un total de 600 logements, une densité de 125 logements à l'hectare, très élevée, et une répartition de logements du plus économiques au carrément luxueux, avec l'obligation de panacher au sein d'un même immeuble. C'est ainsi que lentement et progressivement nous sommes arrivés à ce plan d'ensemble, en réfléchissant beaucoup aux vues depuis tous les angles, l'eau, la rive opposée et la terre. Nous avons ainsi repoussé certains immeubles pour les remplacer par des *green blocks* en réponse à des *green squares*... Bref, la prise en compte de l'incontournable « facteur vert ».

Dans cette démarche, nous avons été inspirés par divers ouvrages ou ambiances urbaines. Citons le bâtiment de ventilation du tunnel sous la Meuse (*Maas*), tout près de là, dessiné dans les années trente par Van der Steur : un ouvrage énigmatique et insolite comme ceux que nous voulions faire. Est-ce un morceau d'église, un élément du port ou d'un bateau ? Toutes les interprétations sont possibles. Autres sources d'inspiration : le théâtre d'Aldo Rossi flottant sur la lagune de Venise, les tableaux de Chirico présentant des assemblages d'objets hétéroclites, le très beau dessin de Hans Kollhoff intitulé « La cité des composants » ou quelque chose d'approchant, pas si éloigné de Piranèse...

Construire des blocs ainsi autonomes revient à concevoir des machines parfaites, mais il convient aussi de les inscrire dans un continuum urbain. Ce genre d'effet « flip-flop » entre objets doit aussi construire la rue ! C'est un processus assez étonnant dans le développement du *master plan*. Certaines villes du Nord comme Stockholm peuvent ainsi juxtaposer de nombreux éléments, à la manière d'un collage. Notre projet aussi peut être vu

comme un collage, avec des éléments différents en gabarits, en matériaux, en ouvertures... Il est possible d'obtenir ce genre d'images sur notre projet. Invités à Boston, nous sommes tombés en arrêt devant le front de mer composés d'éléments disparates, aux fonctions spécifiques: un restaurant chinois flottant, un immeuble de bureaux, un hôtel, un équipement portuaire, un terre-plein en attente de construction... Toute une combinaison d'entrepôts et d'immeubles résidentiels - mais pas fondamentalement bourgeois - implantés comme des maillons poursuivant l'aménagement de la zone portuaire. Autant d'objets sur des plateaux qui forment une continuité bâtie.

Au *Müller Pier* également, nous avons voulu aligner ces *ready made* sur les quais pour découper différentes silhouettes et dégager une promenade. Les bâtiments placés en vis-à-vis comptent autant par leurs formes que par les vides des espaces interstitiels qui offrent des tas de points de vue et d'ambiances comme le montrent ces images de maquette.

Sur le plan en damier du *Müller Pier*, nous avons joué pendant trois mois avec les pièces pour esquisser une logique et dessiner un front bâti sur les quais. Après positionnement, à l'analyse, nous avons trouvé et formalisé une logique. Nous avons joué avec chaque type inventorié (« Totems », « Grands-Pieds », « Palladio », « Chirico », etc.) en connaissance de cause (nombre d'appartements, de parkings, de surfaces de commerces, etc.) pour satisfaire le programme qui porte, comme je vous l'ai dit, sur 600 logements dont 200 maisons ou immeubles semi-individuels en bande, avec la possibilité d'accueillir des bureaux ou quelques micro-entreprises, et des équipements de proximité, école, terrain de sports ou local communautaire.

Nous avons ensuite travaillé les espaces publics, transformant le quai en promenade, et les accès à chaque pièce du puzzle par des voies de garage libérant les abords aux piétons et les vues depuis les logements en surélevant légèrement (60 cm) la promenade. Pour la protection au vent d'ouest, nous avons resserré les immeubles et planté des arbres afin de créer une atmosphère plus intime. En fonction de sa taille et de son type, chaque immeuble contient un espace intérieur semi public avec des équipements tels qu'une piscine, un jardin ou une cour plantée... Vu de loin, le site revêt un aspect original et spécifique qui le démarque dans l'archipel de Rotterdam. En approchant, c'est un labyrinthe intimiste qui apparaît, contrastant fortement avec l'immensité des étendues d'eau environnantes. La commercialisation de ce programme est en cours et la construction interviendra seulement après.



Débats

FRANÇOIS LAMARRE
Animateur

L'exposé de Michel Velly nous a permis de saisir les permanences qui existent sur ce territoire et dans son organisation entre les éléments historiques et ces formes contemporaines qui peuvent nous sembler insolites sinon incongrues, comme parachutées. Ruurd Gietema, associé de l'agence K CAP, nous a ensuite ouvert son mental pour nous éclairer sur sa manière de procéder et de concevoir la composition urbaine à travers son imaginaire, ses références et sa méthodologie si particulière dans le cas du Müller Pier. On a cru comprendre comment il travaillait pour concevoir l'aménagement urbain de ces grands espaces portuaires. La force de cette architecture, c'est manifestement de générer son foncier à partir de friches ou, carrément, par la création de territoires artificiels à organiser de A à Z. Cette architecture d'objets – on nous a parlé de super blocs, de ready-made, de collages – nous apparaît désormais beaucoup plus raisonnée et contextualiste qu'elle n'y paraît. Ruurd Gietema nous a fait saisir comment ces objets s'assemblaient, dialoguaient et jouaient entre eux à la manière des pièces sur un échiquier ; et comment il opérait à travers un travail essentiellement architectural et plastique de dessin et de maquettes. Ses explications ont en quelque sorte légitimé une architecture qui peut sembler, venant de Paris et de nos villes historiques, comme un peu trop formaliste et déconnectée. En réalité, il s'agit de dialoguer avec le grand paysage, l'eau et le ciel, pour créer des *skylines* dans un espace portuaire qui a un historique et des caractéristiques propres, y compris sa poésie. Ces formes architecturales au contraire exaltent le lieu : ce sont des objets déposés, comme en transit, tels des conteneurs alignés sur les quais ou des bateaux accostés. À vous de réagir maintenant...

JEAN-PIERRE CAMBOURNAC
Architecte-conseil du département de la Savoie

Cette leçon initiatique sur la Hollande a été tout à fait salutaire. De ces siècles d'histoire, j'ai retenu que la Hollande a toujours été influencée par son rapport à l'eau et à la mer, et plus foncièrement par la structure des polders. Et voilà que le dernier intervenant nous dit : « faisons fi de tout ça ; prenons des objets, faisons des Ovni, et tentons de les organiser le mieux possible ». Personnellement et contrairement au propos de notre animateur, je ne vois pas de continuité historique et de fil directeur dans l'approche de l'urbanisme et de l'architecture qui nous a été exposée.

J E A N - P H I L I P P E B O U T E T

Architecte-conseil du département du Loiret

Je continuerai dans le droit-fil de ce que vient de dire Jean-Pierre Cambournac. J'ai été frappé à la fois par le changement d'échelle et par la liberté dans la conception des objets mais aussi par l'immense sagesse qui préside à la pose de ces objets dans leur rapport à l'eau. On nous a montré hier des images de plateformes pétrolières pour justifier quelques soupçons d'évolution mais on a l'impression – peut-être est-ce le poids de l'histoire ? – que ces projets s'arrêtent dans l'audace et ne savent pas sauter le quai.

P I E R R E C O L B O C

Architecte-conseil du département de Saône-et-Loire

J'ai deux questions à propos de cette opération d'aménagement très intéressante. Vous avez dit que deux ou trois architectes travaillaient déjà sur des projets en l'absence de plan d'urbanisme. Que sont-ils devenus ? Sont-ils encore là ? Votre agence dessine-t-elle tout ? Comment le travail est-il distribué pour réaliser ces immeubles ? Ma seconde question porte sur la place des parkings dans votre plan d'urbanisme : en raison du grand nombre de voitures et de la place restreinte au cœur des immeubles pour ces parkings intérieurs, avez-vous adopté des systèmes automatiques de rangement des voitures par souci de compacité ? Ces systèmes sont-ils fiables et fréquents en Hollande ?

R U U R D G I E T E M A

Les architectes et promoteurs choisis au départ par la ville sont toujours présents dans le dispositif pour dessiner et commercialiser les immeubles. Cependant, nous sommes également impliqués dans la conception des immeubles à travers l'élaboration du catalogue qui recense au moins soixante prototypes. Pour finir, nous ne nous servirons pas de tous les prototypes, mais nous en sélectionnerons quelques-uns. Chaque prototype retenu est confié à un architecte qui dessine et développe le projet. Pour une répartition démocratique et pacifique de la maîtrise d'œuvre, chaque agence reçoit une part égale de gâteau en lots cumulés. Il peut arriver qu'un architecte reprenne et poursuive le ready-made ébauché par un autre. Mais la distribution s'opère de manière transparente et concertée dans un consensus général entre architectes, promoteurs et municipalité.

À propos des parkings, leur localisation et leur organisation relèvent toujours d'une décision des pouvoirs publics. Au Müller Pier comme ailleurs, six cents logements font six cents emplacements et un pourcentage est fixé entre places intérieures (70 %) et extérieures. La meilleure solution et la plus confortable est toujours de garer sa voiture dans l'immeuble où l'on habite. Pour éviter les systèmes compliqués de rangement automatique et par économie, nous avons proposé de concentrer les garages du voisinage

dans certains immeubles bas et épais dont la forme s'y prête mieux. Mais les commercialisateurs s'y sont opposés : impossible de vendre cher un appartement dans les tours en imposant un garage de l'autre côté de la rue ! Au terme d'un débat consensuel, nous envisageons donc d'installer ces systèmes sophistiqués.

Maintenant, pourquoi avons-nous voulu de tels objets un peu mystérieux ? C'était l'une des rares directives données aux architectes des immeubles. Nous avons ainsi pu aligner des formes simples sans effet de série répétitive. À vrai dire, c'est le site qui nous a inspirés ! C'est le port ! Il faut aller dans l'Europoort : c'est une sorte de zoo avec une collection de bâtiments et de structures en tout genre. Nous voulons faire sur le Müller Pier un quartier d'habitation qui ait l'apparence et l'identité d'un espace portuaire, un quartier qui donne l'impression d'habiter un port, en retrouvant les qualités intrinsèques, quasi abstraites, de cet espace : le contraste entre l'immensité de l'eau et des endroits très intimes, la vue lointaine et les enfilades à travers les bâtiments avec des points de vue souvent énigmatiques. Nous avons recherché cette beauté pas toujours explicite d'objets mystérieux afin de dégager une atmosphère, un « esprit du lieu » comme on dit en français.

D O M I N I Q U E M O N T A S S U T

Architecte-conseil du département du Tarn

Merci pour la présentation de ce projet frais et élégant qui est parfaitement typique et représentatif de l'architecture hollandaise, laquelle est toujours en rapport étroit avec le paysage, avec cette eau profonde du port dont nous ressentons l'atmosphère. Je connais le travail de votre agence et ce n'est pas un hasard si vous êtes amenés à vous intéresser à d'autres ports étrangers comme celui de Boston, aux États-Unis d'Amérique. Pouvez-vous nous dire quelques mots sur la *duchness*, sur ce caractère typiquement hollandais développé dans vos travaux ?

B E R T R A N D D U B U S

Architecte-conseil du département du Haut-Rhin

Combien y a-t-il de clients, de commanditaires sur cette opération du *Müller Pier* ? Et comment la maîtrise d'ouvrage urbaine est-elle organisée ?

R U U R D G I E T E M A

Il y a deux clients sur l'opération et ils se partagent les responsabilités. L'un est plus particulièrement responsable de l'aménagement d'ensemble et l'autre plus impliqué dans les réalisations.

L'autre question à propos de la *duchness* est plus délicate... Je me sens tout petit et peureux comparé à ces héros hollandais de l'ancien temps dépeints par Michel Velly, commerçant avec les Indiens

d'Amérique ou naviguant sur les mers d'Extrême-Orient, comme le montrent les estampes japonaises de l'époque... Et maintenant il faut faire avec ce passé et avancer. Très difficile de définir la *duchness*... Je viens juste d'écrire un article pour un magazine intitulé « *Duchness* à votre service » parlant de mes aventures en Chine où j'étais invité avec des ingénieurs dans le nouveau contexte économique pour faire sur place un beau morceau de ville hollandaise dans la ville nouvelle de Pudong, en mettant les bonnes couleurs... Nous avons questionné les confrères chinois avec qui nous étions en relation pour savoir ce qu'ils recherchaient et pour toute réponse nous avons obtenu au bout de deux jours des images d'un canal d'Amsterdam, de tulipes et de moulins-à-vent... Alors nous avons réinterprété la question à notre manière : ce que la ville pourrait être ? Avec quelle structure urbaine évolutive ? Avec quel rapport à l'eau, quels réseaux hydrauliques ? Nos réponses étaient certainement un peu *dutch* mais les Chinois voulaient en définir l'image des maisons sur le canal et des tulipes... Et le bureau qui nous questionnait a préféré conserver l'affaire. Il y a tant d'interprétations possibles... La Hollande elle-même est curieuse de savoir ce que la *duchness* peut bien être aujourd'hui.

J E A N - C H R I S T O P H E T O U G E R O N
Architecte-conseil du département de l'Aube

Au-delà de l'architecture d'objets et de la réponse urbaine très intéressante qui nous est présentée, nous manquons d'éclairage sur la maîtrise d'ouvrage publique et les raisons de ce grand enjeu sur Rotterdam. On a bien compris les courants architecturaux et la transversalité opérée avec la question urbaine depuis le début du siècle, dans des époques de débats politiques et sociaux intenses mais très différents de ceux d'aujourd'hui. On a bien compris hier que Madame Thatcher a eu bien raison d'abandonner les aides publiques aux offices de Camden et Lexington pour libérer le marché des Docks mais je pense qu'à Rotterdam et à Amsterdam, le débat est autre que celui conduit sur les *Docklands* de Thatcher. J'aimerais quelques éclairages là-dessus.

M I C H E L V E L L Y

Je vais m'aventurer dans un champ qui n'est pas tout à fait le mien pour tenter de répondre. Il faut rappeler que la part du logement social était en Hollande prépondérante et qu'une sorte de désengagement de l'État est opéré à partir de 1994. Le nouveau dynamisme de la maîtrise d'ouvrage est caractérisé par des montages qui font beaucoup plus appel aux acteurs privés que chez nous. Ce secteur privé est incarné notamment par de très grands groupes généralistes qui ne sont pas diabolisés comme les acteurs privés peuvent l'être chez nous. Une sorte de culture transversale de la ville est ici passée jusque chez les promoteurs. Je sais que sur le secteur des docks d'Amsterdam un système complexe s'est mis en place, une

sorte de tour de table réunissant en un consortium, le *New Deal*, les opérateurs et les financiers... Des banquiers, ce qui paraîtrait tout de suite suspect chez nous. Mais nous disposerons d'informations plus précises de la part de Jean Piret, au centre d'information de *Kop van Zuid*.

Et pour revenir à mes moutons, ce qui me frappe le plus dans ces opérations, c'est leur qualité rationnelle: l'approche rationnelle des opérations. Et je pense définitivement que nous en manquons. Pour moi voyager, c'est apprendre, non pas faire un collage de choses entrevues. Ce pays nous donne une immense leçon de rationalité. Nous sommes vraiment, vraiment, trop compliqués! C'est l'une des leçons que j'ai apprises ici.

E V A S A M U E L

Architecte-conseil du département de Seine-et-Marne

Approche rationnelle, certes, mais sans oublier la dimension culturelle. Les deux vont ensemble et nous avons tendance à les séparer.

M I C H E L V E L L Y

Les architectes hollandais savent opérer ce mélange. Nous considérons trop souvent le rationnel comme appauvrissant; chez eux, c'est le contraire: valorisant. Jamais il n'y a de sous-culture engendrée par la rationalisation.

Opération de logements sur IJburg, nouveau territoire d'Amsterdam

EXPOSÉ DE VERA YANOVSHCHINSKY

Architecte à La Haye

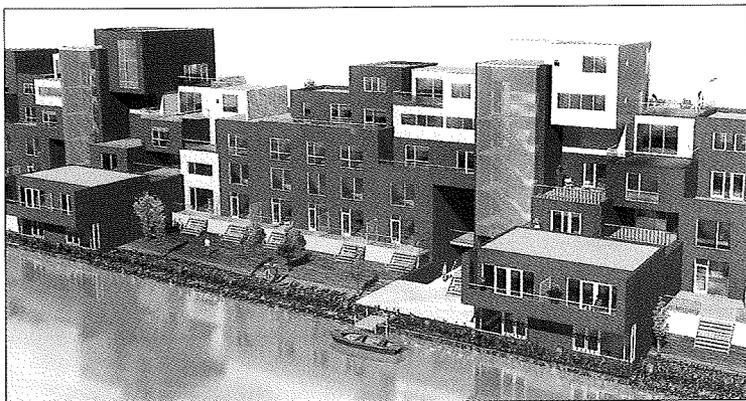
(Traduit de l'anglais)

BONJOUR ! Ce sera mon seul mot de français car il m'est plus facile de m'exprimer en anglais - et pour vous de me suivre - que si j'essayais de parler en français. Je m'appelle Vera

Yanovshtchinsky et je suis implantée à La Haye. Nous sommes entre vingt-cinq et trente à l'agence et nous travaillons sur des projets de différentes natures à travers la Hollande. Mais il m'a été demandé d'insister plus particulièrement sur l'opération que nous conduisons en ce moment sur IJburg. Je vous donnerai pour commencer quelques éléments d'information sur le développement qui y est engagé. Je vous dirai également comment ce projet vient s'insérer dans la trame urbaine envisagée et comment il a évolué. L'opération est actuellement en cours de construction et nous n'avons que des images à vous montrer. Mais je sais que demain, vous aurez l'occasion de voir le chantier de plus près et j'espère que vous pourrez sentir le béton frais...



L'île artificielle d'IJburg est un pan des nouveaux aménagements lancés aux Pays-Bas au début des années 1990, quand le gouvernement a décidé de développer la production de différentes catégories de logements. Cette idée de lancer un plan de 800 000 logements en dix ou vingt ans participe de la volonté de mélanger logement social et habitat privé dans les grandes agglomérations. VINEX est le nom de ce plan-programme lancé à l'initiative du gouvernement. Il fixe les objectifs et les localisations; *IJburg* est l'un de ces lieux.



Amsterdam, IJburg, vue perspective du Bloc 16a

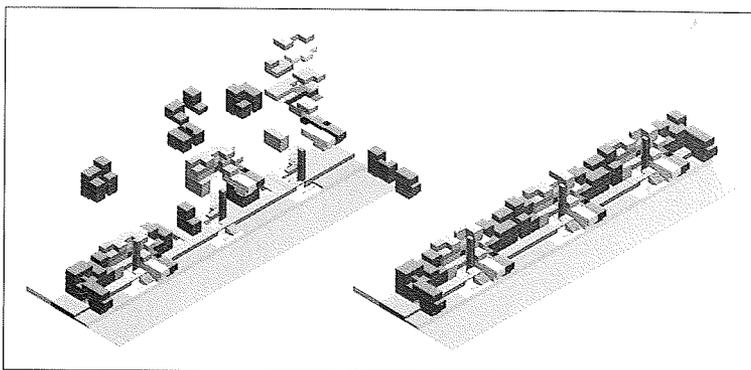
Réaliser un tel programme dans un pays déjà fortement urbanisé et très dense, où il n'y a ni espace libre ni lieu vacant, exige de trouver les emprises nécessaires à ces développements. C'est ainsi que des nouveaux territoires comme IJburg ont été créés. Car Amsterdam, qui concentre les besoins les plus

criants, dispose des opportunités foncières les plus restreintes et limitées. En revanche, il y a beaucoup d'eau tout autour d'Amsterdam et les Hollandais ont par tradition le don de transformer l'eau en terre. C'est ce qui se passe maintenant aux abords d'Amsterdam : ce sont de nouvelles terres qui sortent de l'eau à IJburg. Pour l'instant, ce territoire ne ressemble à rien sinon à un désert de sable ! Vous pourrez constater demain à quel point ce lieu est pour l'instant vide et désolé. L'idée est de développer un nouvel urbanisme et de nouvelles typologies d'habitat sur ce territoire nouvellement fabriqué.

Le site d'IJburg est développé selon un partenariat public/privé, avec la municipalité d'un côté et des groupements de promoteurs de l'autre, réunis en consortium. Et ce sont les promoteurs qui choisissent les architectes... Une équipe de coordination urbaine et d'évaluation de la qualité a été mise en place, regroupant architectes et urbanistes, pour superviser le travail des nombreux concepteurs et veiller au respect de l'esprit recherché sur ce lieu. Chaque architecte, bien sûr, veut apporter sa touche et promouvoir ses idées et l'équipe de coordination s'attache à l'unité et à l'identité de la ville à ériger.

Parlons maintenant du premier secteur en cours d'urbanisation. Quelque 6 000 habitations y seront construites, en je ne sais pas combien de temps... L'idée est de faire ici un vrai morceau de ville et non pas une banlieue. Le *master plan* arrêté par l'équipe d'architectes et d'urbanistes, moitié privé moitié public, fixe une trame générale qui comporte de place en place des points forts dans l'idée des *superblocs* expérimentés à Borneo-Sporenburg. Chaque îlot sera pris en charge par un architecte principal avec l'obligation d'inviter d'autres confrères à réaliser des parties du *bloc* (ou îlot) ou des étages du *superbloc* sous son contrôle. Certains de ces programmes ne sont pas des blocs mais des linéaires d'environ 170 m ou 180 m de long sur 20 m ou 25 m de large.

Mon agence a donc été invitée à concevoir l'une de ces opérations en bande: le bloc 16a. Nous avons commencé à travailler sur la base d'un programme de quarante habitations, persuadés d'être l'unique concepteur de l'opération tant elle était petite,



IJburg, Blob 16a, combinaison de 52 logements

comparée notamment aux *superblocs* d'une capacité de 180 logements. Notre composition est basée sur le principe d'une forme générale susceptible d'être divisée ou recoupée de différentes manières en petits éléments, afin de montrer ce qu'il était possible de faire à partir d'un tel terrain. Nous avons des réunions de confrontation entre architectes, à quarante ou soixante autour de la table avec des tonnes de documents à montrer. Il fallait faire vite et nous étions partis pour construire rapidement mais hélas, cela ne se passe pas comme prévu. Tout était pourtant organisé dans cette idée...

Quand tous nos plans furent dessinés, l'équipe de coordination et de qualité nous a déclaré qu'il n'avait jamais été question de nous laisser faire seuls l'opération et qu'il nous fallait inviter un confrère, même pour quarante logements ! Le moment était mal choisi pour changer de fusil d'épaule et ce fut douloureux à admettre. Le principe de cette urbanisation est de trouver des continuités, de chaîner les opérations entre elles, et non pas de procéder par morceaux autonomes et collage. Nous étions dépités à l'idée de scinder l'opération, alors portée à cinquante logements, pour en confier un bout à un autre architecte. L'urgence nous a conduits à trouver une solution inédite, du moins pour nous, en donnant carte blanche au confrère invité sur certains éléments de notre épannelage général providentiellement fractionné en séquences plus ou moins répétitives. Certaines habitations de forme cubique reviennent de place en place et s'isolent assez facilement. Nous avons ainsi choisi les parties de l'ouvrage à rétrocéder au confrère. La démarche et le résultat pour finir nous conviennent et je suis maintenant convaincue qu'il est très moderne et actuel de procéder de la sorte.

Nous avons donc en tout 52 habitations dont 18 maisons et 32 appartements, avec pour finir deux lots vendus à des particuliers qui construiront leur propre habitation. Par maison, il faut comprendre en Hollande une construction de plain-pied et sans voisin

au-dessus de soi. Les trois quarts de notre linéaire sont ainsi occupés par les maisons individuelles et un quart par les appartements. Mais les maisons ne sont pas ici formalisées de manière traditionnelle et nous avons essayé de donner aux appartements les qualités attendues d'une maison individuelle, notamment de grands prolongements extérieurs sous forme de terrasses.

L'opération étant implantée sur la première voie d'entrée du site, nous avons voulu lui donner une façade urbaine côté rue et la développer de manière complètement différente sur l'arrière, côté canal, avec des terrasses étagées et des recoins intimes, dans un esprit plus campagne. Le linéaire bâti se compose en réalité de trois



séquences répétées avec une entrée centrale et des formes variées qui traduisent la grande diversité des plans d'habitation. Les maisons sur trois niveaux laissent une grande liberté d'aménagement et d'occupation, de même que les appartements qui offrent des plateaux libres avec des noyaux sanitaires.

Bien sûr, quand on superpose des cubes comme ici, le point le plus important est la question des accès, surtout quand l'économie du projet impose une entrée, une cage d'escalier et un seul ascenseur. Le parking s'étend en longueur sous l'ouvrage, avec trois circulations verticales autour desquelles sont regroupés les appartements. Ces circulations permettent également à tous les habitants d'accéder à l'eau. Implantées contre les appartements, les maisons disposent d'un accès direct à la rue. Certaines sont traversantes, de la rue à l'arrière. Le terrain au bord du canal est partagé entre les maisons riveraines, avec des parties accessibles à tous les habitants.

La façade arrière donnant sur l'eau, la plus morcelée, montre très distinctement les interventions du confrère que nous avons invité à travailler avec nous : ses parties sont réalisées en bardage d'aluminium blanc quand notre construction est en brique ; et ses percements sont différents. Il s'agit vraiment d'une autre architecture, également visible depuis la rue, sur la longue façade plane et répétitive où les halls d'entrée des appartements et les accès individuels des maisons sont faciles à repérer.

La densité : réalité ou idée fausse

EXPOSÉ DE KEES K A A N

Architecte associé, agence Claus en Kaan à Amsterdam et Rotterdam

(Traduit de l'anglais)

APRÈS LES PRÉSENTATIONS de Frits van Dongen, Ruurd Gietema, Vera Yanovshtchinsky et de Pierre Gautier qui nous ont beaucoup parlé de la Hollande, je ne vois pas bien ce que je pourrais dire de plus... Mais comme je ne veux pas

simplement vous parler de mes projets, j'ai préparé quelque chose pour aujourd'hui : un propos très rapide et simplifié pour vous donner une idée de l'aménagement en Hollande au ^{xx}e siècle. Ces quelques éléments de contexte vous aideront à mieux comprendre les opérations que vous allez visiter ce week-end, dans quelle tradition les resituer... Car vous allez tous vous poser la question d'un air catastrophé : « comment tout cela a-t-il pu arriver en Hollande ? Pourquoi cette volonté publique, pourquoi ce partenariat public/privé, pourquoi tous ces promoteurs et banquiers, etc. » Eh bien, cela a pu se produire parce que depuis un siècle nous avons un peu pratiqué l'urbanisme, de manière simpliste certes, mais nous l'avons fait. J'ai compris que le thème de votre voyage était la densité ; aussi j'ai choisi de vous montrer quelques cartes et des images. Mais je pense aussi vous montrer en quelques photos de cultures et de polders qu'il n'y a pas de densité en Hollande ! Evidemment, un cliché nocturne du nord de l'Europe pris de satellite me contredirait... Mais tout n'est pas éclairé comme ça en Hollande ! Il est vrai que nous sommes quelques-uns à vivre dans ce pays. La densité au kilomètre carré y est même supérieure à celle du Japon mais bien moindre qu'en Allemagne et ne parlons pas de la France, trois fois moins peuplée. Mais qu'est-ce que la densité ? Comment la définir ? Par le nombre d'habitants ou le volume de béton coulé par mètre carré ? Par pieds de tulipes au mètre carré ? Ou bien quand les habitants



Amsterdam, Maisons en bande, Borneo Sporenburg

commencent à jouer au football sur le toit des immeubles comme je l'ai vu faire au Japon depuis ma chambre d'hôtel, pendant la dernière Coupe du monde ? C'est nouveau : trois ans plus tôt, sur le même toit au vingtième étage de l'immeuble voisin, les mêmes jouaient au base-ball... La meilleure façon d'appréhender la densité est encore de regarder les villes, de comparer Manhattan et le centre de Tokyo, et c'est bien



Amsterdam, maisons en bande, Borneo Sporenburg

différent de Rotterdam. Je ne connais pas les chiffres mais je suis sûr que Paris est beaucoup plus dense que n'importe quelle ville des Pays-Bas. Paradoxalement, on pourrait dire que la Hollande est dense en considérant les campagnes, ses champs de serres et ses troupeaux, mais pas si dense dans ses villes où l'on respire... C'est la lutte finale pour l'espace vital : nous nous battons avec les vaches ! Nous avons sur ce territoire quatre millions de vaches, treize millions de porcs, cent millions de poulets élevés en batteries, cent mille chevaux – ce n'est pas trop – et seize millions d'humains en face ! Si nous calculons la place dont disposent les vaches, cela fait officiellement 2 250 m² par vache. En comparaison, chaque habitant dispose en moyenne de 40 m² (photos de microlotissements). Alors évidemment, les promoteurs tentent de convaincre le gouvernement d'assouplir les interdits sur le foncier. Sur l'ensemble du pays, seulement 10,7 % du territoire est construit. Ce qui n'est pas tant ! Ce n'est pas vrai qu'il n'y a pas d'espace en Hollande... Il y a assez d'espace dans notre pays ! Simplement, cet espace ne se trouve pas toujours au bon endroit. Alors pourquoi nos maisons sont-elles si petites ? Parce que le gouvernement n'autorise pas à construire n'importe où ; il faut du terrain pour les routes, etc. Chaque habitation représente une emprise urbanisée de 250 m². Autre chose qu'il faut bien comprendre : les gens étaient quatre par logement il y a trente ans et ce ratio est tombé aujourd'hui à 1,3 personne par logement. Alors je comprends pourquoi nous devons tant construire. De plus, nous sommes l'une des rares nations en Europe à croître aujourd'hui. J'ai appris à l'école que nous étions treize millions, maintenant nous sommes seize millions et nous serons dix-huit dans dix ans selon les prévisions... J'étais la semaine dernière en Allemagne et un professeur d'université me disait qu'il y a actuellement un million et demi de logements vacants dans ce pays, à démolir probablement... Peut-être devrions-nous émigrer là-bas ? En Italie, la chute démographique est encore plus forte.

Cependant, j'oserais dire qu'il n'y a pas de réelle densité en Hollande. Je dirais plutôt qu'il a une densité de béton et d'infrastructures car nous sommes devenus une plaque tournante pour l'Europe, avec l'Euport et l'aéroport d'Amsterdam où les gens ne font que transiter. Il n'y a pas de réelle densité urbaine : nos villes sont moins peuplées que Paris, moins noires de foule sauf peut-être le centre d'Amsterdam certains week-ends. Donc, il faut savoir de quoi on parle ! Cela peut sembler dense mais peut-être que les gens sont partis en laissant les maisons vides, peut-être que les voitures sont vides... Peut-être y a-t-il personne dans ce secteur de la ville, à ce moment de la journée...

Certes, les acteurs économiques ont concentré leurs forces ici et ils considèrent la Randstad comme leur aire de prédilection. Mais ce n'est pas une métropole, c'est plutôt un archipel de banlieues et de zones périurbaines mêlées. La métropole du delta du Rhin n'existe pas plus, car elle est essentiellement composée de banlieues. Elle compte deux siècles de communautés villageoises et un siècle d'habitat social.

Ce plan d'extension d'Amsterdam de 1940 n'a jamais été réalisé ainsi mais on y voit les canaux concentriques du XVII^e siècle qui furent creusés en trente ans et les extensions neuves également construites en trente ans. Telle est la tradition. Et la ville grandit... Et nous recouvrons l'eau ici ou là, comme à *IJburg* aujourd'hui. Il y a un an, l'institut d'aménagement en charge de tous les réseaux hydrauliques a mis à jour cette publication qui recense tous les ouvrages et travaux d'infrastructures réalisés en Hollande et cet ouvrage existe maintenant depuis deux cents ans. Cette permanence se retrouve aussi dans l'habitat, avec la loi sur le logement social qui a jeté les bases et le cadre de cette production au début du XX^e siècle. Nombre de corporations ont commencé à faire des plans et à sortir des cités-jardins par exemple. Et par la même occasion, le bâtiment et l'industrie se sont penchés sur tous ces aspects de la construction industrialisée et économique pour satisfaire les objectifs. On peut traverser tout le siècle en suivant ce fil, des cités-jardins de Berlage à aujourd'hui. À l'époque de Berlage, personne ne voulait venir s'installer au milieu des terrains vagues et c'est aujourd'hui quasiment le centre ville.

Notre manière de penser est profondément fonctionnaliste, dans l'organisation même de la société autour du noyau familial, du voisinage au quartier, etc. On fonctionne comme ça ! À l'époque de Berlage, la famille comptait six personnes... Les extensions urbaines des années 1950 sont intéressantes pour l'urgence qu'elles représentent dans l'immédiat après-guerre. Elles deviennent plus élaborées dans les années 1960 avec les

villes nouvelles et un habitat innovant... Puis l'arrivée du métro à Amsterdam dans les années 1980... Et nous arrivons au programme VINEX (pour *vier nota extra*). Le gouvernement fixe des directives précises pour organiser l'urbanisation sur les dix ans à venir : où construire, où faire passer les routes, où aménager des réserves naturelles, quelles villes développer ou pas... Où mettre précisément l'argent. L'appareil de production a suivi le mouvement, collant de près la politique des organismes de logement. Pas de problèmes pour faire dans les normes mais en dehors, cela coûte trois fois plus cher. On sait faire économique ou hors de prix, pas de milieu !

Depuis, nombre d'organismes de logement sous contrôle public ont été privatisés, conservant en dote leur patrimoine, et les entreprises de bâtiment se sont progressivement constituées en sociétés d'aménagement et de développement en reprenant ces organismes. Tout le programme VINEX mis en place dans les années 1990 relève de ces consortiums et d'énormes montages financiers. Les opérations VINEX prennent place aux abords immédiats des villes. Leur densité, comparée aux extensions des années cinquante-soixante, est une fois et demie supérieure si bien que tous les espaces verts que vous trouviez sur ces opérations ont disparu. Les espaces verts sont désormais privatifs. L'individualisme s'en trouve incontestablement conforté : vous vivez dans votre maison, dans votre monde, votre voiture devant la porte et votre jardin derrière... Quand les espaces publics deviennent de l'eau, c'est très avantageux : pas de pelouse, pas d'entretien. C'est très efficace, ça fait écologique et la maison s'en trouve valorisée. C'est ce qui a fait le succès de notre première opération dans le cadre du programme VINEX. Tout le monde veut aujourd'hui habiter au bord de l'eau avec son petit bateau. Et si la voie de desserte passe devant, entre l'eau et la maison, elle est annexée comme un jardin. J'ai tout de même proposé à la municipalité d'y poser des pavés.

Sur *IJburg*, je voulais réaliser des maisons environnées d'eau avec quelques pompes pour réguler le niveau. Rien de nouveau : partout en Hollande sous le sable vous avez de l'eau et des pompes... On construit sur l'eau !

Le contexte le plus fréquent aujourd'hui reste les friches portuaires. Mon premier contact avec l'eau s'est fait sur les docks est d'Amsterdam. Cette première réalisation a été jugée trop monotone et répétitive, impropre à générer une ambiance véritablement urbaine. La question est devenue la suivante : comment urbaniser ce môle avec un grand nombre de maisons, une forte densité et des typologies riches et variées ? Un an plus tard,

Adriaan Geuze de West 8 répondait sur *Borneo-Sporenburg* avec des « blocs » très imposants remplis d'appartements. La densité ainsi obtenue par West 8, nous avons pu développer en pied un autre type d'habitat en bande que les promoteurs du consortium se sont partagé en lots, avec des maisons sur rue et des maisons arrière pour atteindre une forte densité sans trop d'inconvénients et une grande variété de plans. Les promoteurs n'étaient pas chauds. Une première tranche expérimentale de vingt maisons a été réalisée; elle s'est vendue en une heure un samedi matin. Je m'en souviens encore ! Et nous avons pu continuer et les autres avec nous. Ce fut un formidable exercice de logistique avec des modes de construction imposés. Tout ou presque était donné d'avance: l'ossature bois, la brique, les châssis en bois... La liberté était comptée mais nous avons pu dessiner, par exemple, une petite courette devant pour mettre la voiture, et même, retourner la maison sur la petite rue adjacente, avec une intimité vraiment villageoise. Ce sont de petites maisons profondes de douze ou treize mètres, avec la lumière qui pénètre à l'intérieur par les courettes.

À Rotterdam, dès les années quatre-vingts la municipalité a envisagé l'urbanisation du secteur de Kop van Zuid. C'était bien avant la construction du pont Erasmus et des tours de bureaux de Piano et Foster sur le *Wilhelmina Pier*. Aujourd'hui, pour changer, la municipalité a décidé d'introduire de l'habitat sur le *Wilhelmina Pier* menacé de gros problèmes de circulation. Il faut donc se prémunir au préalable de l'invasion automobile et un silo d'environ 600 places de stationnement est programmé derrière le théâtre Luxor. Je suis curieux de voir comment ce secteur va évoluer.

Nous travaillons en ce moment sur la presqu'île suivante, en partie habitée et toujours occupée par des activités portuaires. Une sorte de Giudecca qui représente la plus évidente extension des prochaines années. Il faut y réussir la juxtaposition des bâtiments existants et des nouvelles opérations, dans le respect des identités respectives. Ces grands bâtiments ont beaucoup de caractère et ils vont rester. Nous travaillons sur ce grand secteur le long de l'eau mais ce ne sont que des études prospectives. Et je me dis qu'il n'y a pas de réelle densité en Hollande quand je vois des espaces tels que celui-là. Tout est possible ici et nous avons plein d'idées sur le fonctionnement du quartier et la typologie d'habitat à implanter, jusqu'à envisager de réintroduire de l'espace public et des lieux de vie collective. Les seules limites sont celles que mettront les gens qui habitent déjà sur place et qui se sont organisés dans la perspective des démolitions partielles program-

mées. Il faut expliquer à six cents personnes que vous allez mettre à bas leurs immeubles pour faire quelque chose de mieux... Bien sûr, ils veulent tous des choses charmantes, des maisons avec des toits et autres anecdotes pittoresques.

Pour finir, il faut parler des nouveaux territoires artificiellement gagnés sur la mer et de Ijburg en particulier, cette future extension d'Amsterdam qui sera raccordée par une rocade mais il faut imaginer vivre là, sans avoir besoin de se rendre à Amsterdam pour quoi que ce soit.



Débats

BÉATRICE DOLLÉ

Architecte-conseil du département de l'Hérault

Les coûts de construction affichés semblent deux à trois fois plus élevés qu'en France comme on a pu le constater sur l'opération de Vera, avec 7,5 millions d'euros pour cinquante logements avec parking. Qu'en est-il en réalité ?

K E E S K A A N

Il vaut mieux être précis quand on parle d'argent ; on peut dire que les opérations de logements sortent en Hollande à un coût moyen de construction d'environ 900 euros le m² habitable, auquel il convient de rajouter le foncier, les honoraires de l'architecte. Le foncier, bien sûr, fait la différence. Je ne connais pas les prix sur l'île d'Ijburg mais je sais qu'ils sont élevés. Autre chose est le prix que les gens payent à l'achat... Les prix – et la valorisation escomptée - ne sont pas du tout les mêmes à Rotterdam et à Amsterdam et je préfère être prudent sur ces aspects du marché.

V E R A Y A N O V S H T C H I N S K Y

Le coût de la construction sociale est en général moindre : environ 800 euros le m² habitable. Il y a aussi beaucoup à dire sur la typologie et les prestations selon que l'immeuble possède ou non un ascenseur, est desservi par coursive ou par palier, avec un nombre restreint d'appartements, etc. Et, bien sûr, les prix ne sont pas les mêmes en ville et en zone rurale... On ne peut pas dire que la construction soit économique à Ijburg mais elle n'est pas excessive.

A N D R E A S C H R I S T O - F O R O U X

Architecte-conseil du département du Jura

Je voudrais savoir quelles sont les relations entre les promoteurs privés et les architectes - car nous souffrons en France de relations souvent conflictuelles – et jusqu'où va la mission de l'architecte. Et puisque Vera a parlé de développement durable, j'aimerais savoir comment cette exigence est prise en compte dans les projets. Enfin, je me pose la question de savoir ce que vous comptez faire de la population installée sur l'île ?

V E R A Y A N O V S H T C H I N S K Y

La question des honoraires est très débattue actuellement en Hollande. Je pourrais vous dire ce qui serait idéal... Mais la réalité est actuellement désastreuse. Tous les architectes se battent en Hollande pour une meilleure rémunération. Nous percevons des honoraires du lancement des études jusqu'à la livraison de bâtiment, ce que nous appelons la mission complète ou les 100 %. Le plus souvent, ces pourcentages commencent dès la lecture du programme, parfois plus tard... Parfois nous n'avons qu'à interpréter le plan d'urbanisme, parfois plus. Les architectes ont perdu une partie de la maîtrise de la construction, notamment les missions d'exécution et de maîtrise du chantier. Dans la plupart des cas, nous conservons la part des honoraires attachée à l'exécution technique et nous perdons celle relative à l'administration et à la gestion des travaux. Les promoteurs ont leurs propres personnels pour réaliser ces tâches et c'est là-dessus que vous perdez la touche finale à apporter au bâtiment. Cela arrive souvent et nous rend tous très malheureux. En règle générale, nous avons rarement la maîtrise des travaux...

Par ailleurs, je suis persuadée que nous devons formellement refuser les esquisses ou les avant-projets sans suite comme les seules prestations finales.

K E E S K A A N

J'aimerais ajouter que la position des architectes est très étrange en Hollande, entre promoteurs et municipalités. Les promoteurs ont leurs propres entreprises et mon expérience personnelle porte sur 90 %, avec le suivi de chantier. Nous faisons tous les plans d'exécution et visons ceux de tous les intervenants. C'est suffisant pour de l'habitat. Mais vous devez imaginer que nous sommes à la jonction de l'intérêt public et des intérêts privés. Vous devez être loyal envers le client qui vous paye et en même temps, vous devez intégrer tout ce que votre entourage institutionnel réclame. C'est une sorte de jeu entre les deux et il faut garder la main en faisant des propositions et alternatives. Le temps passe en réunion à argumenter, présenter, représenter... Et le dessin ne représente que 15 % du temps passé.

J E A N - F R A N Ç O I S J O D R Y

Architecte-conseil du département du Loir-et-Cher

Je m'interroge sur le rôle effectif des acteurs et des organismes publics dans toute cette production que l'on nous dépeint aux mains des privés, de la planification au pouvoir des politiques et des associations... Quid des stratégies municipales ? jusqu'où l'architecte indépendant peut-il s'appuyer sur l'aménageur public pour négocier, résister ?

C R I S T I N A C O N R A D

Architecte-conseil du département de la Drôme

Quelle est la participation des collectivités locales dans ces travaux de viabilisation et d'aménagement ? Et ensuite quelle est la part des fondations et autres infrastructures dans le coût de ces constructions quasiment posées sur l'eau ?

M I C H E L V E L L Y

Il faudra poser la question tout à l'heure au représentant de la municipalité qui nous recevra au centre d'information de Kop van Zuid.

K E E S K A A N

La municipalité a un rôle important et très fort ; elle donne les directives mais elle n'est pas au front. Elle ne s'implique pas dans le process. L'aménageur public possède les terrains et s'intéresse surtout à la rente. Les urbanistes, eux, sont très attachés à la qualité. L'interaction entre eux n'est pas toujours parfaite. L'aménageur a souvent mobilisé les promoteurs avant que le plan d'urbanisme ne soit arrêté, etc. Mais dans tous les cas, des promoteurs sont sur les rangs et veulent bien faire. La municipalité est d'habitude en position de force et l'équipe Qualité peut faire passer ses idées. Sur IJburg, les choses sont organisées de façon très précise, trop précises je pense, mais Vera peut en parler.

V E R A Y A N O V S H T C H I N S K Y

Il est très difficile de donner une réponse valable dans le temps, hier comme demain, et sur tous les emplacements. Les politiques et les développeurs ne sont pas toujours d'accord mais on peut dire une chose, que le pouvoir et la compétence des urbanistes du secteur public ont beaucoup baissé pour différentes raisons notamment de leur migration professionnelle vers le secteur privé. Ils sont beaucoup plus faibles qu'il y a dix ans et c'est préoccupant. Dans les rangs des politiques, c'est un peu pareil : il y a moins d'ambition publique et moins de compétences dans les services, jusqu'à Amsterdam qui avait une position forte par tradition et qui se replie ces dernières années sur ses quartiers.

L i b r e s p r o p o s

Impressions de voyage

M O N I Q U E D R E Y F U S

Rédactrice en chef de Diagonale

« DIEU A CRÉÉ LA TERRE, les Hollandais ont créé la Hollande », dit un proverbe néerlandais. « *Holland makes space* » lit-on sur de nombreux programmes, livrant peut-être la clé d'un étonnant dynamisme en matière de projets urbains et de prouesses architecturales : au pays où la planification est une affaire d'État, l'art de composer et de jouer avec les quatre éléments, l'eau, la terre, le vent et le soleil, semble une seconde nature.

N'étant pas architecte moi-même, j'ai eu le privilège d'accompagner ceux qui le sont et qui apportent deux jours par mois conseil et assistance aux DDE, à l'occasion de leur séminaire annuel. À Rotterdam et Amsterdam, impossible de m'affranchir d'une présence autant que d'une référence : partout me semblait planer l'esprit de Baruch Spinoza. Où d'autre sa philosophie aurait-elle pu mûrir ? Sa contestation créatrice, son œuvre subversive m'apparurent comme le pur fruit de ce milieu extraordinairement fécond et libéral de la nouvelle bourgeoisie mercantile hollandaise, l'une des plus puissantes d'Europe au XVII^e siècle, et dont la trace est inscrite dans chaque bâtisse de l'une et l'autre des vieilles villes. Me revinrent en mémoire les propos de ce Marrane portugais, exilé, excommunié par la Synagogue avant d'être rejeté par toutes les autres Églises constituées, célébrant dans son *Traité théologico-politique* « le rare bonheur... de vivre dans une République où tous tiennent la liberté pour le plus précieux des biens ». Et d'ajouter que non seulement l'État n'a rien à craindre de la liberté d'opinion mais que celle-ci conditionne la paix sociale.

Aujourd'hui encore, quelles que soient la forme de leur gouvernement et la grave crise politique qui vient de traumatiser les Pays-Bas, semble y régner une liberté d'esprit assortie d'un mépris pour l'hypocrisie. Sous toutes ses formes : l'acceptation, déjà ancienne, de l'interruption volontaire de grossesse, de l'euthanasie, la dépénalisation de la drogue en seraient quelques exemples. Or cette ouverture au pragmatisme, ce réalisme qui consiste « à concevoir ce qui peut

exister raisonnablement », iconoclaste aux yeux de beaucoup, se retrouve logiquement jusque dans les champs urbain et architectural.

Avec la densité de population la plus élevée d'Europe, (455 habitants au km² en moyenne contre 104 en France), le pays fait face, de manière consensuelle, à cette donnée qui lui est substantielle. Condamnée à grignoter en permanence de l'espace à bâtir sur la mer, au prix de gigantesques travaux (la reconversion des Docklands à Amsterdam, celle du port vers l'ouest, le déplacement du canal, l'enfouissement de voies ferrées pour équiper en logements et activités le site des îles de Java, Bornéo et Sporenburg, la conquête de l'Ijburg en vue d'implanter de multiples opérations de logements), la Hollande assume comme une lapalissade le processus de densification urbaine.

Restaurer et construire sont donc ici les maîtres mots. Sans oublier celui de reconstruction, ainsi qu'en témoigne celle, spectaculaire, de la ville de Rotterdam, suite au bombardement de 1940. Très volontariste, la réhabilitation devient le fer de lance de la nouvelle stratégie d'aménagement. Ici, à Rotterdam ont été restaurés à l'identique les anciens entrepôts de tabac, de thé et de café Van Nelle. Ce symbole de l'architecture moderne de verre et d'aluminium, modèle de transparence, de lumière et d'oxygène dessiné par J.A. Brinkman et Leen C. van der Vlugt, ce fleuron de la prospérité importée par l'ex Compagnie des Indes, accueillent aujourd'hui une école de design ainsi que des expositions de jeunes créateurs, architectes d'intérieur, publicistes ou graphistes. Là, refait peau neuve un bâtiment emblématique de la grandeur d'Amsterdam, le futur hôtel de la Lloyd. Les exemples seraient nombreux car le principe solidement ancré.

Aux architectes qui se lancent dans l'aventure de la création et de la construction neuve, également très à l'honneur, il incombe de rivaliser d'imagination dans les formes, la typologie des logements, la composition urbaine, la mise en scène des espaces publics ; d'intégrer harmonieusement leur production dans un paysage linéaire qu'ils scandent de silhouettes de diverse hauteur, lesquelles s'inscriront dans le « haut ciel », selon une jolie expression locale. Est-ce à cette immense voûte céleste pommelée, si caractéristique de l'Ecole flamande que l'on doit de percevoir ici une sensibilité à la peinture et aux arts plastiques quasi innée ? Qu'importe l'explication pourvu qu'on ait le plaisir de découvrir ces lieux de vie denses et cependant amènes, où toute monotonie est brisée grâce à un savant jeu de couleurs, de façades à double peau, de fenêtres au gabarit varié, de multiples détails et finitions qui, bien que reproduits à l'identique sous forme de modules standard et donc rentabilisés, s'affranchissent néanmoins de la banalité et de l'homogénéité.

« Oser l'architecture » semble ici aller de soi : à titre d'exemple, sur l'île de Java, à Amsterdam, semblent cohabiter harmonieusement un immense bâtiment ancien, réhabilité en logements classiques haut de gamme (mais de faible hauteur) par Diener et Diener, une luxueuse tour, toute de noire vêtue par Wiel Arets, à proximité à la fois de modestes maisons individuelles accompagnant la rive, l'ensemble à une encablure de duplex voués à l'accession. Il se peut que ce métissage urbain fonctionne parce que chaque nouveau morceau de ville dessiné tire le meilleur parti de l'élément aquatique. Toujours présent, il prolonge l'espace public intermédiaire que s'approprient les habitants et valorise par un effet de miroir toute parcelle d'espace privé. Nul besoin de pastiche, de style néo... ni même de rideaux. Rien à cacher. La convivialité, et même parfois l'intimité, s'exposent volontiers tandis qu'espaces naturels semi-collectifs et terrasses apportent un grand confort de vie. Tout se passe comme si la qualité architecturale se mesurait à l'aune de la qualité des relations de voisinage. Comme si l'inconscient collectif avait fait sienne l'*Éthique* de Spinoza, prônant la liberté intérieure mêlée à la sociabilité : « Rien n'est plus utile à un homme vivant selon la raison, qu'un autre homme vivant sous la conduite de la raison... pourvu qu'il se méfie, notamment de l'abus de parole et des superstitions. Les affaires humaines iraient beaucoup mieux s'il était également au pouvoir de l'homme de se taire ou de parler. »

Et si l'on retenait la leçon, et qu'au lieu de discourir sur la mixité sociale et fonctionnelle comme sur la régénération urbaine, on se donnait, par exemple, les moyens d'y parvenir ? Et le philosophe visionnaire de préconiser, dans son *Traité politique*, la propriété collective du sol et des immeubles et un gouvernement représentatif d'assemblée ! L'espace est vraiment un bien trop précieux pour en confier la gestion aux seuls professionnels de l'aménagement !

Presque trois siècles et demi plus tard, on ne peut qu'admirer le sens politique et l'actualité d'une pensée contemporaine de celle de Descartes ainsi que... la sagacité des équipes responsables de la programmation urbaine de Rotterdam et Amsterdam aujourd'hui : parce que le sol y est rare, donc cher, et considéré comme patrimoine national, il a été municipalisé. La maîtrise foncière ainsi assurée par la collectivité facilite grandement, il va sans dire, la politique du logement, singulièrement dans sa dimension sociale (même s'il faut noter un fort désengagement de l'État depuis dix ans). La politique des transports y trouve également son compte : à Amsterdam, où une nouvelle voie d'accès, matérialisée par un tunnel percé sous une ancienne barre de logements, relie par un pont le nouveau secteur est au centre ville, circulera également un tram, longuement mûri et démocratiquement plébiscité.

Enfin, la pensée unique n'étant pas très compatible avec la culture locale de la concertation et de la confrontation d'idées et de projets, la ville contemporaine qui continue à se fabriquer ne peut être que polymorphe et polyculturelle. Dans une ville comme Rotterdam, où 52 % de la population est d'origine étrangère et où l'extrême droite vient de réaliser un score historique, on n'en est pas moins fier de l'implantation d'un marché couvert exotique, en plein quartier de renouvellement urbain.

Pourquoi, me suis-je demandé, tant de jeunes architectes néerlandais (au sein d'agences comme West 8, Architectengroep Mecanoo, ou Architeckten Cie) parviennent-ils à signer des opérations d'envergure au côté d'ainés talentueux voire renommés (Rem Koolhaas, Hans Kolhoff, Wiel Arets ou encore Josep Lluis Mateo) ? Comment, en dépit de leur jeune âge et de leur récente pratique, Kees Christiaanse, Vera Yanovshchinsky, Kees Kaan, Koen van Velsen et tant d'autres, ont-ils réussi à innover dans des opérations d'aussi vaste envergure que la reconversion du Müller Pier, à Rotterdam, les opérations de logements sur l'Ijburg ou sur Scheepstimmermanstraat, à Amsterdam ? Et qui plus est à s'imposer brillamment ? Les benjamins de la profession sont-ils mieux formés qu'en France ? Ou leurs maîtres plus humbles ? Les maîtres d'ouvrage et les urbanistes, (Sjoerd Soeters responsable de l'aménagement de Java, Joe Coenen, urbaniste du projet KNSM) plus exigeants et directifs ? Les paysagistes, tel Pieter Klomp pour la ville d'Amsterdam, mieux sollicités et associés ? La société serait-elle à la fois plus perméable et plus tolérante à l'innovation ? Ou cette salutaire complémentarité tient-elle à une organisation plus démocratique du travail, à l'obligation qui est faite aux maîtres d'œuvre de confronter leur pratique, d'ouvrir leur programme à la créativité de confrères et de s'inscrire dans un partenariat public-privé ; à une culture du contrat (au cœur de la philosophie politique de Spinoza, notons-le) ? Ou simplement à la légendaire audace d'un peuple d'explorateurs, de découvreurs de territoires lointains supposés ne point exister encore ?

Pourquoi tant d'émotions suscitées par un urbanisme si contraint et par une architecture si raisonnée ? À quoi tient cette indicible bouffée d'oxygène, qui ne vient pas seulement du large ? Peut-être à cette simplicité qui ancre chaque geste architectural dans l'histoire du pays, dans sa spécificité urbaine et environnementale ainsi qu'à cette diversité d'expression qu'un certain Spinoza nommait générosité intellectuelle.

Le logement individuel dense : l'expérience hollandaise

P A S C A L E J O F F R O Y

Journaliste au Moniteur

Article paru dans le numéro du 22 novembre 2002

LE SÉMINAIRE des architectes-conseils de l'état qui s'est réuni, fin octobre à Rotterdam, sur le thème de l'étalement urbain a été l'occasion de comparer les approches françaises et hollandaises en matière de densité urbaine.

Peut-on faire la ville avec des maisons? L'habitat individuel dense peut-il offrir une alternative à l'étalement pavillonnaire? Comment dans la perspective du développement durable, arbitrer entre le logement individuel (consommateur de foncier et de voirie) et le logement collectif (moins approprié dans le temps, par les habitants)? Ce fut quelques unes des questions soulevées au cours du séminaire annuel des architectes-conseils de l'État, réuni fin octobre à Rotterdam, sur le thème « Nouvelles densités, nouvel habitat, alternative(s) à l'étalement urbain ». Les nouveaux quartiers d'habitat français et hollandais traduisent des cultures architecturales, des situations territoriales et des organisations de la commande différentes qui aboutissent à deux approches distinctes de la densité urbaine.

Vaincre les obstacles culturels

En France où, depuis les années soixante, on assimile densité et immeubles collectifs, la loi SRU- qui prône à la fois le ralentissement de l'étalement urbain et le développement durable- fait l'effet d'une bombe. L'habitat individuel dense y reste un produit rare. Depuis 1950, et mises à part les « maisons de ville » des années soixant-dix, cette exception française nous prive d'alternative entre le collectif vertical et le pavillonnaire étalé, frustrant une double attente- habiter une maison individuelle et vivre en ville.

La plus grande liberté laissée au PLU, qui remplace les POS dans le nouveau dispositif défini par la loi SRU, pourrait faire disparaître certains obstacles réglementaires qui brident l'habitat individuel dense : la taille minimale des parcelles constructibles, l'obligation du recul par rapport à la voie, l'interdiction de la mitoyenneté, les règles d'inconstructibilité par rapport aux limites séparatives.

Reste à vaincre les obstacles culturels, notamment la croyance que les Français rêvent de s'isoler à la campagne (un choix qui relève en fait de l'opportunisme économique) et de posséder une maison au centre d'une parcelle (une demande qui ne résisterait pas à l'attrait d'une ville centre ou de sa proche couronne). L'expérience hollandaise récente est orientée au contraire vers « un urbanisme de logement », porté par la promotion privée, à destination d'une classe moyenne ou aisée. Le Plat Pays est soumis à un fort renouvellement urbain, dans le cadre du programme Vinex (800 000 logements en 10 ans), qui investit de nouveaux terrains créés sur des polders ou qui récupère des zones portuaires abandonnées.

Typologies inédites de maisons

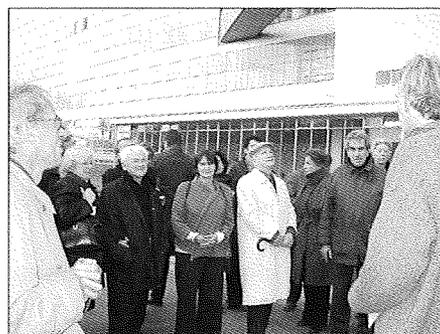
Dans la droite ligne de l'urbanisme rationnel qui rentabilise depuis des siècles ce territoire chèrement conquis sur la mer, le paysagiste Adriaan Geuze a impulsé sur les presqu'îles Bornéo et Sporenburg, à Amsterdam, une typologie inédite de maisons individuelles mitoyennes en nappe, creusées de patio et surmontées de terrasses, parking inclus, serrées le long d'un espace public réduit à des rues rectilignes ou des quais. Construits par les architectes hollandais les plus en vue, ces logements atteignent une densité de 70 à 100 logements à l'hectare, contre 45 logements/ha dans d'autres opérations similaires au Pays-Bas, critiquées pour leur trop forte consommation foncière. Ces opérations de logements individuels denses prouvent, s'il en était besoin, que la différence de rentabilisation du foncier, entre l'individuel et le collectif, est compensée par l'économie de parkings souterrains, la couverture rapide du terrain, l'économie des investissements publics de voirie et, à long terme, l'appropriation des sites.

À Rotterdam, sur le quartier de Kop Van Zuid, des logements en bande sont construits, parfois dominés par des immeubles collectifs plus denses encore. La qualité urbaine de ces projets est favorisée par l'omniprésence de l'eau, qui crée des espaces publics agréables, à faible coût d'investissement et d'entretien. Elle résulte surtout de la qualité architecturale que négocient les villes, qui conservent leurs terrains et les confient aux promoteurs sous forme de bail emphytéotique.

L'album photos



Architecte-conseil en visite à Rotterdam



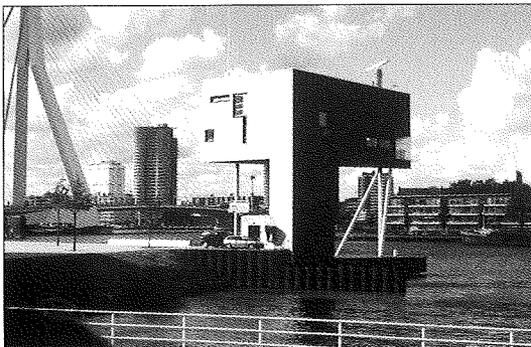
Rotterdam, usine Van Nelle



Usine Van Nelle, photo de groupe devant la façade arrière de l'usine



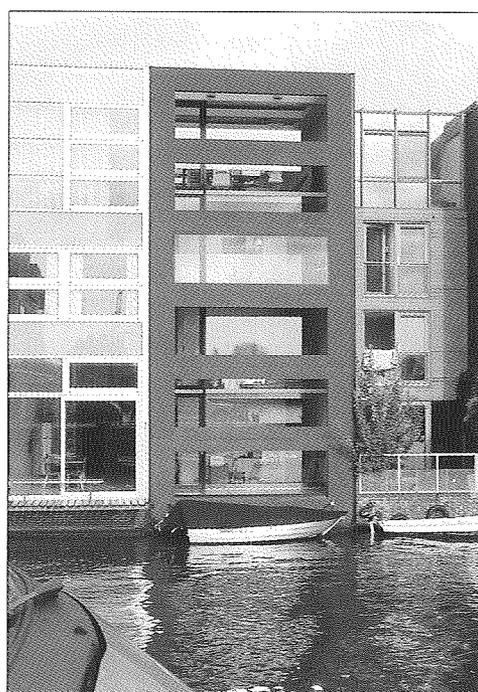
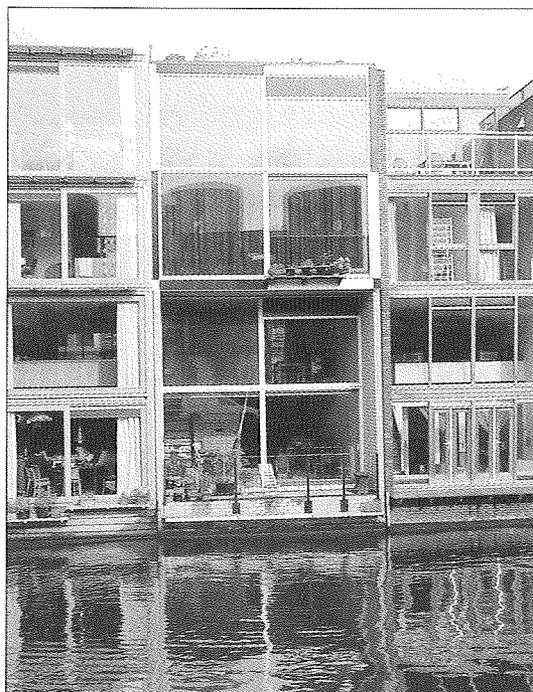
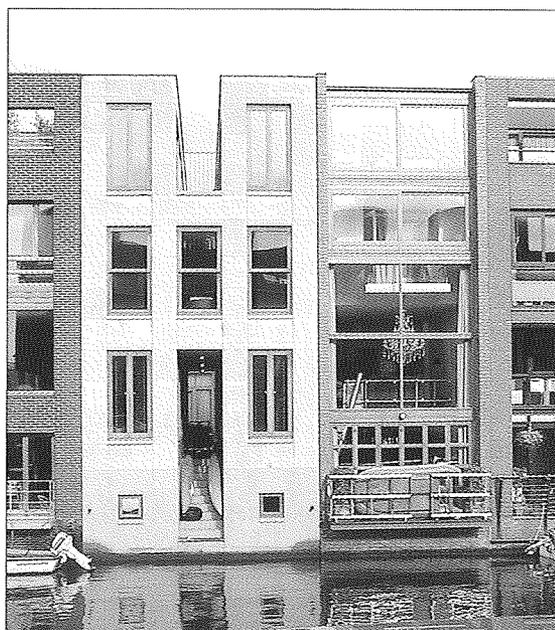
Amsterdam, Borneo Sporenburg, la façade métallique de la Baleine



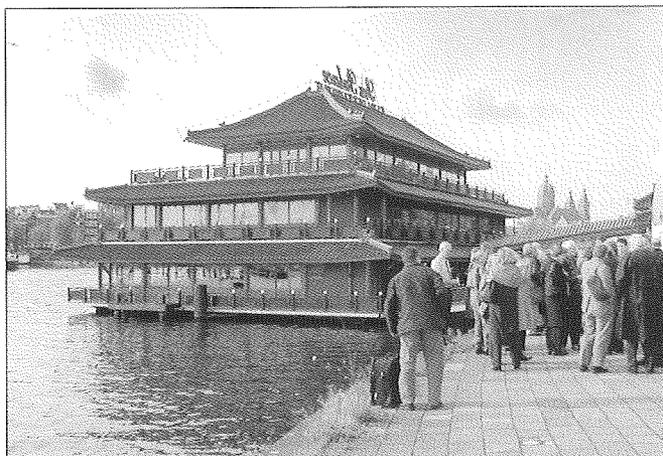
*Rotterdam, Edifice de commande du port,
Kop Van Zuid*



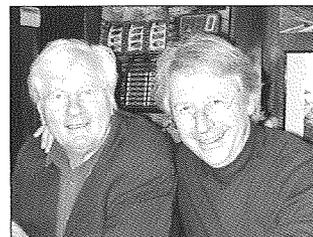
*Amsterdam, Borneo Sporenburg,
Promenade d'architectes-conseil*



Amsterdam, maisons en bande, Borneo Sporenburg



Halte déjeuner à la pagode, restaurant sur l'eau



Joël Gautier et Michel Velly



*Porte d'entrée de l'ensemble Piraeus de Hans Kolhoff
Amsterdam KNSM*



Rotterdam, Ide Unie



Amsterdam, maison Cotimer, Borneo Sporenburg



Transparence



Architectes-conseil embarquant pour le déjeuner



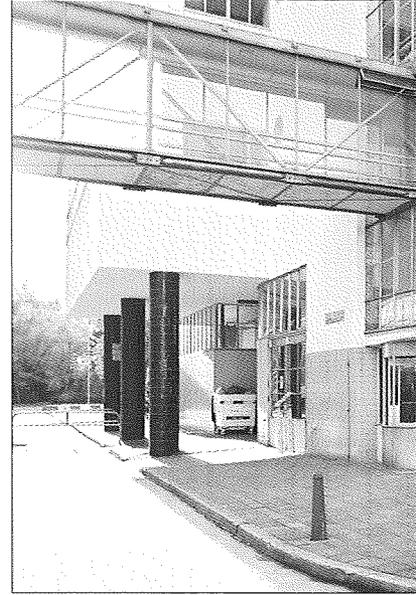
Dans la baleine de Frits Van Dongen



Amsterdam, Docks Est, Borneo Sporenburg



Amsterdam, Docks Est, îlot Java



*Amsterdam, île de Java,
maisons à l'alignement
sur un canal intérieur*



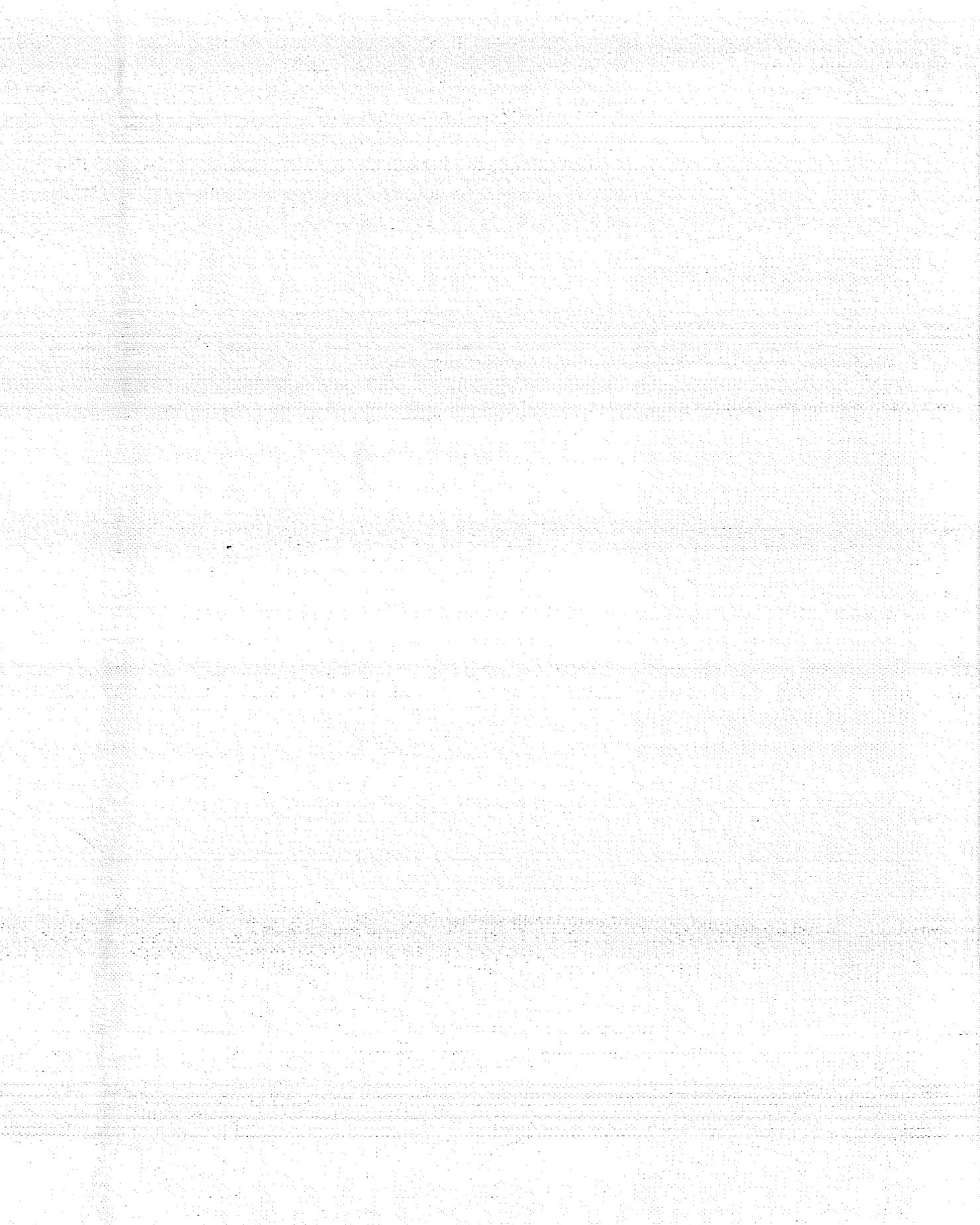


Rotterdam, usine Van Nelle 1925-1931, architectes J.A. Brinkman et L.C. Van der Vlugt



Amsterdam, île de Java, projets de 20 architectes différents, assemblés en îlots urbains épais





SÉMINAIRE DES 18, 19 ET 20 OCTOBRE 2002

Rotterdam et Amsterdam

CONSEIL
8

Nouvelles densités, nouvel habitat : alternative(s) à l'étalement urbain

En matière urbaine, la densité et l'étalement n'ont pas bonne réputation. La densité est censée aggraver les problèmes sociaux. L'étalement est synonyme de consommation d'espace aux frais de la collectivité. La réalité est plus complexe, c'est ce qu'ont mis en évidence les interventions et les débats de ce séminaire.

Le phénomène de l'étalement est lié à la mobilité urbaine, en particulier à l'usage si développé aujourd'hui de l'automobile. La question est donc posée de savoir si la mobilité dessine la ville. Quand la densité s'exprime dans des typologies à l'échelle non maîtrisée, elle est mal vécue et mal acceptée. On peut en conclure que cette notion se réfère à des modes d'organisation urbaine qui peuvent être très différents. L'exemple hollandais est à cet égard significatif.

À Rotterdam comme à Amsterdam, la rénovation des friches portuaires a été l'occasion de mettre en pratique une politique volontaire de production de logements dans de nouveaux quartiers entièrement reconvertis.

Les équipes d'architectes acteurs de ces projets nous ont fait part de leurs expériences et de leurs pratiques. Ils ont suivi des voies originales et réussi la gageure de réconcilier l'architecture contemporaine avec la ville. Superbloc, habitat individuel en bandes profondes, « logements monuments », îlots épais, une série de typologies de logements a été mise en œuvre pour dessiner les contours de la ville contemporaine. Pertinence des échelles urbaines sous le ciel de Hollande et dans les reflets de la mer du Nord, qualité des constructions en brique, en verre ou en béton, diversité et rigueur des architectures, tout concourt à former des quartiers où étalement urbain et nouvelle densité sont en situation d'équilibre.

Au-delà de ses particularismes, l'expérience hollandaise trace ici le contour d'un urbanisme et d'une architecture contemporains ancrés dans le paysage et appuyés sur une véritable culture urbaine.