PARIS PROJET

NUMERO 30-31

ESPACES PUBLICS

PARIS PROJET NUMERO 30-31

PARIS PROJET

ESPACES PUBLICS

TEL. 42 71 28 14
A.P.U.R.
SERVICE DE
DOCUMENTATION
ATELIER PARISIEN D'URBANISME, 17, Bd Morland 75004 PARIS

Les lieux publics sont un legs, anonyme et transmis de tous à tous, de génération en génération, et dont nous avons la conscience plus ou moins claire qu'il est un legs de liberté (...)

Ce legs de liberté est d'autant plus précieux qu'il concerne nos actions les plus humbles et les plus ordinaires, comme celui pour chacun de nous de déambuler à sa façon dans son quartier ou dans sa ville, mais aussi nos actions les plus dramatiques, comme la manifestation politique, la révolte ou les célébrations collectives.

C'est pourquoi les grands lieux urbains dévoilent la ville de manière irremplaçable, dans ce qu'elle a de plus propre et peut-être de plus grand, à savoir sa vocation de liberté, et surtout de liberté partagée, reconnue par tous (...)

Si les grands lieux urbains dévoilent la ville, un nombre très varié de lieux publics sans éclat accueille nos démarches routinières qui, pourtant, maintiennent vivant ce legs de liberté. Et nous savons qu'aucune des grandes actions qui marquent symboliquement les territoires publics de manière durable ne serait possible sans, justement, la continuité, la durée, la répétitivité, la variété des gestes d'appropriation quotidienne, que l'on accomplit sans y penser, mais pour lesquels on choisit justement des lieux publics.

C'est pourquoi tracer une rue, aménager un square de quartier s'inscrivent dans le projet de faire la ville dans son essence. Il y a certes de grands lieux urbains et d'autres plus obscurs, mais les uns ne pourraient être sans les autres, à moins de perdre leur sens.

Perla Korosec-Serfaty, "Vie publique et lieux partagés",
in *Architecture et comportement*, vol. 6 n°4, 1990.

Sommaire

7 Introduction, *Nathan Starkman*

Réflexions sur l'espace public de Paris

12 La transformation des rues de Paris, *François Grether*
24 De l'agora à l'espace public, *Philippe Gresset*
34 Pour des espaces de pratiques multiples, *Marcel Roncayolo*

Réhabliliter l'héritage

44 L'espace public de voirie, *Olivier Nicoulaud*
50 Une apparente simplicité, *David Mangin*
58 La renaissance d'une promenade, *Christiane Blancot*
65 Consultation pour le boulevard Richard-Lenoir
70 Le sauvetage des Champs-Élysées, *Patrick Pognant*
80 Consultation pour l'avenue des Champs-Élysées

Deux nouveaux parcs à paris

88 Deux nouveaux parcs à Paris, *Nathan Starkman*
90 Le parc André-Citroën et son quartier, *Jean-Michel Milliex*
98 Concours pour le parc André-Citroën
100 Un lustre après le concours Citroën revisité, *Jean-Claude Garcias*
116 Entretien avec les lauréats, *Alain Provost et Jean-Paul Viguier*
119 Entretien avec les lauréats, *Patrick Berger et Gilles Clément*
122 Le parc de Bercy et son quartier, *Pierre Micheloni*
132 Concours pour le parc de Bercy
134 Le parc de Bercy, dix paysages sur le mode conditionnel, *Thierry Grillet*
150 Remémoration, *Marilène Ferrand, Jean-Pierre Feugas, Bernard Huet, Ian Le Caisne, Bernard Leroy*

Concevoir, réaliser, gérer l'espace public

156 Un espace de convoitise et de négociation, *Alain Grellety Bosviel*
161 De la voie publique à l'espace public, *François Ozanne*
167 Le propre de l'espace public, *Philippe Galy*
171 La nature de l'espace public, *Janic Gourlet*
175 Un espace policé, *Jean-Pierre Richer*
180 Barcelone à l'heure de la systématisation, *Ricard Pié*

Études et réalisations

192 La place des Fêtes
196 La place Chalon
205 La rue de Flandre
210 La passerelle Solférino
216 La Butte aux Cailles
224 Le pont de Bir-Hakeim
227 Le quartier Montorgueil
231 La place Vendôme

270 Index des œuvres

L'espace public est au centre de la plupart des projets urbains actuels, qu'il s'agisse de mettre en valeur ou de réhabiliter des quartiers existants ou de concevoir des quartiers nouveaux.

C'est en effet à partir de l'espace public – celui des rues, des avenues et boulevards ou des places – que s'organisent la formation de la ville et ses activités, que se constitue et se perçoit son image. Mais ces espaces, avec ceux des promenades et des jardins, sont aussi – à l'égal des monuments ou des ensembles bâtis – des éléments qui caractérisent la cité à laquelle ils appartiennent. Leur situation, leur aspect, tel ou tel détail de leur aménagement ou de leur mobilier peuvent suffire à identifier une ville : la qualité de leur traitement ou de leur entretien peut illustrer une action réussie, ou à l'inverse exprimer la présence de difficultés. Tout cela est particulièrement vrai pour Paris dont le système des voies, des places et des squares est un élément particulièrement marquant de l'histoire et du caractère.

La politique d'urbanisme, redéfinie à Paris au milieu des années 1970 et mise en œuvre par la Municipalité à partir de 1977, a retenu comme l'un de ses premiers objectifs la préservation du paysage de la ville, alors menacé par le développement des constructions en forme de barres et de tours, souvent implantées sans souci du tissu urbain existant. Le plan d'occupation des sols a traduit ces options sous forme de mesures réglementaires qui ont assuré le respect de la trame des voies et permis une inscription plus satisfaisante des constructions neuves dans le cadre bâti préexistant. Les mêmes principes ont été appliqués aux projets des nouveaux quartiers. Le recul du temps permet de mesurer aujourd'hui toute l'importance de ces choix pour le visage de la ville, son développement et sa vie.

Mais ce sont surtout les actions de réhabilitation ou de création portant sur des lieux majeurs qui ont marqué l'évolution récente des espaces publics de Paris.

Les travaux en cours ou récemment achevés en offrent des exemples spectaculaires.

La mise en valeur du patrimoine est illustrée par le réaménagement de l'avenue des Champs-Elysées, ou encore par celui du boulevard Richard-Lenoir qui poursuit la transformation du parcours des canaux dans Paris en une longue promenade plantée. La création s'exprime notamment par deux nouveaux parcs – le parc André-Citroën et le parc de Bercy – qui viennent renforcer en bordure de la Seine l'armature des grands jardins publics ; elle se traduit également par les rues et places tracées dans les opérations d'urbanisme, ou encore par le remodelage de lieux destructurés par les réalisations des années 60, objectif des projets de la rue de Flandre ou de la place des Fêtes.

A ces interventions ambitieuses s'ajoutent celles, nombreuses et variées, qui se préparent ou se réalisent dans les quartiers, à plus petite échelle.

L'examen des projets portant sur l'espace public montre une évolution de leurs principes et de leur conception. L'idée de zones réservées aux piétons – comme aux Halles ou rue de la Huchette – ne recueille plus la faveur des riverains, des usagers et des élus. Elle paraît désormais résulter d'une ségrégation trop stricte prolongeant, dans les tissus anciens, les conceptions qui ont abouti à la dalle piétonne du front de Seine. Imaginés pour supprimer toute confrontation entre piétons et voitures, ces espaces se révèlent difficiles à gérer dans la pratique et suscitent de nouveaux types de conflits, liés à un excès d'animation et de nuisances.

Cela ne veut pas dire que la rue, dans sa forme traditionnelle, susciterait un accord unanime. Des demandes plus complexes, parfois quelque peu contradictoires, s'expriment et se superposent aujourd'hui aux besoins des déplacements et des échanges : "adoucissement" des effets négatifs de la circulation, réduction de la présence de l'automobile, développement d'espaces de jeux, d'itinéraires de promenade ou de pistes cyclables, sans interdire cependant le stationnement, l'accès des véhicules ou les livraisons. Dans une ville où l'espace est compté ces demandes se reportent souvent sur les voies publiques,

d'abord les plus prestigieuses et les plus vastes, celles dont les dimensions offrent les plus larges possibilités de réponse, mais également sur les voies les plus ordinaires, celles qui sont couramment utilisées dans la vie quotidienne.

Ces demandes sont aussi, généralement, très soucieuses du contexte, c'est-à-dire de l'ambiance et du caractère des quartiers, de leur fonctionnement et de leur mode de vie.

Certaines études locales y ont déjà apporté des éléments de réponse originaux. A la Butte aux Cailles, dans le XIII[e] arrondissement, pour préserver et mettre en valeur le tissu pittoresque d'un ancien village, l'adaptation minutieuse du règlement du POS a été combinée avec l'amélioration des espaces publics : plantation d'arbres d'alignement, élargissement des trottoirs, etc. ; dans le secteur de la rue Montorgueil, afin d'assurer le maintien de la fonction résidentielle et du commerce de proximité face à la pression des activités des secteurs voisins des Halles et du Sentier, le retraitement des espaces publics a été associé à la limitation des possibilités d'accès par les automobiles et, là aussi, à une réadaptation des règles du POS.

Si d'autres secteurs encore, comme Montmartre, font l'objet d'approches fines de ce type, ces démarches très spécifiques ne peuvent être étendues à toutes les voies ordinaires. Celles-ci méritent cependant attention. Il faut, en effet, comme le souligne la *Charte d'aménagement de Paris*[1], "éviter un contraste trop net entre des lieux de prestige, objets de toutes les attentions, et les autres, bien plus nombreux, qui ne doivent pas être conçus seulement comme des lieux de service. Tous ces espaces d'où se lit la ville ont une grande importance pour sa vie quotidienne comme pour son paysage ; ils appartiennent au patrimoine de Paris, comme les espaces construits qui les entourent et dont ils sont indissociables. Il est nécessaire d'y réduire l'encombrement dû aux véhicules en stationnement mais aussi, fréquemment, à la multiplication du mobilier urbain disparate répondant à toute sorte de besoins fonctionnels."

Des réflexions ont été engagées dans ce sens par les services de la Ville de Paris et l'Apur. Sans anticiper sur leurs résultats, il est possible d'en évoquer plusieurs thèmes importants, cités par la "Charte" et qui concernent :

- "la forme et l'aspect général des espaces publics, qui devront en faciliter la perception et l'usage et éviter l'encombrement, les obstacles à la vue ou au passage et les complications inutiles ;"
- "les traitements retenus, qui devront associer la simplicité et la qualité d'aspect des matériaux et mobiliers et le respect du caractère parisien, sans exclure l'innovation ;"
- "la place faite aux piétons, qui fera l'objet d'efforts particuliers : définitions de nouveaux espaces réservés ou à accès contrôlé, mais aussi propositions pour les espaces publics les plus courants où cohabitent toutes les catégories d'usagers ;"
- "la propreté, la sécurité et la pérennité de l'aménagement de ces espaces, conditions essentielles de la qualité de la vie quotidienne des parisiens et de l'agrément des visiteurs de la capitale."

Le champ ainsi esquissé est vaste et les questions posées multiples. Certaines renvoient à la tradition parisienne. Le XIX[e] siècle a en effet vu s'instaurer une doctrine de voirie, appuyée sur des connaissances techniques et des méthodes de projet introduites dès avant Haussmann, systématisées sous son autorité, perfectionnées par Alphand et ses services jusqu'au tournant du siècle. De nombreuses villes s'en sont inspirées par la suite.

La croissance urbaine, le développement des contraintes et des besoins que doivent satisfaire les voies publiques et la variété des situations ne permettent pas une attitude trop univoque : ces conditions exigent adaptation et concertation. Il faut donc actualiser les démarches passées, c'est-à-dire sans doute établir des grands principes communs capables d'assurer la cohérence nécessaire à l'échelle de la ville, tout en ménageant des possibilités réalistes d'évolution et de progressivité pour leur mise en œuvre.

1. Approuvée par le Conseil de Paris, le 13 avril 1992

Ce numéro de *Paris Projet* ne prétend donc pas apporter des solutions à toutes les interrogations que l'on vient d'évoquer. Il constitue une contribution aux réflexions engagées en faveur de l'amélioration des espaces publics de Paris, en rappelant les enjeux et surtout en exposant les principaux projets récents. Il est organisé, dans ce but, en cinq chapitres correspondant à des grands thèmes distincts.

- quelques réflexions liminaires portant à la fois sur le rôle le plus essentiel des espaces publics et sur leurs caractères particuliers à Paris ;
- la réhabilitation de l'héritage, illustrée par les réaménagements en cours de l'avenue des Champs-Elysées et du boulevard Richard-Lenoir ;
- la création de deux espaces majeurs à l'échelle de Paris : le parc André-Citroën, au sud-est, ouvert depuis l'automne 1992 et celui de Bercy dont les travaux ont débuté ; ce chapitre est aussi l'occasion de rappeler les concours de concepteurs organisés pour ces parcs et que *Paris Projet* n'avait pas évoqué jusqu'ici ;
- les rôles et les points de vue des services "acteurs" dans la conception, la mise en œuvre et la gestion de l'espace public à Paris, exprimés par les directeurs de ces services ; ces interventions éclairent le processus de fabrication des espaces publics parisiens forcément complexe en raison de la diversité même des pratiques et des usagers concernés. En complément est présentée l'action menée à Barcelone, marquée par une approche globale et systématique ; cette attitude a succédé à une politique d'interventions plus ponctuelles et spectaculaires dont l'écho reste fort en France et en Europe ;
- enfin, une promenade plus libre à travers un ensemble de réalisations et de projets récents, mêlant différents types d'interventions – réhabilitations et créations – portant sur des rues, des places et des ponts de Paris.

Les pages suivantes présentent donc de nombreux projets d'espaces publics, divers par leurs objectifs et leurs ambitions, inspirés le plus souvent par des idées proches ou complémentaires, quelquefois différents dans leur esprit ou même divergents sur tel ou tel aspect précis. Mais cette variété et ces nuances sont aussi l'expression de la vie et du mouvement d'une grande cité.

Nathan STARKMAN

RÉFLEXIONS SUR L'ESPACE PUBLIC DE PARIS

LA TRANSFORMATION DES RUES DE PARIS

FRANÇOIS GRETHER

"Il y a peu de choses dans l'histoire de l'humanité que nous connaissions aussi bien que l'histoire de la ville de Paris.

Des milliers, des dizaines de millions de volumes sont exclusivement consacrés à l'étude de ce minuscule coin de terre. Hofmannsthal a trouvé une belle formule pour désigner cette ville : «un paysage composé de vie pure». Et dans l'attraction qu'elle exerce sur l'homme agit une sorte de beauté qui appartient en propre au grand paysage[1]."

Walter Benjamin, *Passages,* 1927.

IMPRESSION DE STABILITÉ ET RENOUVELLEMENT

Il est une ville dont l'identité est en tout point présente. Chacun peut la reconnaître à partir d'une seule photographie, quel que soit le point de vue, l'éclairage ou le cadrage. C'est Paris. Une grille de fonte sous l'alignement des platanes, la fuite de balcons de fer devant la pierre gris-jaune, les plates façades de plâtre, les murs pignons en meulière et les vagues figées des toits gris-bleu, un sol de granit et d'asphalte avec un banc double bien droit, un monument universel au bout de la perspective familière et mille autres stéréotypes, c'est toujours Paris.

Ce sont les ponts sur la Seine, une lumière changeante, la qualité aussi d'une poussière qui donne à toute chose sa marque, un bruit de fond qui soutient le rythme composé des flâneurs et des passants nerveux, des odeurs volatiles entrecroisées et mille autres sensations.

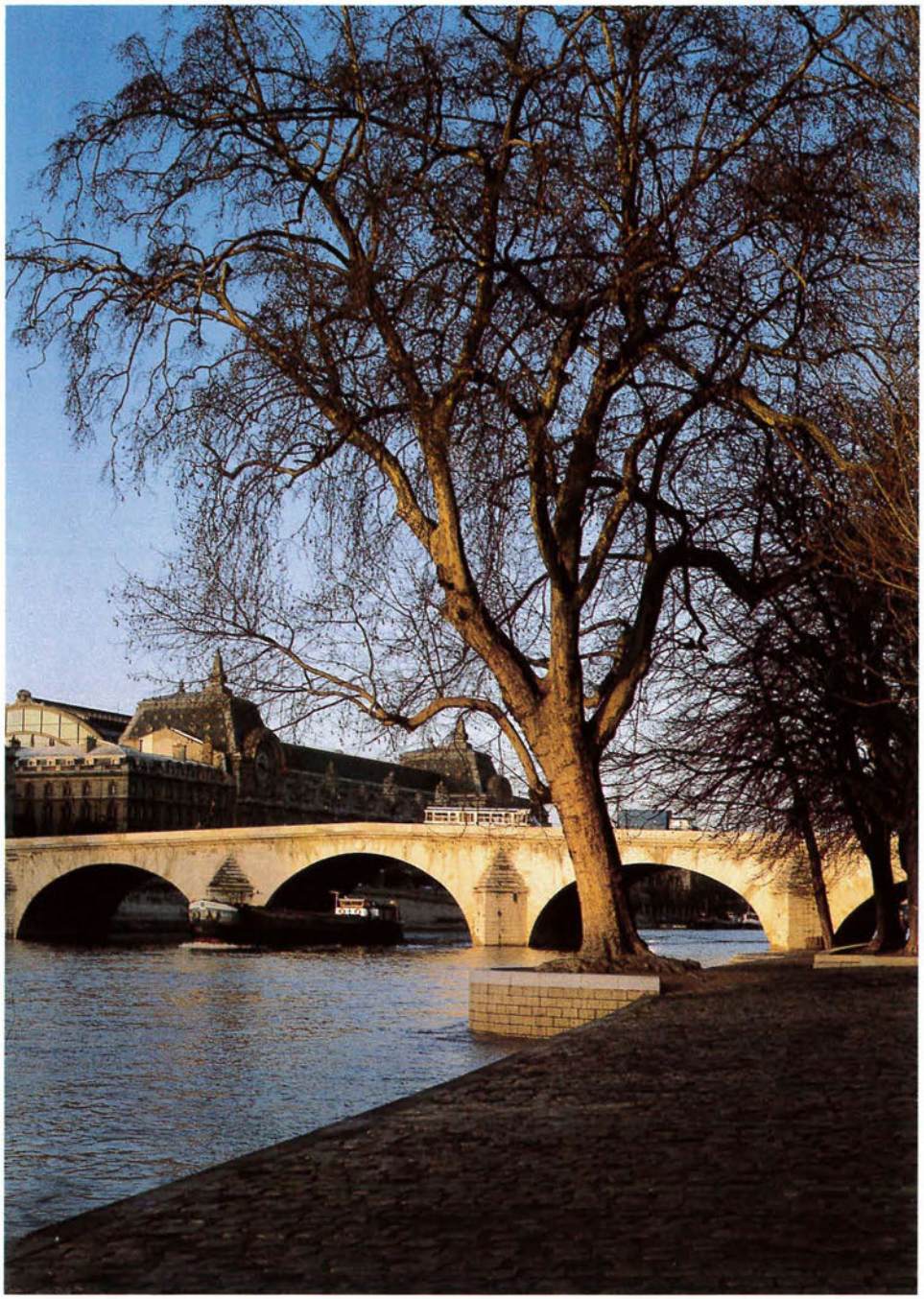
Le visage que chacun entrevoit à la seule évocation du nom qui désigne la capitale apparaît comme une évidence, instantanée et constante. Cette image précède l'énumération des stéréotypes, des composantes et des sensations ; elle dépasse les apparences. Quel est ce caractère continu ? Répond-il à des valeurs spécifiques ? L'identité de Paris est sans doute associée à une logique reliant entre eux les acquis, les apports, les gens et les lieux qui se retrouvent sur son territoire et le mettent en valeur ; une structure et des espaces par lesquels tous les effets se conjuguent, s'unissent et s'expriment.

Pourtant la ville change. Bien sûr, les sites célèbres restent en place. Mais les chantiers de construction, les petits et les grands travaux sont toujours très actifs en plein centre de cette immense agglomération. Des architectures nouvelles, nombreuses et variées, traversent et ponctuent la plupart des arrondissements. Les façades parfois brillantes, tantôt médiocres, souvent moins facilement qualifiables, suscitent les commentaires. Ces réalisations, qui remplissent des friches ou remplacent d'autres édifices, ne sont certainement que les aspects voyants de transformations plus diffuses, plus générales.

Les pavés des chaussées ont depuis longtemps disparu sous un tapis enrobé. Artisans et petits métiers ont été remplacés par des commerces de mode et des agences bancaires. Les terrasses de café se sont consolidées, bardées de vitrages et de troènes... L'allure des personnes s'est modifiée, comme leurs toilettes et leurs centres d'intérêt. Puis sont apparus toutes sortes de panneaux de publicité, des éclairages au jaune de sodium, les sens uniques d'une circulation toujours intense, des bornes, des barrières, des rues piétonnes, des jardins, des engins balayeurs, des codes qui ferment les porches. On voit plus de richesse dans les immeubles et les magasins, et plus de pauvreté près des gares. Depuis toujours, la ville bouge sous la pression des usages et les exigences des temps. Mais quel est le sens de ce mouvement continu ? Ses orientations, ses significations ? Inéluctables ou désirées, ces transformations peuvent banaliser ou, au contraire, renforcer Paris.

Quels critères permettent, au moment où les projets s'élaborent, d'identifier ce qui peut participer à la "fabrication" parisienne, et la différencier des zones urbaines anonymes ? Chacun propose ses conceptions et ses visions issues de la lecture et de l'interprétation qu'il peut faire de cette ville.

L'histoire a ici marqué le même territoire selon les modes de représentation privilégiés de chaque époque : intériorité des quartiers médiévaux, ordonnancement des



Une image du site de la Seine : le pont Royal et le musée d'Orsay, vus du port du Louvre, en contrebas du quai des Tuileries (doc Apur).

places et des palais Renaissance, perspectives cadrées et mouvements classiques, réseaux fonctionnels et décor panoramique du XIX[e] siècle, cadrages photographiques et travellings sous la III[e] République, vues d'avion... Aujourd'hui, les différentes lectures se superposent. Des images virtuelles complexes imprègnent nos mémoires. Notre imaginaire découvre des possibilités d'expression multiples, concurrentes, individualisées. Mais il reste ce constat : la continuité de Paris, par laquelle le passé et l'actualité se brassent et se nouent en devenir, avec ses traits durables et ses nuances changeantes, se forme et se montre toujours dans ses espaces publics. La particularité des voies et des vues de cette ville tient en effet à leur capacité d'absorber, avec les acquis antérieurs, les nouveautés les plus vives, de faire de toute vraie création une référence établie. C'est dans le creuset des rues existantes et des lieux nouveaux que s'agglomèrent et se transforment les réalités et les images parisiennes. Chaque époque doit ici fonder une nouvelle fois la ville. Et, comme à l'origine, c'est dans des circonstances précises et à partir des voies que peut s'engager une autre vision de Paris, une autre étape d'urbanisation.

LE SYSTÈME DES ESPACES PUBLICS

Objets en creux, sujets pour cette ville, les espaces publics sont à la fois fondateurs et miroirs d'une urbanité exigeante ; ils sont aussi l'enjeu essentiel du destin de Paris, de son projet. Boulevards, rues, carrefours, places, quais, impasses, villas, avenues, esplanades : ces mots évoquent les nombreuses catégories reconnues de formes, exceptionnelles ou simples, qui correspondent aux voies publiques réunies par un même statut et ainsi bien identifiées. Cependant ces désignations ne rendent pas totalement compte de la variété des lieux collectifs, de leurs échelles et de leurs ambiances. Des raisons complexes alimentent en effet les différences – situation géographique, relief, orientation, logiques du dessin initial, changements historiques, évolutions techniques, hasards et autres circonstances.

Le rayonnement de Paris semble, tout d'abord, résulter des qualités singulières de chacun de ses espaces publics et de leur démultiplication. De la Concorde à la piazza Beaubourg, de la place des Vosges au Trocadéro, de Stalingrad jusqu'au parvis de la Grande Arche, quelle autre capitale montre autant de places qui souvent symbolisent une ville entière ? Mais il ne suffit pas de recenser et d'étendre une telle collection pour en cerner la portée. L'originalité des voies les unes par rapport aux autres ne réduit en rien leur participation à un même système. Le caractère particulier de cette cohésion improbable est lié au jeu permanent de forces contraires et complémentaires, facteurs d'unification, solutions de continuité, d'une part, et capacités de changement et ouvertures aux novations successives, d'autre part.

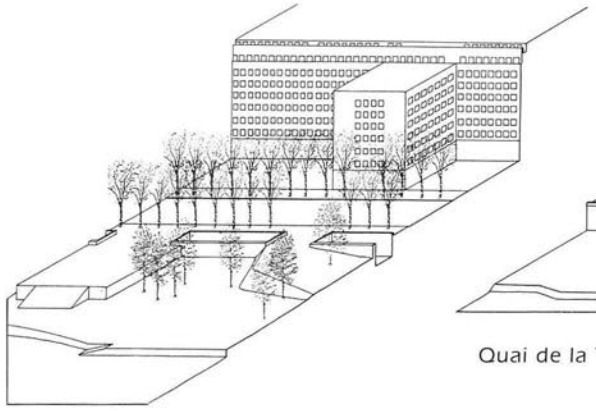
Le système parisien des espaces publics s'organise selon deux critères et un principe. Tout d'abord, une hiérarchie nuancée, mais précise, distribue les relations entre les différentes composantes spatiales, longueur des tracés, largeur des profils, hauteur des immeubles, cadrage et défilement des vues...

Ensuite, la polyvalence du réseau d'ensemble permet de combiner les itinéraires concentriques, quadrillés et diagonaux. Ce réseau mêle les flux de circulation, les cheminements, les axes monumentaux, les lignes d'arbres, les parcours commerciaux sans qu'il soit porté atteinte à la continuité du plan de la ville.

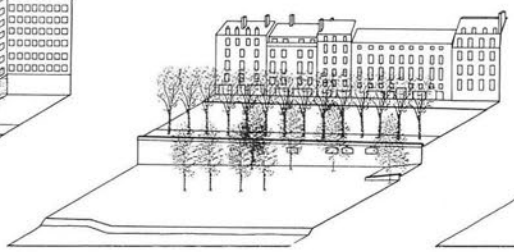
Enfin, le principe constant est celui de la limite autour de laquelle s'établissent les contacts et les relations entre l'espace de la voie publique et la densité des tissus urbains. L'alignement est à la fois une ligne de partage du territoire dans son ensemble, entre ses occupations partielles, et une ligne d'enchaînement qui dessine les trajets et oriente les mouvements. A partir de cette disposition simple, exploitée à travers les époques, une infinité de formes donne corps à un paysage commun.

PRÉSENCES ARCHITECTURALES. Ramener les immeubles de Paris à un modèle qui marquerait de la même empreinte le déroulement des façades tout au long des rues est une pure fantasmagorie. Dans des proportions assurément inégales, la plupart des écoles ont produit autant d'architectures "nouvelles" que de "parisiennes", tant elles ont pu être suscitées par cette ville. Chaque période a donné lieu à plusieurs formes d'expression stylistique dont les différences s'atténuent avec le recul du temps. Il y a, en outre, toujours eu concomitance entre les réalisations innovantes et la perpétuation d'options conformistes. Alimentés et définis par des architectures diverses, les espaces publics sont précisément les liens et les lieux qui rassemblent les fragments bâtis.

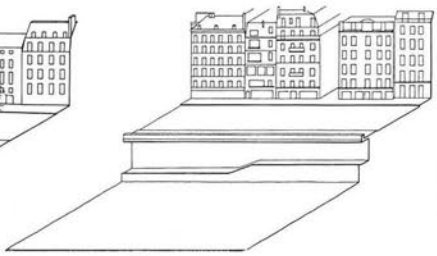
Les ensembles ordonnancés dont les façades sont rigoureusement réglées ne représentent que de rares cas exceptionnels – rue de Rivoli, place Vendôme et quelques autres[2]. Les procédures de lotissement ont imprimé des formules de régularité dans l'édification de Paris, de la Renaissance à la III[e] République. La production de séries d'immeubles homogènes n'est parvenue que très rarement à couvrir de vastes secteurs, sans jamais caractériser complètement un quartier. En revanche, chaque génération touche de manière plus ou moins éparse à la ville entière et participe à une imbrication généralisée des apports succes-



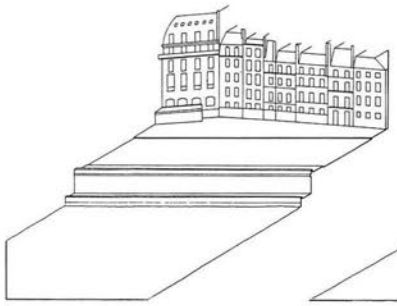
Quai Saint-Bernard



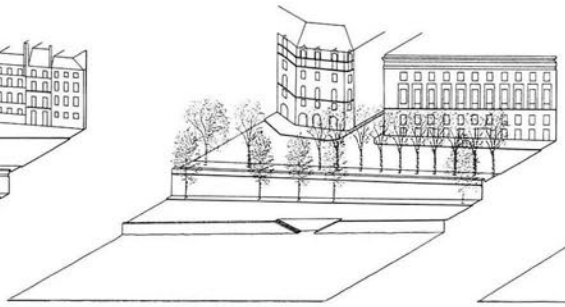
Quai de la Tournelle



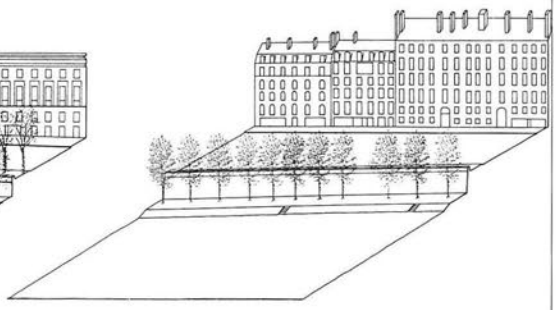
Quai Saint-Michel



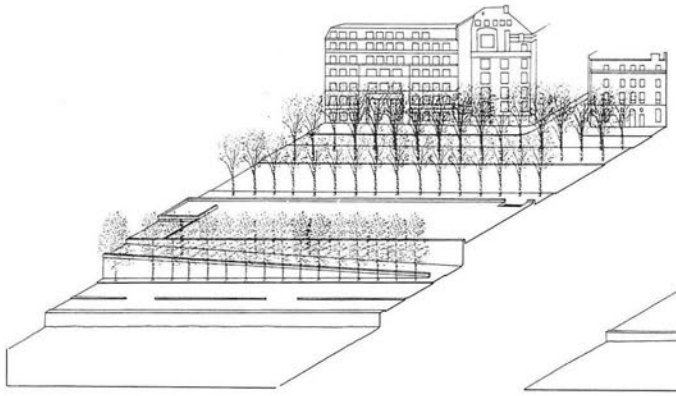
Quai des Grands-Augustins



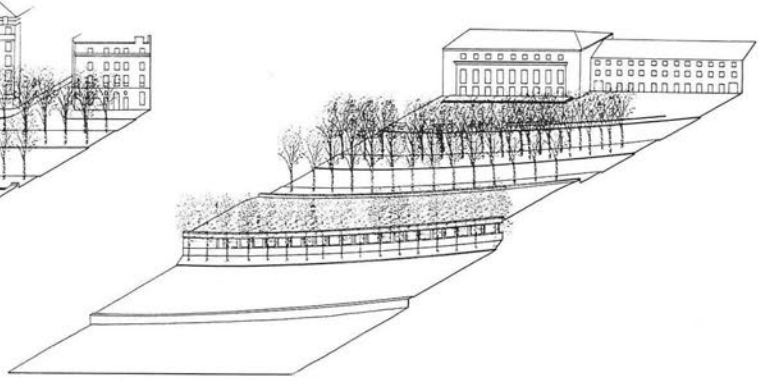
Quai de Conti



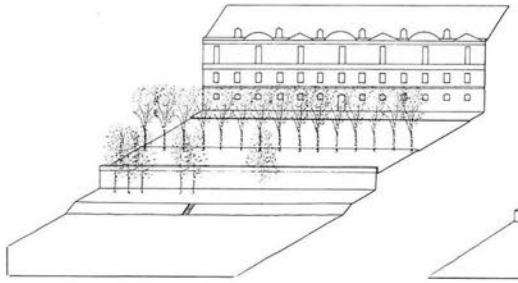
Quai Voltaire



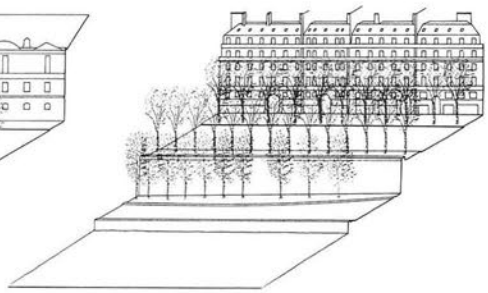
Quai d'Orsay



Quai Branly



Quai du Louvre



Quai de la Mégisserie

Typologie des quais de Paris, par François Grether et Jacqueline Osty. Cette approche comparative révèle la diversité des figures d'aménagement et la variété des effets produits.

sifs. Dans cet entrecroisement des réalisations, les éléments ordonnés et les effets de répétition se remarquent comme des contrepoints.

Les discontinuités des architectures, celles des écritures, des volumes ou des matériaux se présentent a posteriori comme des variations compatibles entre elles. Mais des discordances profondes apparaissent dès que sont rompus les rapports entre immeuble et espace public. Ces rapports sont contenus par les dispositions des règlements qui, à l'aplomb du tracé des alignements, contraignent les possibilités de construction – limitation de la hauteur verticale des façades, de leurs saillies et de leurs superstructures. Sans prescrire un modèle architectural et avec des changements mesurés au cours de l'Histoire, les règles de gabarit assurent la défense des voies et de leur ouverture sur le ciel ; elles dessinent ainsi en négatif les contours des espaces publics face aux débordements particuliers. Second principe du système parisien, le gabarit est la discipline, consentie ou négociée, avec laquelle s'exercent, à travers la durée, les relations vivantes entre la matière des édifications et le vide disponible des lieux collectifs.

CONTINUITÉS DE LA VOIRIE. Le réseau des voies de Paris supporte très directement toutes les exigences de la capitale : donner accès en tout point, organiser la circulation, permettre les rencontres et les échanges, conduire les mouvements des foules... L'exploitation maximale d'un domaine étroitement limité et toujours plus sollicité a conduit à l'élaboration d'aménagements de voirie précis, efficaces, et souvent remis en question.

La séparation des chaussées et des trottoirs, leurs dimensions respectives, les qualités des matériaux de revêtement, la plantation d'alignements d'arbres, l'installation de l'éclairage, la signalisation, le nettoiement... sont les thèmes apparents du traitement des rues de toute ville. Fréquemment introduites à Paris, les dispositions doivent ici être mises en œuvre dans des conditions plus complexes et plus disputées. Les contraintes spatiales, au sol, en volume et en tréfonds, imposent une certaine économie dans la constitution des voies.

Trois logiques dominantes caractérisent à cet égard les espaces publics parisiens. D'abord, la compétition entre les usages simultanés et successifs ne permet guère d'attribuer exclusivement un espace spécifique pour chaque pratique. Tant bien que mal sont ainsi maintenus une unité de lieu, une disponibilité de l'espace et une coexistence des automobiles, des piétons et des services publics. Tel axe de circulation se transforme certains jours en marché de plein air ; telle perspective touristique devient itinéraire de manifestation ; plus communément, un bout de trottoir permet le stationnement des deux-roues, un couloir pour autobus s'offre à l'arrêt de livreurs ou de bennes à ordures...

Le dessin des ouvrages, ensuite, est simple pour rester lisible et pour éviter d'encombrer davantage l'espace. A distance de l'alignement, les arbres, les bancs, les candélabres et autres mobiliers suivent une même ligne, parallèle à la bordure du trottoir que suit le caniveau. Le métro, les réseaux techniques, les parcs souterrains de stationnement épousent également cette organisation longitudinale des voies. Les carrefours perturbent le moins possible ces continuités linéaires.

La diffusion des aménagements qui semblent appropriés, enfin, s'effectue à la dimension très étendue du réseau des voies. Matériaux, services, moyens de gestion, répartis sur l'ensemble du territoire parisien, manifestent sa continuité et sa cohérence. L'originalité des lieux et le particularisme des quartiers parviennent à s'exprimer pleinement dans les voies publiques sans aucunement altérer leur nature.

Parfois désignés comme champ d'application d'un art urbain, les ouvrages de la voirie font appel à beaucoup plus de technicité qu'il n'y paraît. Tout en participant à la définition du visage de la ville, l'aménagement, l'entretien et l'exploitation des voies publiques répondent en effet à des exigences pratiques multiples et contradictoires. Sans réduire le rôle des interventions artistiques, des sculptures, des fontaines et des événements qui jalonnent de temps forts le système des espaces publics, ce sont peut-être ces dimensions techniques qui ont donné un ton particulier aux voies de Paris. D'une époque à l'autre, la pression croissante des besoins et des usages conflictuels a été le principal ressort de grandes innovations ; les premiers règlements d'urbanisme, les passages couverts, les trottoirs, les percements d'avenues, le métro, etc. ont été d'importantes avancées qui associaient les apports des techniques aux perspectives générales de la ville.

UN ESPACE CONVOITÉ

Après une période d'expansion de l'agglomération, avec les villes nouvelles, de nombreux signes indiquent un net changement des comportements citadins. Ce que les journalistes ont dénommé le "retour au centre" s'exprime vivement dans l'évolution des prix du foncier, des logements et des locaux d'activité. Au-delà du marché immobilier, cette tendance recouvre également les demandes collectives, les besoins sociaux, la fréquentation des équipements culturels, le développement du tourisme...

Toutes les attirances pour la ville dense et active poussent au renouvellement du centre et à un étalement

géographique sur ses anciens faubourgs et sur ses proches banlieues délaissées par l'industrie. Cette intense compétition ne s'exerce pas seulement pour l'occupation du domaine bâti. Elle se manifeste encore davantage sur les espaces publics qui, par nature, sont ouverts à toutes les sollicitations. La puissance des moyens souterrains de transport en communs n'atténue pas la virulence des conflits entre les modalités diverses d'utilisation des voies.

L'opposition traditionnelle entre voitures et piétons, matérialisée sous la forme des chaussées et des trottoirs, s'est aggravée avec bien d'autres antagonismes : autobus, taxis et voitures particulières ; stationnement et livraisons ; circulation générale et deux-roues ; mobiliers urbains et cheminements piétons ; parkings en sous-sol et plantations ; panneaux publicitaires et perspectives ; vandalisme et nettoiement, etc. Les pratiques ordinaires sont en outre contrariées par les manifestations occasionnelles de toutes sortes et par les chantiers.

L'ampleur du domaine des voies, la multiplicité de leurs fonctions, l'évolution des techniques qui y sont impliquées ont progressivement justifié qu'un nombre croissant de responsabilités soient distinguées pour l'aménagement et l'exploitation des espaces publics parisiens. Préfecture de police, services de voirie de la mairie, concessionnaires des réseaux techniques, spécialistes des plantations, de l'éclairage, de la circulation, du stationnement, de la signalisation, de la propreté, responsables de la publicité, des concessions commerciales, de la protection du patrimoine : chaque intervenant agit dans un champ de compétence précis, avec une logique fonctionnelle appropriée à celui-ci et avec un souci d'efficacité autonome. Il faut en effet répondre à des demandes de plus en plus exigeantes et fragmentaires.

Cette dislocation des pratiques professionnelles s'est accrue avec le perfectionnement de savoir-faire spécifiques et avec la disparité des références culturelles des acteurs. Un certain cloisonnement a pu ainsi s'établir entre chacune des actions qui portent sur les mêmes espaces, favorisant les occasions de dispersion et de discordance des réalisations : aménagements routiers avec signalisation au sol, séparateurs directionnels, ralentisseurs ; envahissement des trottoirs par les dispositifs destinés à les protéger du stationnement, bornes, potelets, barrières, chaînes ; multiplication des mobiliers, candélabres, corbeilles à papier, kiosques, colonnes Morris, cabines téléphoniques, panneaux publicitaires, Sanisettes ; variations des dessins des ouvrages, des matériaux employés, des espèces végétales...

Les réalisations partielles, chaque fois motivées, aboutissent à des situations confuses, parfois dérisoires. L'espace libre et continu des voies se trouve réduit et de plus en plus contraint. L'entrecroisement d'objectifs particuliers, si ce n'est contradictoires, et de démarches spécialisées, ou même dissociées, porte atteinte aux qualités unitaires et à l'économie de la voirie parisienne.

En réaction contre les inconvénients des interventions partielles, l'élaboration de projets cohérents a été recherchée par le traitement global de certains espaces : voies nouvelles des zones d'aménagement, rue piétonnes, mise en valeur des canaux, places monumentales... Dans ces cas, désignés comme exceptionnels, l'unité de conception est confiée à des urbanistes, architectes ou paysagistes dans un périmètre déterminé. L'homogénéité de traitement souhaitée est ainsi obtenue à la dimension d'une rue, d'une perspective, d'un secteur, c'est-à-dire dans un cadre limité, ainsi que pour un temps donné. Il est en effet bien improbable qu'un aménagement de voirie soit durablement maintenu sans adjonctions, modifications et transformations successives. La cohérence locale de ces interventions exceptionnelles est trop souvent définie en opposition aux caractéristiques dominantes des voies "ordinaires" extérieures au projet. Cette préoccupation d'exemplarité se traduit par une "surqualification" des réalisations : originalité des matériaux, création de mobiliers urbains non renouvelables, accumulation des effets...

Le petit nombre des projets ambitieux ne permet actuellement pas de trouver des concepteurs spécialement formés et expérimentés pour réagir aux particularités des espaces publics parisiens. Le recours à des professionnels confirmés dans d'autres circonstances offre à ceux-ci une rare occasion de s'affirmer comme auteurs en marquant les lieux par une facture qui vaut signature. Or, le dessin des rues, si difficile soit-il, ne peut être assimilé à une œuvre architecturale. Liée à la durée, établie en continuité, la fabrication des voies se nourrit de multiples apports anonymes et présente des caractéristiques intemporelles.

Créations de nouveaux espaces et renouvellements de lieux préexistants ne peuvent être vraiment pris en compte indépendamment des processus d'entretiens et d'aménagements constants de l'ensemble du réseau des voies parisiennes. Les espaces publics ne peuvent être pris en compte séparément du système qu'ils forment. Ce système est le principal cadre spatial des relations collectives et le premier organisme institutionnel installé dans l'espace et dans la durée. Un système qui suppose de concevoir et d'actualiser à la fois une méthode pratique et une construction théorique. En ce sens, l'accumulation des transformations historiques des rues, de leurs aménagements et de leurs pratiques forme dans les faits le plus important répertoire de situations foisonnantes et superposées. Un héritage à mieux comprendre ; un patrimoine à préserver, à interpréter, à renouveler.

Entre viabilité et civilité

Utilité, salubrité et embellissement sont les trois mots clefs qui qualifient les plans de ce qui ne se nomme pas encore "urbanisme", du XVIII[e] au début du XX[e] siècle. Ainsi, les tâches qui concernent l'efficacité de la voirie – fonder le développement de la ville, circuler, desservir, relier – sont de différentes manières explicitement associées à une stratégie d'amélioration qualitative et de valorisation dynamique des espaces publics. Le pavé, les égouts, les fontaines, les arbres et les façades sont unis dans une même action, fonctionnelle, technique et artistique. Les positions culturelles dominantes sont attribuées au roi, à l'empereur ou à la République dès ses premiers pas. Il ne semble pas exister d'opposition entre les objectifs de circulation, d'hygiène et d'agrément qui sont portés par le sens du progrès et par l'obligation de réagir à la croissance rapide de la population de Paris pendant cette période.

En revanche, les profonds changements de notre siècle n'ont pas épargné les paramètres de la conception des espaces publics. La satisfaction précise des nécessités de la voirie ne garantit plus ni son adaptation au milieu ni sa beauté. L'esthétique est souvent considérée comme la discipline du décoratif, destinée à "habiller" les choix techniques et financiers. L'inverse n'est pas exclu, les options formalistes ne supportant qu'accessoirement les servitudes utilitaires ou les contraintes d'environnement. La recherche de propositions qui tentent de dépasser les clivages de compétences limitées reste incertaine et fragile. Comment peuvent se réduire les décalages entre les savoir-faire professionnels et l'ouverture des pratiques à une sensibilité plus vivante, à des conceptions plus artistiques ? Peut-être reste-t-il à explorer les formes d'élégance inspirées par des choix techniques, des finalités plurifonctionnelles et adaptées à l'environnement, et à découvrir l'utilité sociale de la poésie que peuvent porter les espaces du public.

Durée et actualité. Edification, modification, réhabilitation, démolition, reconstruction, les différentes composantes de la ville présentent, selon leur nature et leurs qualités, de grandes différences de stabilité dans la longue durée.

D'un côté, les tracés des voies publiques, déterminés au moment de leur ouverture, peuvent, par la suite, être considérés comme permanents à travers les siècles. Par ailleurs, les aménagements de voirie subissent fréquemment des retouches partielles ; ils sont rarement repris en totalité. Enfin, les usages quotidiens, mobiles et variables, ne sont jamais exactement les mêmes. Ainsi, en regard des édifices et des espaces privatifs, les rues sont, dans l'histoire urbaine, ce qu'il y a de plus stable, d'une part, et de plus changeant, d'autre part. Les espaces publics marquent la chronologie de la formation de la ville, mais ils ne sont pas réductibles à l'expression d'une époque donnée, à son style.

Une rue peut être dite "du XVIII[e] siècle", mais elle existe d'abord aujourd'hui, à travers les regards contemporains que nous lui portons, telle que nous la faisons vivre dans le contexte présent. Elle apporte aussi dans l'actualité des aspects, des conditions, des idées, issus de sa mise en place et de son passé. Il se trouve enfin dans les dispositions de cette rue des disponibilités, des aptitudes, des potentialités pour demain et un reflet de nos attentes.

A côté de l'excessive fascination pour l'histoire chronologique qui ne permet guère d'imaginer les étapes futures, d'autres attitudes s'imposent. Dans l'existence complexe de Paris, notre intérêt pourrait davantage se porter sur l'actualisation du passé, l'interprétation des forces en mouvement, la projection des logiques en cours vers un devenir.

Au centre de ces questionnements, les voies publiques sont un lien entre les époques, l'espace privilégié de l'enchaînement et de l'intégration des temps.

Utopies et stratégies

La figuration des utopies est généralement d'ordre institutionnel et architectural, faisant de la ville une œuvre achevée qui prédispose un état stable pour la société – une fin pour le monde. Ledoux imagine la ville de Chaux entre champs et forêts, cité idéale fixe. A Paris, il dessine des hôtels particuliers, une enceinte et ses portes, éléments traditionnels qui seront plus éphémères. Le Corbusier élabore comme un manifeste les versions du plan Voisin, anticipation qui produira ailleurs ses effets. Il étudie aussi un immeuble, entre mitoyens, rue Fabert, en bordure de l'esplanade des Invalides. La prégnance de la vie urbaine, au sens que lui donne Marcel Poëte, s'oppose aux modèles visionnaires. Cette force d'existence réside dans l'inscription territoriale et la continuité du réseau des lieux de la collectivité. L'enracinement de l'identité parisienne implique que sa marche vers l'avenir soit éclairée autrement que par des visions utopiques imaginées hors de la durée.

Moins célèbres, les projections progressistes de Hénard, Bonnier, Forestier sont à l'avant-garde des conceptions urbaines du début du siècle. Avec les animateurs du Musée social et de la Société des HBM, ils mettent en relation la ville existante, les doctrines et les méthodes qu'ils élaborent. "La transformation des villes est continue, perpétuelle. Nous ne pouvons pas dire que la science de l'urbanisme est arrivée à un point terminus".[3] Cette importante

Le plateau Beaubourg, au cœur de l'ancien îlot insalubre n°1, photographié en 1970 (doc Apur).

Le centre Georges Pompidou et la piazza Beaubourg, photographiés en 1989 (doc Apur).

expérience d'ouverture des acquis traditionnels aux avancées de la modernité reste, à bien des égards, un exemple ; à l'utopie, elle préfère la stratégie.

Cependant, la vigueur des mutations techniques, l'accélération de la croissance urbaine, l'insuffisance de l'action publique et le succès du zoning limitent la portée de ce mouvement. En outre, c'est sans doute la pesanteur d'un urbanisme attaché à traiter trop globalement l'ensemble des questions qui explique l'incapacité pratique des plans d'extension. Le renouveau d'une telle démarche supposerait une régulation moins planifiée de la programmation et de l'architecture. En revanche, le rôle des espaces publics doit être plus que jamais au premier rang, garantie d'un minimum de cohésion au regard de la complexité et de la diversité qui sont les principales qualités de notre temps.

Aujourd'hui, à Paris, les constrastes entre valeurs acquises et exigences nouvelles, les oppositions entre fluidité des paysages de banlieue et fixité apparente des quartiers denses, ainsi que toutes les tensions qui provoquent une crise des espaces de voie publique, créent les conditions d'un renouvellement. Tout d'abord, il est sûr qu'une tentative de retour vers un état antérieur des espaces publics parisiens ne serait qu'illusion. La nostalgie peut être vraie et vive ; mais comment revenir à des situations passées ? Tout a changé dans les rues, contenus, fonctions, usages, regards. Préserver, restituer supposerait d'abord de choisir dans la longue formation de la ville une période précise, un territoire limité, susceptibles de donner exemple. Cela reviendrait à idéaliser un moment d'histoire, à l'isoler, à l'inventer, en fait.

On ne peut considérer cette ville comme un vaste secteur sauvegardé et retiré du monde. L'hypothétique excellence des rues d'autrefois n'est qu'une représentation attendrie par le souvenir d'âges révolus. Quant aux fragments de pastiche réalisés ici ou là, ils présentent toujours un caractère dérisoire, faute de création. Une telle attitude, qui consiste à protéger l'apparence, le décor de l'espace urbain, indépendamment de sa substance, est dépassée dans cette définition : ville historique, d'un côté, dans un périmètre consacré, ville en devenir, partout ailleurs, sans passé. Le centre Pompidou a marqué le tournant de cette conception. L'héritage urbain est complexe, stratifié et, à bien des égards, vivant. Les acquis du patrimoine peuvent être vus comme actifs, comme un capital à investir et à faire fructifier.

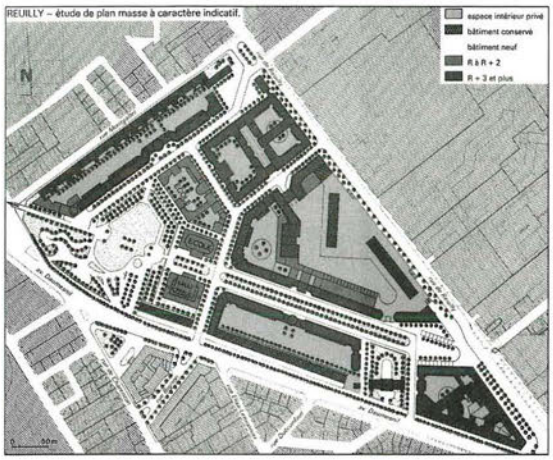
Plus que des formes ou des manières, la tradition peut nous inspirer la recherche de certaines qualités. Sans prendre à la lettre chaque détail, les images des voies parisiennes présentent jusqu'au milieu du XX[e] siècle des caractéristiques fortes, constantes et modernes : simplicité ; "efficacité" dans le dessin des sols ; sobriété presque austère et qualité durable des matériaux ; régularité des aménagements et des choix techniques à l'échelle de la ville entière, quelle que soit la diversité des lieux et des ambiances ; ouverture aux novations technologiques, au progrès et aux aspirations de l'époque ; organisation et diffusion des savoir-faire et des exigences de gestion dans toute l'agglomération.

Il est également possible de prendre référence ailleurs. Les expériences récentes développées en d'autres climats sont très instructives par comparaison. Appropriées à des villes différentes, elles ne sont cependant pas facilement transposables sans perdre une part de leur signification.

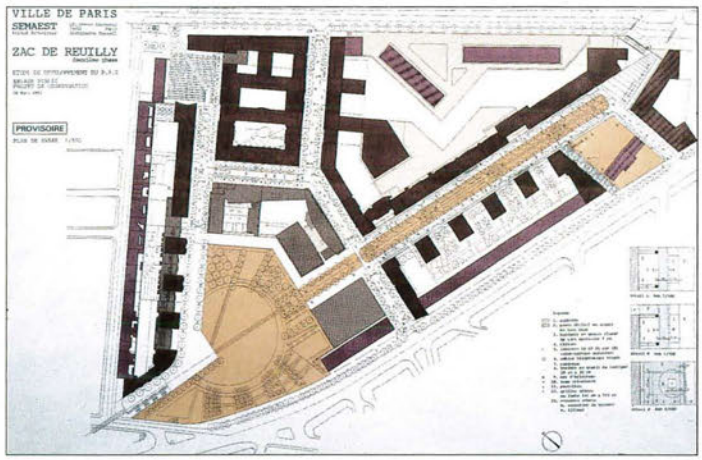
Entreprendre la confection d'un projet pour les espaces publics parisiens est certainement aujourd'hui très souhaitable. Dans ce but, il faut mobiliser toutes les compétences concernées, résoudre de multiples interrogations critiques, déployer d'immenses moyens, obtenir un large partage des convictions. Tant d'efforts demandent beaucoup de temps. Mais comment, dans ces conditions, établir et maintenir des prémisses et des options stables ? Un grand plan complet et précis risque soit d'être caduc avant même d'être défini dans tout son contenu, soit de former une construction artificielle impossible à plaquer sur une réalité insaisissable.

Un traité de l'aménagement des voies de Paris pourrait échapper aux inconvénients d'un projet global. Reprenant une méthode de codification et de standardisation des éléments partiels qui peuvent se répéter dans tout aménagement, il détermine des constantes de dessins, de matériaux et de mise en œuvre. Il ménage, par ailleurs, des facultés d'adaptation aux dispositions spécifiques de chacun des lieux concernés. Le pragmatisme conduirait alors à distinguer des catégories : les fonctions, les demandes qui se présentent comme des programmes ; les quartiers, les parties de la ville, arrondissements, secteurs particuliers ; les types d'espaces publics, avenues, rues moyennes ou petites, grandes perspectives, places ; les genres d'ouvrages, plantations, mobiliers...

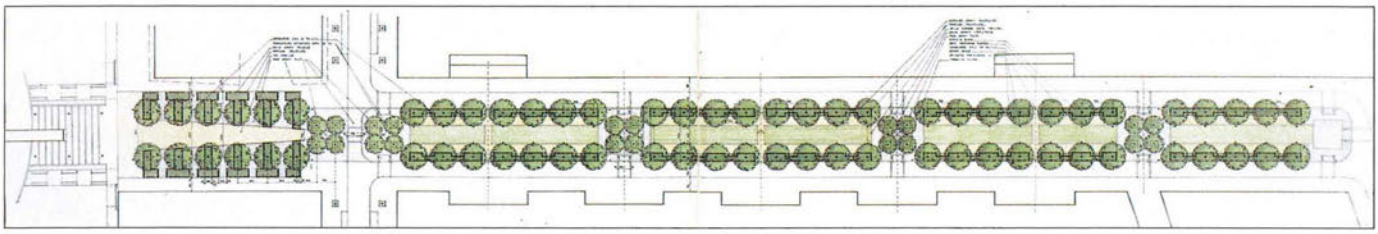
Ces différentes façons de fractionner la problématique des espaces de voie publique sont dangereuses. Elles tendent implicitement à rompre les qualités fondamentales de la structure urbaine : la continuité du réseau des voies, leur hiérarchie très modulée, l'unité de chaque espace et sa relative polyvalence. Comment, dans ce cas, éviter de verser dans la constitution de catalogues déclinés selon des domaines disjoints ? Bref, s'il paraît presque impossible d'imaginer l'intervention d'un projet, n'est-il pas envisageable de s'en passer ?



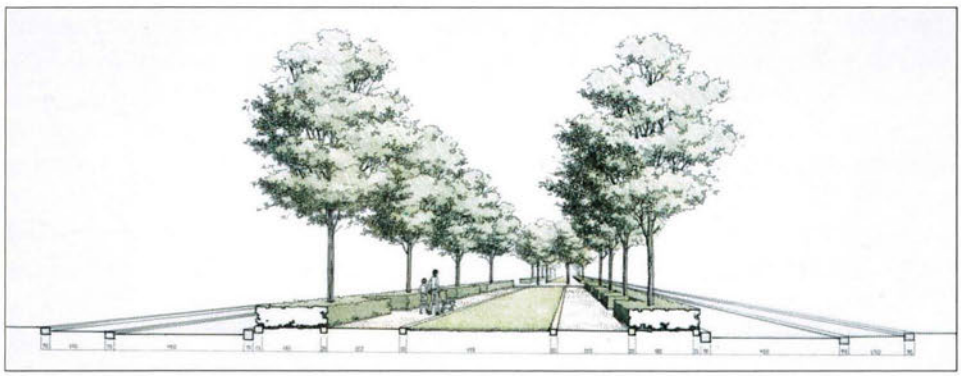
1



2



3



4

5

1. Atelier parisien d'urbanisme, étude pour le plan d'aménagement de la ZAC de Reuilly, 1985.

2. Roland Schweitzer, architecte coordinateur, aménagement des espaces publics de la ZAC de Reuilly, 1990.

3 et 4. Atelier parisien d'urbanisme, plan et vue perspective de l'aménagement projeté pour le mail planté de la ZAC de Reuilly, 1991.

Cette suite de documents illustre la concrétisation d'un espace public nouveau à partir de principes initiaux.

5. Le mail planté de la ZAC de Reuilly au moment de son achèvement, 1992.

Impossible et indispensable projet

Le développement des moyens de transport rapides et de communication à distance, télétransmission, vidéo, modifie nos rapports avec l'espace. Les échanges et les liaisons délaissent en partie les dimensions physiques des lieux publics de voirie. "Ce n'est plus exactement l'usage qui qualifie l'espace, mais essentiellement la vision, l'aperçu... De l'ordre successif on passe subitement au désordre du simultané[4]."

En prolongeant cette optique, il est possible de penser qu'une viabilité quelque peu dépassée et dévaluée soit l'objet d'une gestion en recul qui accepterait un plus grand degré de contradiction et de confusion. Les désordres de la rue ont toujours eu leurs charmes. Mais admettre ici les fragmentations et les fractures des espaces communs, serait-ce admettre aussi que se répandent les infractions, les délits, la violence... la ruine de l'urbanité ? La métaphore de la ville comme chaos inspire des courants de création artistique. Elle fait entrevoir un avenir sombre qui conforte les replis sur l'intimité personnelle ou communautaire, mais elle prépare peut-être aussi une ouverture tous azimuts dont la portée nous échappe encore.

En revanche, il semble que l'extension de nos relations avec le monde s'assortisse en parallèle d'un attachement plus fort à des lieux précis, de nouvelles pratiques des espaces publics et d'un autre goût pour la diversité des paysages urbains. Ces tendances expliquent mieux, malgré certaines contradictions apparentes, que les villes connaissent une crise complexe tant vis-à-vis de leur patrimoine ancien que de leur passé récent, mais surtout face aux attentes et aux désirs mal cernés qu'elles suscitent.

Les voies parisiennes ne peuvent seulement subir et résister aux difficultés de la circulation et de la vie sociale. Plus que les secteurs d'urbanisation récente et fragile, cette ville, avec sa puissance accumulée, devrait, comme en d'autres étapes de son histoire, indiquer le sens des évolutions possibles vers de nouvelles formes d'urbanité.

Paris recèle en lui-même les exigences et les raisons d'une démarche d'avenir, un projet indispensable.

Il faut éviter, bien sûr, que ces voies deviennent des espaces de services, des routes entre des parkings et des zones piétonnes. De quelle nature peut être le renouveau des espaces publics de Paris, qu'ils existent ou qu'ils s'étendent ?

Le changement à envisager ici ne peut avoir de sens profond que s'il concerne d'abord ce qui définit la voirie et ses lieux : un réseau d'espaces ouverts et continus qui dialogue avec la multiplicité des usages, des situations et des architectures riveraines.

Projet impossible et projet indispensable ! Il faut sans doute s'interroger sur la portée de ce qui est à imaginer. Il ne peut pas s'agir d'agencer des fonctions, des contenus, pas plus que d'imposer un décor par les moyens d'un programme de planification insensible aux aspirations qui apparaissent de manière confuse. Au contraire, il importe qu'une orientation, grande et simple, puisse faire appel à de nouvelles ambitions, alimenter les recherches et les débats, susciter des expérimentations et des propositions et, surtout, peser sur les nombreuses transformations réalisées au quotidien. Le phénomène permanent de l'urbanisation demande que chaque époque reprenne, avec de nouveaux horizons, le processus initial de la formation de la ville : viabiliser le territoire en premier lieu, pour civiliser davantage.

L'orientation génératrice, capable d'éclairer un grand nombre de questions et de proposer une dynamique, est peut-être là : révéler l'essentiel du domaine collectif, ses espaces ; renverser les logiques d'encombrement et de division des rues de Paris.

Projeter n'implique pas, dans le principe, de toujours ajouter et surtout pas n'importe où. Quand les circonstances le permettent, rafraîchir, transformer et agrandir une habitation surchargée au cours des ans commence par "faire du vide", pour appréhender autrement son étendue. Les effets de cette suggestion conduiraient, non sans les adhésions et les efforts correspondant aux enjeux, à un travail de défrichement, d'éclaircie. Limiter la présence de la voiture particulière, réduire la prolifération des mobiliers urbains, retirer des bornes, des panneaux, des édicules, simplifier le dessin des aménagements, des dallages, des plates-bandes et autres "îlots directionnels", ne réaliser qu'une œuvre particulièrement significative plutôt que mille aménagements difficiles à exploiter.

De manière positive, dégager les espaces publics, c'est leur accorder des valeurs disponibles, des latitudes pour la promenade, pour les moyens de déplacements collectifs, pour faire place à l'expression des éléments de nature, l'air, les arbres... Mais, plus largement, cette orientation centrale vise à ouvrir le champ des évolutions, les choix des destinations et des rêves encore imprévus.

Le vide des espaces publics est à la mesure de ce qu'il permet et offre comme possible. C'est la clef d'une démarche pour transformer les rues de Paris et pour que s'y réalise un vieux dicton : "L'air de la ville rend libre."

F. G.

1. Walter Benjamin, *Paris capitale du XIX^e siècle*, Cerf, 1989.
2. L. Taxil, Recueil d'actes relatifs aux servitudes spéciales d'architecture, Ville de Paris, 1905.
3. Conférence de L. Jaussely au premier Congrès de l'habitation, Lyon, 1920.
4. Paul Virilio, *l'Inertie polaire*, Ed. Bourgois, 1990.

David Mangin-Seura,
architecte urbanistes,
Jacqueline Osty,
paysagiste,
photomontage du projet
pour l'aménagement du
boulevard Richard–Lenoir,
1992.

DE L'AGORA À L'ESPACE PUBLIC

PHILIPPE GRESSET

Bien que peu défini, l'espace public jouit dans l'opinion d'une appréciation toujours favorable. L'idée est en effet ordinairement partagée d'un espace librement utilisable par tous, et pour le bien commun. Qu'il appartienne strictement au domaine public ou relève de la propriété privée, cet espace bénéficie de l'estime générale, même s'il est l'occasion ou l'effet d'une action politique intéressée : il demeure le plus souvent construit pour le bien du plus grand nombre, dans l'espoir d'une reconnaissance vis-à-vis du décideur politique, ou bien à l'issue d'une prise de pouvoir permettant une inscription spatiale à la fois décisive et mémorable[1].

Sans prétendre accomplir un rigoureux travail de définition, il semble utile de clarifier préalablement le sens de l'expression "espace public", à partir de références historiques, avant de rendre compte de quelques interprétations architecturales depuis le début du XIX^e siècle.

L'ESPACE PUBLIC, UN HÉRITAGE

La naissance de l'espace public, primordial dans l'Athènes archaïque, est contemporaine de la reconnaissance de la valeur essentielle de la ville. Vers la fin du VI^e siècle avant notre ère, un lieu de cérémonies et d'échanges est construit à proximité de l'Acropole – dans un rapport par ailleurs ambivalent avec cet "autre" centre –, un lieu principal où se joue quotidiennement la vie des citoyens. L'agora, entourée d'édifices publics, est plus tard conçue, à la période hellénistique, comme un étrange édifice centré, à la fois vide et démesuré, clos par un double portique (les stoaï) et marqué par les édifices majeurs qui représentent les pouvoirs religieux (le temple) et profane (le bouleuterion). Au fil du temps, le modèle grec de la participation de chacun à une autorité suprême s'est partout imposé en Occident, tandis que simultanément une figure architecturale de la place est matérialisée finalement sous des espèces différentes : places de marché italiennes, places royales françaises, squares britanniques ou places de parade prussiennes. Ces interprétations architecturales, dont les origines sont résolument exemptes de sollicitude, sont fondées non sur un objet référent unique, mais sur une pluralité de conventions différentes, en tous temps et en tous lieux.

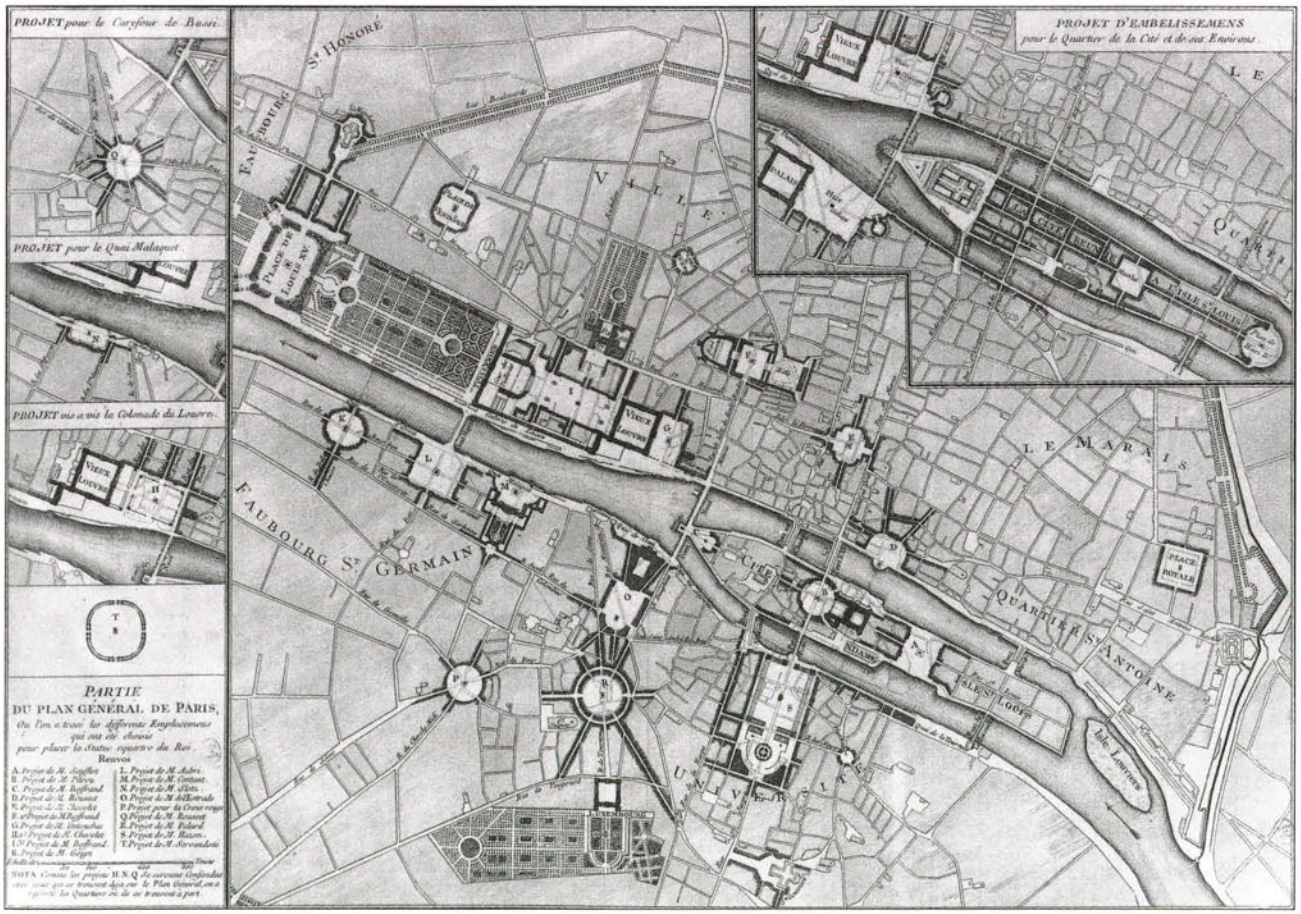
Une forme majeure de l'espace public est donc lue positivement en tant que lieu d'expression de la liberté, lieu d'affirmation des multiples différences et, conjointement, de la reconnaissance mutuelle. Cet espace peut être considéré comme ce qui s'y passe publiquement, au vu et au su de tous. A l'aube de notre modernité, il a ainsi affaire à l'opinion publique, à la fonction critique de groupes de pression.

Dans un livre récent, le philosophe allemand Jürgen Habermas nous a appris que le développement de l'opinion publique au XVIII^e siècle est lié à l'accomplissement d'une politique plus explicite, davantage étalée au grand jour que celle des despotes[2]. Ce qui est montré au plus grand nombre, par surcroît dévoilé aux yeux de tous, acquiert une valeur universelle et est assuré d'une légitimité quasi absolue. L'espace public de l'âge du néoclassicisme est alors représenté comme un lieu d'affranchissement, un endroit où l'on échappe à la nécessité des comportements figés relevant de l'appartenance à une caste, une classe ou un groupe. La codification des comportements en public, asservissante quoique rassurante, est proportionnelle au risque encouru par l'individu isolé dans le contexte précis où il se trouve. A l'instar de la maison, mais en un sens contraire, l'espace public signifie à la fois une protection et une potentialité d'alliance. Il rend licite l'ivresse solitaire et offre une promesse de contact en un même territoire. Paradoxalement, cet espace peut également se référer à la contrainte générale. Il est alors assimilé à des monuments destinés à exhorter officiellement plutôt qu'à se remémorer les hauts faits du passé, et plus généralement matérialisé par des édifices qui signifient la sujétion, voire la répression, prioritairement attaqués par les foules révolutionnaires.

Au début du XIX^e siècle, sous la Restauration comme sous la monarchie de Juillet, la quasi-totalité des substitutions et extensions urbaines à Paris sont issues de l'entreprise privée, encore animée par un constant désir de

La plaine Monceau, telle qu'elle apparaît sur le "Plan général de la ville de Paris indiquant les voies ouvertes et les édifices construits depuis 1850", 1867 (doc BN).

Pierre Patte, "Partie du plan général de Paris, où l'on a tracé les différents emplacements qui ont été choisis pour placer la statue équestre du Roi", extrait de Monuments élevés à la gloire de Louis XV, Paris, 1765.



spéculation foncière plutôt qu'immobilière. La grande originalité de l'administration du Second Empire aura été de ne pas avoir toujours concédé l'initiative de l'urbanisation aux agents du domaine privé – désormais les banquiers et financiers plutôt que les rentiers et petits entrepreneurs sous Louis-Philippe –, de ne pas avoir laissé ceux-ci faire tout ce qu'ils voulaient – en jouant l'incitation plus que la coercition –, enfin d'avoir créé brutalement un équilibre entre les espaces public et privé, en se donnant les considérables moyens juridiques et financiers nécessaires.

Ni espaces négatifs de la contrainte, ni espaces de l'émancipation individuelle ou collective, les espaces publics font leur apparition dans le langage des politiciens, responsables de l'administration et agents techniques intermédiaires (architectes, ingénieurs) depuis une quinzaine d'années seulement[3]. Rendus pluriels, ils désignent les places publiques, les jardins, les rues et leur mobilier, enfin l'équipement urbain (eau, gaz, électricité, etc.), et ils fonctionnent comme un mot d'ordre pour tous ceux dont le savoir-faire tend à soigner la cité malade. Avec une certaine légèreté de pensée, il est admis que les problèmes quantitatifs de la production immobilière ont été résolus dans les années d'après-guerre et qu'il est désormais nécessaire de s'attacher aux problèmes qualitatifs, en construisant des espaces publics. Or, il n'en est rien : un urbanisme futuriste, fait de l'insoutenable mélange d'un modèle mégastructurel et technologique avec un modèle suburbain idyllique, a permis de détruire la ville traditionnelle pour imposer une consommation reproductive. Un mouvement moderne éclairé était susceptible de créer l'élan nécessaire à la promotion d'une architecture communautaire, voire participationniste, aussi bien que des expérimentations esthétiques originales articulant espaces public et privé. Or cet élan a été délibérement rompu. Une composition élémentaire qui renonce à la régularité des formes visibles s'est imposée après légitimation de ses propres règles de distribution et d'espacement. Alors que l'anatomie urbaine dépendait des rapports constitutifs ternaires entre la division parcellaire, le type du bâtiment et le réseau viaire, l'aménagement, en l'absence désormais fréquente des contraintes d'une trame foncière, doit tout – et exclusivement – aux déterminations distinctes du réseau viaire et du bâtiment de grande dimension.

L'emploi de modèles d'urbanisation sur terrain "libéré", qui privilégient l'ordre du bâtiment, de modèles conçus pour les franges suburbaines, a été résolument généralisé par une pensée simplificatrice ; leur transplantation brutale dans les centres des villes, au mépris des textures urbaines existantes, a finalement provoqué un dangereux appauvrissement du milieu, dont l'espace public fait, en première ligne, les frais.

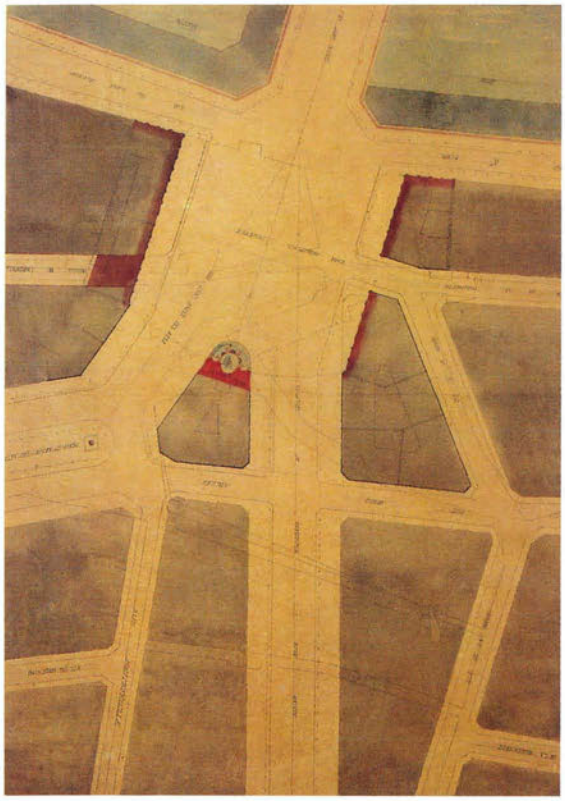
Règles architecturales et espace public

L'alignement, qui a force de loi depuis l'édit du roi Henri IV en 1607, est la règle d'or de l'art urbain, au moins depuis le XVIII[e] siècle : toute rue doit désormais être large et droite. Tant que la question du financement des travaux n'est pas résolue à Paris, soit jusqu'au Second Empire, l'alignement consiste en un simple bornage de la voirie publique par rapport au domaine privé. Mais les rectifications et percements jugés nécessaires par les experts demeurent assez rares, parce que beaucoup trop complexes et coûteux. La généralisation de l'alignement par la loi du 16 septembre 1807 montre donc la fidélité du XIX[e] siècle à l'une des valeurs urbanistiques essentielles datant de l'Ancien Régime.

Régulièrement, la parcelle parisienne typique est élargie. Depuis la fin du XVIII[e] siècle, le gabarit des immeubles augmente, tandis que des cycles d'ornementation ou non des façades se succèdent au fil des générations. Toutefois, jusqu'à la monarchie de Juillet, les rapports fondamentaux entre la voirie, la parcelle et le domaine bâti demeurent inchangés dans la définition de l'anatomie urbaine parisienne traditionnelle, comme dans la genèse des textures diversifiées des lotissements.

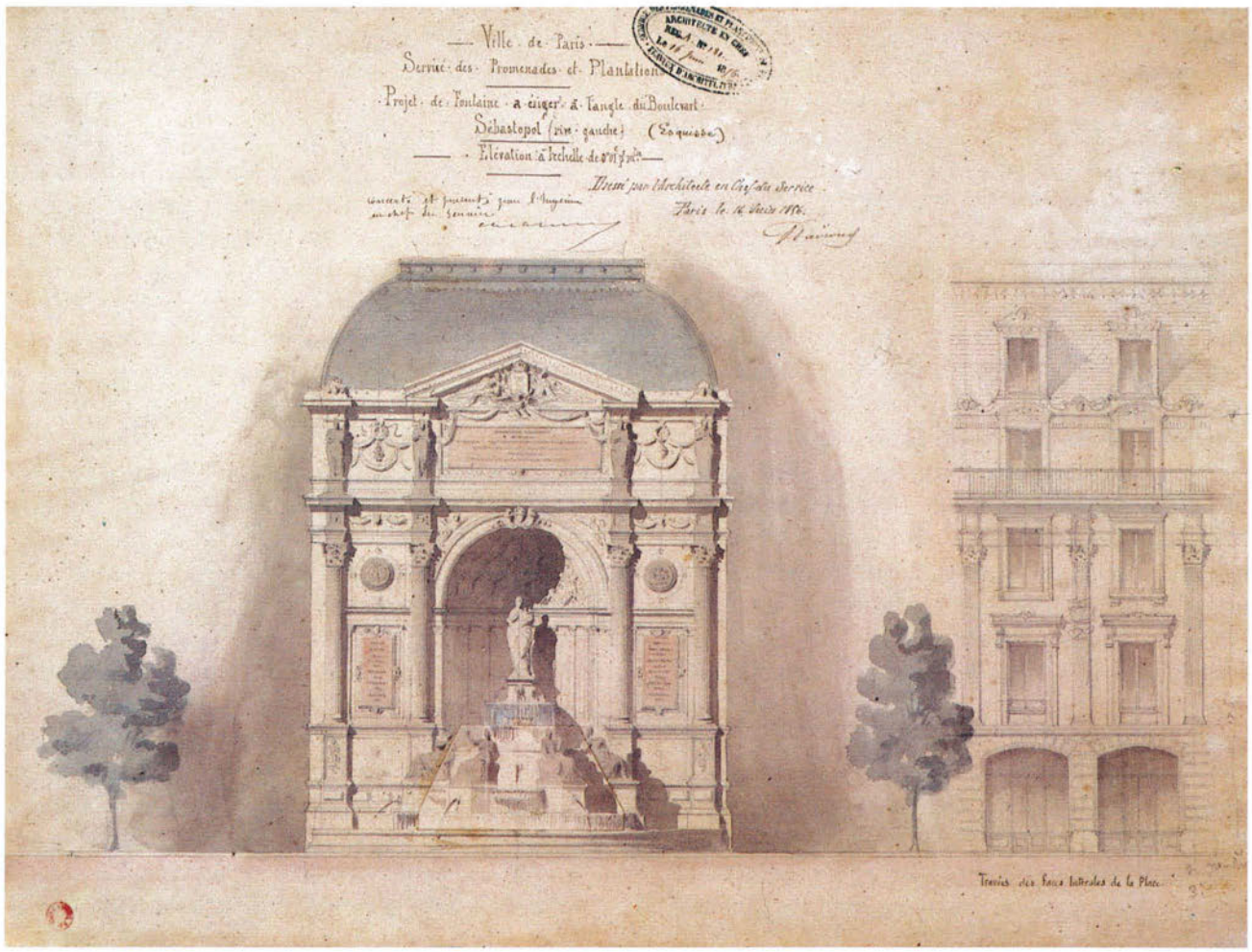
Un gigantesque marché immobilier est ouvert sous le Second Empire. La modernisation prônée par le brillant préfet Haussmann vise le renouvellement régulier des immeubles parisiens. Il a pour conséquence de faire perdre à la parcelle son rôle générateur essentiel dans la formation urbaine. Un partage strict, exclusif, est effectué entre l'espace public des voies de communication et des jardins, d'une part, et les pâtés de maisons recomposés selon la forme d'îlots réguliers, d'autre part. Irrésistiblement, un divorce spatial est entamé dont les retombées demeurent actuelles.

Lointain héritier de l'insula romaine, l'îlot haussmannien, qui provoque aujourd'hui de nombreuses nostalgies, est réglé par un découpage abstrait du sol urbain ; il perd la complexité d'un agencement intérieur qui ménage la fusion de toutes sortes d'activités, pour des raisons multiples qui ne tiennent pas aux seules dimensions des cours et des parcelles. Cet îlot est défini topologiquement par une démarcation rigoureuse et par une sorte de reflet des dedans et des dehors, produit par l'ordre du bâtiment, et surtout défini métriquement par une hauteur du front bâti continu sur rue. Enfin, plus tardivement, sous la III[e] République, il est défini par le gabarit des immeubles, c'est-à-dire un volume maximal autorisé. Dans ses occurrences ordinaires, l'îlot haussmannien est caractérisé par une forte compacité de l'occupation du sol, inconnue jusqu'alors, ainsi que par une très grande régularité orne-



Gabriel Davioud, Service des promenades et plantations de la Ville de Paris, esquisse pour l'aménagement de la place Saint-Michel : élévation de la fontaine et principe des façades latérales, 1856 (doc BAVP).

Gabriel Davioud, Service des promenades et plantations de la Ville de Paris, esquisse pour l'aménagement de la place Saint-Michel, plan, 1856 (doc BAVP).



mentale en façade. La corniche, fixée à 17,55 m au-dessus du sol depuis 1859, puis à 20 m en 1863 (dans le cas de façades donnant sur des voies dont la largeur excède 20 m), fait partie des éléments constitutifs de cette régularité. Il en est de même de l'habillage de la façade par un balcon continu au premier étage avec garde-corps en fonte, de la balustrade du quatrième étage en retrait, du marquage de la travée centrale ou des extrémités et, surtout, de la décoration "stylisée" du porche d'entrée. Cette ornementation si mesurée des années 1850 a été souvent critiquée pour son uniformité, mais une critique identique était portée vingt ans plus tôt par César Daly, le directeur de la *Revue générale de l'architecture*, à l'égard des maisons à loyer construites sous le régime précédent.

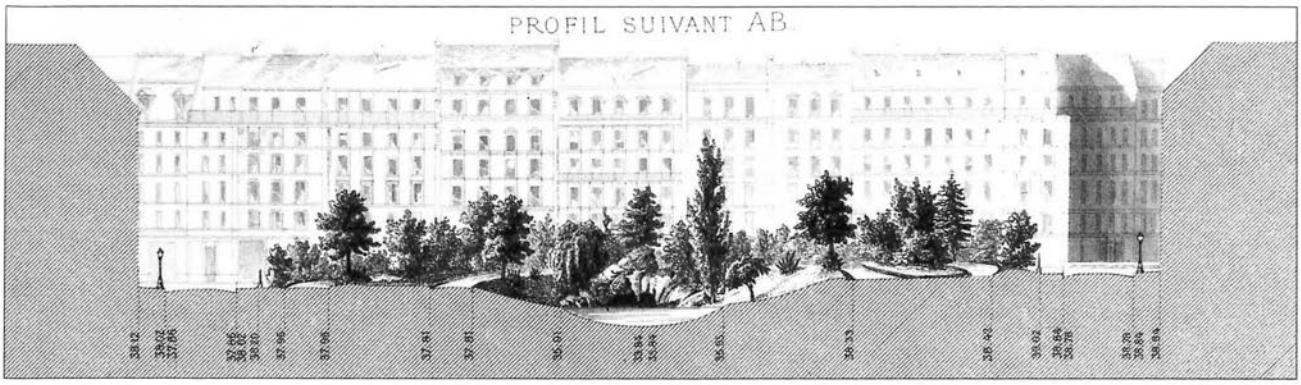
Les commentateurs du XIX[e] siècle, pris dans le vertige d'une histoire des styles dont nous avons du mal à sortir un siècle plus tard, ont voulu voir dans cette monotonie déconcertante l'effet d'un authentique style national, fruit des conventions partagées par les architectes. Ce style doit surtout beaucoup à une réglementation habile et bien comprise. Ainsi, par une circulaire du 5 octobre 1855 adressée aux commissaires voyers, le préfet de la Seine impose une régularité des lignes des balcons, des corniches et des entablements pour les groupements de maisons de chaque îlot, afin d'éviter "au droit des mitoyennetés les brisures, les décrochements de ces lignes magistrales qui forment les effets les plus disgracieux et ne déprécient pas moins, sous le point de vue du bon goût, chaque maison que l'ensemble dont elle fait partie[4]." Cette disposition, qu'Haussmann juge "essentielle à l'effet architectonique", est une contrainte importante de la définition décorative de l'espace public, assurée, comme en négatif, à partir des architectures privées des façades bourgeoises, qui dissimulent des appartements confortables derrière leurs baies toutes identiques.

Mais les charges que fait peser Haussmann sur le domaine privé pour accomplir son dessein de transformation de la capitale impériale ne s'arrêtent pas là. Ainsi que le souligne le célèbre urbaniste Joseph Stübben dans ses conférences sur l'urbanisme français données à Berlin peu avant la Première Guerre mondiale, le dynamique préfet n'hésite pas à recourir beaucoup plus souvent que ses prédécesseurs aux servitudes architecturales spéciales afin de marquer l'espace public dans certaines compositions urbaines d'intérêt majeur pour l'image de la ville. Le préfet s'arroge une mission d'autorité dans le domaine esthétique, où il semble malgré tout, à la lecture de ses *Mémoires*, se sentir le plus mal à l'aise, par l'exercice de contraintes architecturales qui ne peuvent être légalement que contractuelles et qui n'ont été que rarement prescrites sous l'Ancien Régime.

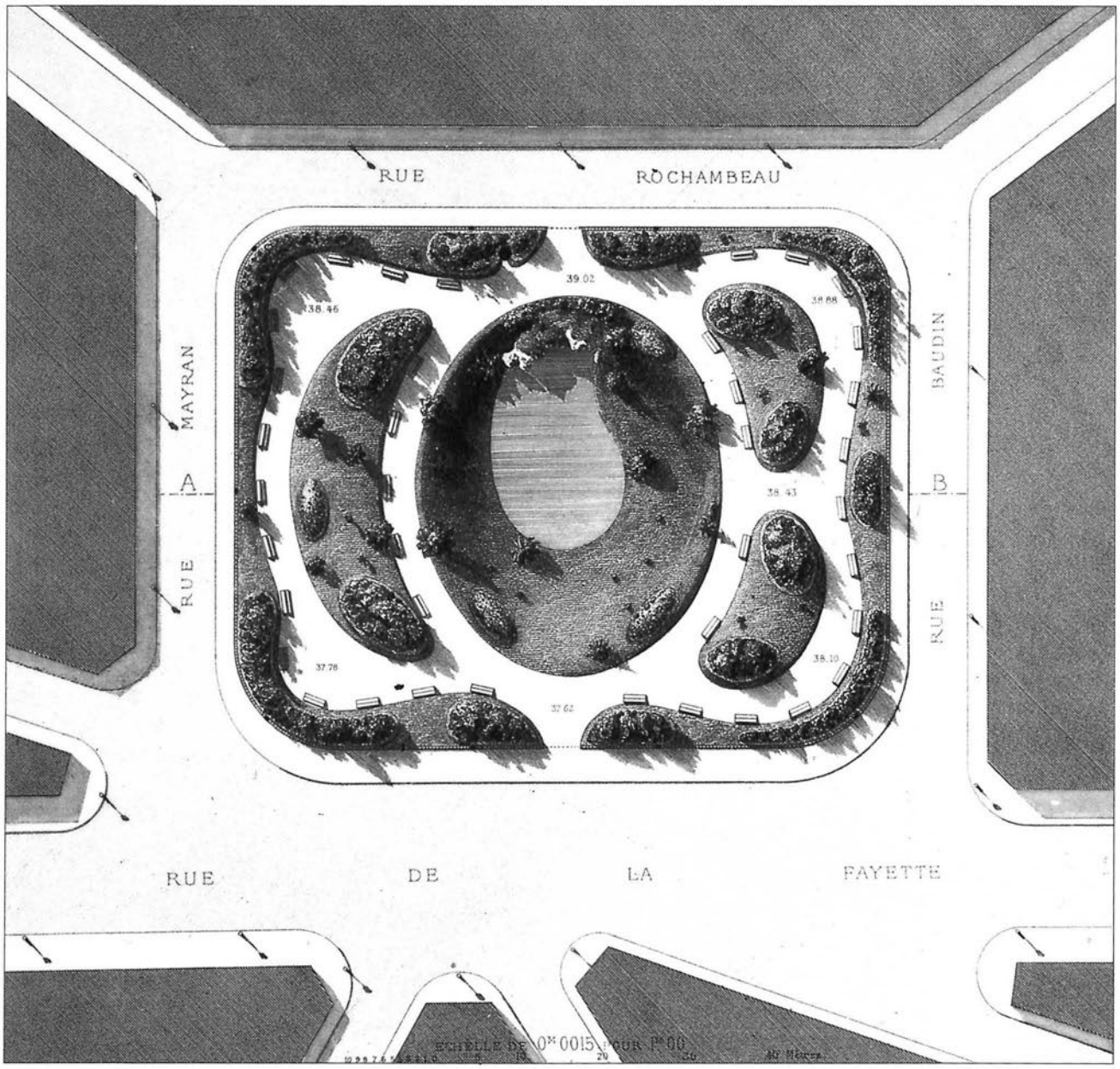
Par voie législative, ou à l'issue de décrets impériaux, il impose dans une quinzaine de cas sa volonté de réaliser des œuvres urbaines signées par des architectes, en décidant d'une ordonnance architecturale. Les plus célèbres sont l'extension de la rue de Rivoli (1852), la place de l'Etoile (1854) et l'avenue du Bois-de-Boulogne (1854-1855), la place Saint-Michel (1858), le rond-point des Champs-Elysées (1860), les abords du nouvel Opéra (1860), du parc Monceau (1861) et du Théâtre-Français (1867), enfin la place de l'Europe (1868). A chacune de ces occasions sont conçus une enveloppe architecturale de qualité par un architecte requis, un plan de façades des édifices, mais aussi les dessins des grilles de clôture des parcelles et les ornements afférents. Des variétés de matériaux, des dimensions, des mises en œuvre sont également prescrites par contrat, ainsi que des zones *non ædificandi* et des obligations d'entretien.

Par un retour de l'œuvre urbaine du XIX[e] siècle, ces espaces libres (rues, places et promenades) construits sous l'autorité d'Haussmann font dorénavant partie du musée imaginaire des urbanistes contemporains, même s'ils sont issus de procédures d'assignation archaïsantes. De nombreux spécialistes sont cependant demeurés hostiles aux servitudes spéciales d'architecture, contestant en particulier leur efficacité à long terme, à l'échelle de la lente construction urbaine.

Plutôt que d'évoquer le passéisme de certaines actions du préfet de la Seine, il convient, après avoir situé les limites d'intervention de la discipline architecturale constituée, d'envisager les chronologies différentes qui affectent les problèmes que les hommes sont capables de se poser à un moment donné. L'esprit du temps ne rend pas compte de cycles propres qui connaissent des développements distincts[5]. Ainsi, la place Saint-Michel, de l'architecte Gabriel Davioud, qui dans l'absolu est contemporaine des squares parisiens réalisés sous la direction d'Adolphe Alphand, entre dans une série d'événements architecturaux très différente par les intentions manifestées et le traitement matériel : elle peut être considérée comme l'une des ultimes places à programme parisienne, ouverte sur le fleuve, alors que les squares représentent une forme précoce de dispositifs liés à l'hygiénisme. Si Haussmann ne doit pas être considéré comme un visionnaire de génie parce que les largeurs de rue ont officiellement doublé sous son administration, il ne doit pas davantage être pris pour un dangereux passéiste après avoir choisi cette procédure des servitudes architecturales imposées, rejeté le tout-à-l'égout (en service en Angleterre), exclu le métro jugé inapte à Paris, et vitupéré à la fin de sa vie contre le choix républicain de l'éclairage électrique dans les rues.



Adolphe Alphand,
Service des promenades
et plantations de la Ville
de Paris, plan et coupe
sur le square Montholon,
extraits des Promenades
de Paris.



Boulevards et squares

A la fin du XX[e] siècle, chacun reconnaît désormais l'efficacité, voire l'originalité, du travail réalisé par Haussmann à Paris, tandis que la hauteur des investissements publics (en particulier de l'Etat) et le caractère résolument autoritaire de cet urbanisme technique n'ont pas cessé d'être dénoncés. Une justification tardive du préfet de la Seine dans ses *Mémoires* n'a pas non plus suffi à faire croire au libéralisme imprégnant son action à la tête de l'administration parisienne, alors qu'il confortait le monde tel qu'il était. Dans la récente *Histoire de la France urbaine*, un travail de réhabilitation est accompli correspondant à un point de vue contrasté, en opposition à une critique schématique de gauche. Il n'en demeure pas moins difficile, ailleurs que dans les *Mémoires*, de concevoir derrière les diverses opérations menées à Paris entre 1853 et 1870 "une approche globale et systématique du problème urbain en général et une conception d'ensemble des méthodes propres à son traitement[6]." Non sans nostalgie, le baron Haussmann évoque un art urbain qui se présente comme un mode d'organisation politique. Le monde de la révolution technique lié à une forme artistique convenue n'est cependant pas nécessairement celui de l'abandon de l'imagination. En ce qui concerne l'espace public, l'originalité des boulevards radiaux et des squares destinés, sous le Second Empire, à résoudre les problèmes de circulation et d'hygiène ne fait aucun doute, même s'ils avaient été envisagés auparavant.

Les boulevards deviennent les lieux urbains privilégiés d'un Paris conçu comme "ville des dehors" – par opposition à Londres – et ils ne cessent de contrarier les principes de zonage fonctionnel toujours présents dans la discipline architecturale depuis Alberti, en provoquant le mélange des lieux d'habitation, des lieux d'échange et de plaisir, de la circulation et de la verdure. Les boulevards séduisent surtout les commentateurs, parce qu'ils représentent un prodigieux dispositif de mise en scène de la promiscuité entre les bourgeois et les ouvriers que tout sépare : les vêtements, les gestes, la langue. Quant aux squares, ces merveilleux jardins soigneusement clos assurent une systématique dans la conception urbaine, en neutralisant les conflits entre le réseau viaire et l'ordre du bâtiment, alors même qu'ils sont refusés par les âmes romantiques, parce qu'ils miment le naturel de la nature.

Les squares sont à Paris l'expression la plus accomplie du vis-à-vis du bâtiment et de la verdure. De même que dans les grands crescents britanniques coexistent ici, en une unité urbaine clairement identifiable, la verdure euphorisante, la violence mécanique de la circulation et la confortable retraite des demeures privées. L'espace monumental des dehors est signifié, à l'échelle des quartiers, à l'issue d'un processus de planification naturelle, d'une visée écologique qui excède les seules considérations hygiénistes locales. Le square parisien est un jardin public, un jardin de proximité, dont la fonction sociale dans chaque quartier de la capitale est bien définie par Alphand : "En principe, tout espace réservé dans une place ou un carrefour à des plantations entouré d'une clôture, et affecté aux jeux d'enfants, à la promenade ou au délassement des adultes, a droit au titre de square." Ces petits jardins, dont l'aménagement relève d'un "éclectisme créatif", sont destinés selon Haussmann à offrir le calme et le repos aux travailleurs méritants, en associant le travail et la détente, mais aussi à procurer le délassement et la sécurité aux familles, en prenant place dans le processus d'éducation des enfants. Les squares, "de vrais salons de verdure pour la plus grande partie de la population", ne sont pas un embellissement superflu, mais des enclaves naturelles, isolées du bruit et de la poussière de la ville, qui réagissent sur la société entière : ils entrent dans une entreprise coûteuse de planification hygiéniste et de reproduction sociale. On sait d'ailleurs la manie d'Alphand de donner tous les chiffres concernant les coûts de chaque chose ou de chaque opération, sans doute pour indiquer combien ceux-ci sont faibles en comparaison des résultats attendus : lutte contre la maladie et la mort, éradication des fléaux sociaux, crime, alcoolisme et prostitution. Les squares passent pour des instruments de cohésion sociale et de correction, loin des îlots vétustes avec leurs courettes imbriquées, mais également à distance des tranchées modernes découpant la ville.

L'aménagement physique des squares haussmanniens obéit pour l'essentiel aux principes et règles du jardinage pittoresque fixés par les jardiniers anglais, français ou allemands : "Mais comme c'est en Angleterre que s'est d'abord établi l'usage d'appliquer aussi à ces petits jardins publics le style irrégulier, le mot square (...) éveille plus particulièrement l'idée d'une plantation qui, bien qu'entourée plus ou moins de constructions, affecte jusqu'à un certain point le style paysager, avec pelouses, vallonnements, allées sinueuses, arbres et arbustes disposés par groupes ou isolés, corbeilles de fleurs ou de plantes à feuillage." Il serait trop long de décrire toute la richesse des plantations (qui ne sont pas choisies à l'époque en fonction d'un entretien occasionnel), le détail soigné des grilles de fonte, l'extrême intelligence des "galeries", ces petits arceaux entrecroisés qui limitent avec une telle élégance la bordure des pelouses... Ce qui frappe prioritairement le lecteur des *Promenades de Paris*, mais plus encore le visiteur des squares, c'est la diversité de ceux-ci. Chaque square possède une particularité remarquable – une rivière, un étang, une fontaine, dont la force symbolique s'impose –, ou bien une architecture remarquable comme dans le cas représen-

tatif de la tour du square Saint-Jacques, pour ainsi dire à l'origine de la nouvelle grande croisée de Paris. La hiérarchie classique des arts s'est à l'occasion complètement estompée dans ces lieux, sans que les théoriciens n'y prennent garde. Si certains squares d'Alphand servent encore d'accompagnement à des édifices prestigieux, à des architectures extérieures aux squares (comme dans les cas des squares Sainte-Clotilde, de Montrouge et, surtout, des Arts-et-Métiers), ce sont dorénavant les architectures de Davioud qui viennent orner le plus grand nombre de ces aménagements. Cela suppose donc une relative humilité de la part des architectes, qui ne sont pas investis pour toujours de tous les pouvoirs en art urbain. Cela suppose surtout que les agents intermédiaires (architectes, jardiniers, ingénieurs) partagent un même élan doctrinal en rendant cohérents leurs savoirs sans hégémonie singulière et en harmonisant leurs différents savoir-faire, même s'ils font partie d'administrations distinctes.

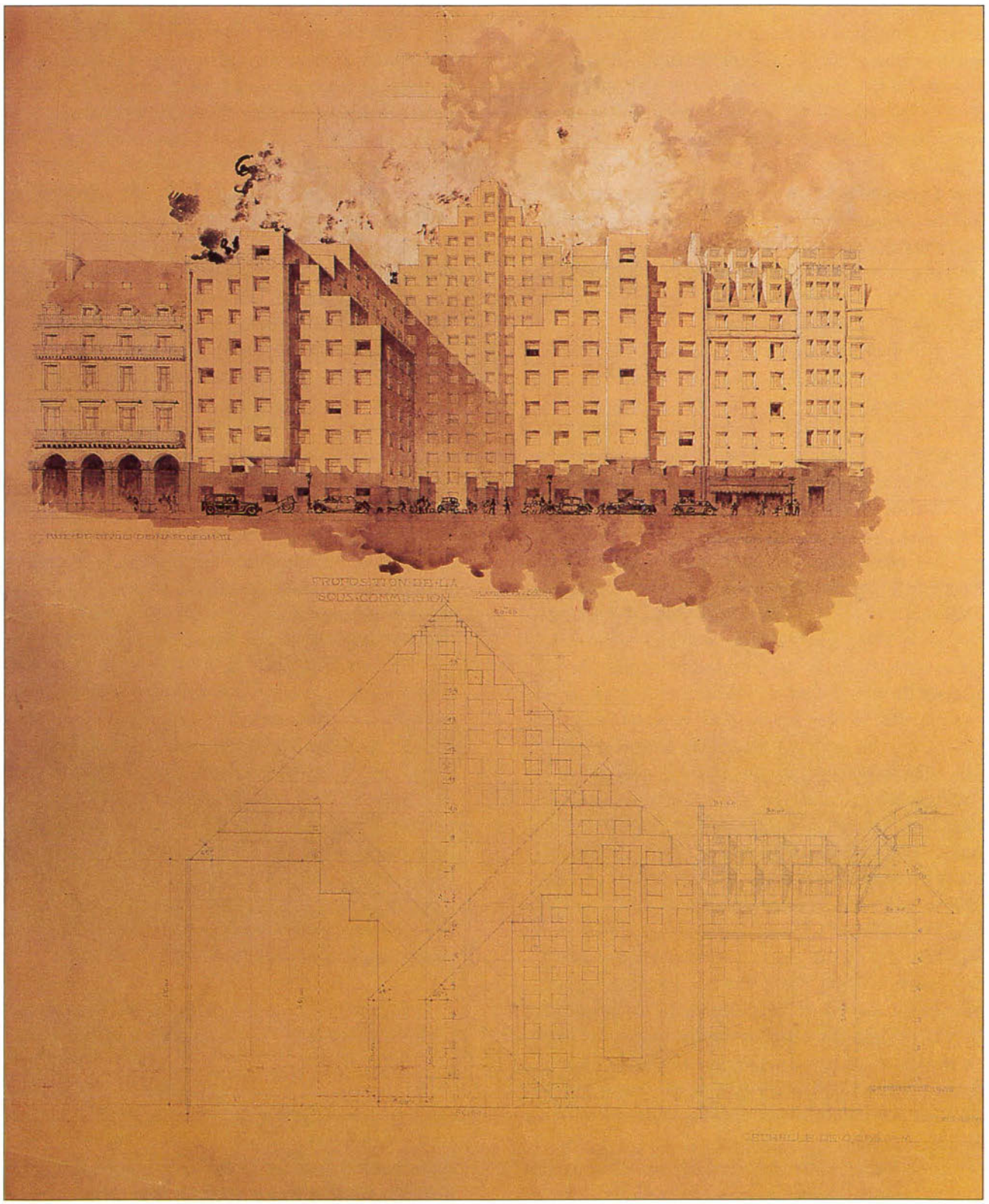
S'ils demeurent effectivement les reliquats des tracés de voirie, les squares parisiens ne doivent pas être considérés, dans une ville maintenant dépourvue de désordre et de zones d'ombre subsistantes, comme des exercices nostalgiques d'un art urbain disparu au XVIII[e] siècle, mais comme des œuvres autonomes, des projets d'une autre urbanisation. L'architecture des squares, malgré son caractère astreignant, symbolise une société organique possible, mobile et souple comme celle dont rêve à la même époque Frederick L. Olmsted, l'architecte et jardinier paysagiste de Central Park, à New York. Il suffit pour s'en convaincre de lire le "Plan général" qui ouvre le tome II des *Promenades de Paris*. Ce plan exhibe un gigantesque maillage de voies bordées de plantations d'alignement qui raccommodent le tissu urbain. Mais la verdure surgit de partout dans un projet de composition urbaine quasi illimité. Une nouvelle géographie assure la distribution de l'"enverdissement", relie les bois et les parcs, les boulevards et les avenues, les anciens jardins princiers et, subtilement, rapproche quelques places plantées et squares situés au centre de quartiers. Les Promenades de Paris, l'ensemble des bois, parcs, voies plantées d'alignement et squares constituent ainsi un double utopique de la ville, doté d'une structure propre dont relèvent des groupements de lieux identifiables, c'est-à-dire une association syntagmatique des lieux de verdure. Dans la fiction conçue par l'ingénieur Alphand, un habitant sortant de chez lui choisit un itinéraire, va prendre l'air et se délasser dans un square voisin avant d'enfiler une grande avenue plantée qui le conduit naturellement dans les vastes parcs de la périphérie urbaine. Des itinéraires multiples et diversifiés sont engendrés ainsi par enchaînements successifs, au gré de la fantaisie de chacun.

Construit avec précision, le système des espaces verts du XIX[e] siècle s'applique uniformément et sans limite : par définition, il ne connaît pas de frontières. Lointain successeur d'Alphand à la direction des Promenades, Jean-Claude Nicolas Forestier dénonce en 1906 la faute qui a consisté à ne pas poursuivre le "système d'embellissement, d'aération" mis en place par Haussmann et Alphand ; il blâme surtout l'erreur "venue en partie de ce que l'on s'est arrêté à ne considérer que ce Paris arbitrairement déterminé par des limites artificielles, les fortifications". Dans l'intérêt de tous, un tel système ne doit pas, en effet, être limité par des frontières qu'il ne maîtrise pas. Aussi, le verdict du spécialiste de l'aménagement des espaces verts est-il net : "Pourquoi s'arrêter à des limites politiques quelquefois très artificielles ? Elles doivent être indifférentes dans des œuvres de cette nature." Outre la question des limites, l'interaction des éléments ne suffit pas pour rendre compte d'un système caractérisé par une échelle intermédiaire de fonctionnement entre celle des plantations d'alignement et les grands parcs de la périphérie. Du fait de la présence efficace de formations intermédiaires identifiables en tant qu'objet, comme les squares, le système des espaces verts possède une assez faible redondance morphologique, et donc une plus grande fragilité : tous les squares prévus sont nécessaires pour un "enverdissement" satisfaisant de la capitale. C'est le problème qualitatif de la répartition des espaces verts plutôt que celui quantitatif de la superficie de verdure qui se pose. Et si Forestier répète "classiquement" la nécessité d'un plan d'ensemble, ce n'est pas pour figer quelques plans de masse mais pour atteindre l'objectif d'un programme rationnel comportant "une efficace distribution et une uniforme répartition des espaces libres". En 1913, les rédacteurs des remarquables *Considérations techniques préliminaires* de la Commission d'extension de Paris, Louis Bonnier et Marcel Poëte, font semblant d'opposer les partisans des grands espaces libres (bois, parcs, forêts) et ceux des petits espaces libres (squares, rues, cours et jardins privés) pour finalement découvrir la nécessaire coexistence de ceux-ci dans un système cohérent, confirmant les propositions de Forestier, proches mais distinctes du "park system" américain.

TEMPS ET ŒUVRES URBAINES

Le travail des percées, conforté par un "enverdissement" systématique, accomplit une disqualification relative de l'édification, l'ordre du bâtiment ne régissant pas exclusivement les formations urbaines les plus remarquables. Ainsi, les grands lotissements d'extension n'ont plus vocation, sous le Second Empire, à constituer les

Louis Bonnier, étude comparative des possibilités offertes par les réglementations parisiennes successives et les amendements à l'étude dans le cadre de la Commission de la Ville de Paris, 1934 (doc IFA).



parties essentielles de l'urbanisation. L'élan de la construction n'a cependant pas cessé à Paris depuis 1835 jusqu'à 1880 environ, à l'exception des périodes de troubles politiques, en 1848 et 1870. Ensuite, de vastes morceaux de ville d'un seul tenant, des pans entiers de tissu urbain voient leur processus d'achèvement interrompu.

Parmi ceux-ci, l'exemple le plus réussi d'une œuvre urbaine autonome est sans doute celui du boulevard Richard-Lenoir : cette formation urbaine exceptionnelle valorise l'espace de circulation propre au XIX[e] siècle. A l'issue d'un processus aléatoire, le projet répond à des nécessités multiples et parfois contradictoires en apparence. Son origine réside dans la construction du boulevard du Prince-Eugène (boulevard Voltaire actuel) en 1857, conformément à un vœu déjà ancien de l'empereur : destiné à relier les Grands Boulevards et une porte du Mur des fermiers généraux, ce boulevard stratégique, qui occupe idéologiquement une place considérable dans l'aménagement entrepris sous le Second Empire, devait croiser le canal Saint-Martin, ouvert en 1825. Une solution audacieuse est inventée par les fonctionnaires des services municipaux. Le niveau du canal, équipé de deux chemins de halage latéraux, est abaissé de plus de 5 m, ce qui permet de lui superposer le boulevard du Prince-Eugène tout en maintenant le trafic commercial sur le canal. La promenade linéaire ménagée au-dessus du canal est ornée d'alignements d'arbres et de petits jardins fleuris, agrémentée de fontaines jaillissantes, et pourvue d'oculi qui apportent l'éclairage et assurent l'aération du canal profond. D'un seul coup, la fabrication d'un sol urbain épais et complexe améliore la circulation et assainit le quartier. La coupure verte assure la circulation des piétons et voitures, de part et d'autre de la promenade plantée centrale, tandis que la suture du tissu urbain est effectuée par le vis-à-vis des bâtiments et de la verdure, mais aussi par les voies transversales raccordant le faubourg Saint-Antoine, autrefois relégué. La construction du substrat technique a nécessité, dans ce cas, l'interaction de toutes les compétences sans exclusion et, finalement, un objet moderne, reconnu et consacré par les meilleurs spécialistes internationaux comme par les amateurs a été produit, dont les effets sur la ville ne sont pas achevés.

En dehors du système des espaces verts d'Alphand, il n'existe pas de projet d'urbanisme à Paris au XIX[e] siècle. Le grand dessein d'un espace technique de circulation est réalisé avec célérité certes mais, s'il tient compte des tactiques de lotissement, il ne s'attache pas à la formidable question de la croissance indéfinie de la métropole. D'importantes œuvres urbaines ont effectivement amélioré localement la situation, alors que, vers la fin du siècle, les problèmes majeurs sans cesse repoussés de l'habitation des plus démunis, du métro ou de l'enverdissement des fortifications demeurent posés d'une manière qui n'est pas toujours la plus rationnelle, en l'absence manifeste d'une science ayant la ville pour objet.

Pressentie par Daly – qui, à son retour des Etats-Unis d'Amérique, en 1858, ne cache pas son enthousiasme face aux monuments de la modernité que sont le steamer et le télégraphe – la disqualification du bâtiment n'a cessé de s'accentuer, au risque d'oublier que l'aménagement de l'environnement peut faciliter matériellement l'avènement de la liberté individuelle et la constitution de communautés de solidarité.

L'espace public des télécommunications, en particulier celui de la télévision, tend à développer aujourd'hui une grave asocialité. Les expressions violentes de l'émancipation sociale aussi bien que les transgressions d'usagers trouvent néanmoins toujours un support efficace en des formes reconnues de l'aménagement, en des lieux issus d'une forte démarcation : les manifestations s'emparent des rues et les graffiti envahissent le métro. Il n'est donc sans doute pas vain de tenter de résister à l'inhumanité, due à l'absence de contact entre les espaces public et privé, en imaginant des architectures urbaines qui sont autant les solutions de problèmes donnés que des propositions pour un avenir de la cité, et en construisant les formes urbaines de notre temps qui offrent les meilleures facilités de transformations ultérieures.

P. G.

1. Heers, *Espaces publics, espaces privés dans la ville. Le Liber Terminorum de Bologne*, 1294, Editions du CNRS, Paris, 1984.
2. Habermas, *l'Espace public* (1963), trad. fr. par M.B. de Launay, Payot, Paris, 1978.
3. Cf. le récent rapport du groupe de travail *Espaces publics* (présidé par M.A. Louisy), la Documentation française, Paris, 1988.
4. Circulaire préfectorale "relativement à l'harmonie à établir entre les façades des maisons nouvelles" publiée dans la RGATP, vol. XIII, 1855.
5. Kubler, *Formes du temps, remarques sur l'histoire des choses* (1962), trad. fr. par Y. Kornel et C. Naggar, Champ Libre, Paris, 1973.
6. F. Choay, "Pensées sur la ville, art de la ville", *Histoire de la France urbaine*, T.4, *la Ville à l'âge industriel* (ss la dir. de M. Agulhon), Seuil, Paris, 1983.

POUR DES ESPACES DE PRATIQUES MULTIPLES

ENTRETIEN AVEC MARCEL RONCAYOLO

L'espace public est actuellement au centre de certains débats philosophiques et doctrinaires – je pense aux travaux de Jürgen Habermas notamment –, il serait même porteur de projets social ou politique fédérateurs ; quelle définition lui donnez-vous ?

Disons tout d'abord que c'est un terme admis qui porte sur des réalités qui ne sont pas toujours spatiales. L'espace public est devenu un objet métaphorique qui peut s'appliquer à plusieurs choses ; aussi je crois qu'il faut peut-être tenter d'en faire une définition plus stricte. Ni le mot "espace", ni le mot "public" ne sont simples. "Espace", d'abord, est très incertain ; longtemps on a opposé les voies publiques, qui étaient une forme d'espace bien entendu, et les lieux publics, et dans le fond les uns et les autres ne correspondaient pas nécessairement à la même définition, aux mêmes conditions de propriété et d'usage. Dans la liste traditionnelle des lieux publics étaient par exemple les théâtres, les cabarets, les lieux de prostitution et de débauche, ces endroits où les gens se rencontraient. Autant de lieux publics, propriétés privées, et simplement ouverts dans certaines conditions à l'accès assez général.

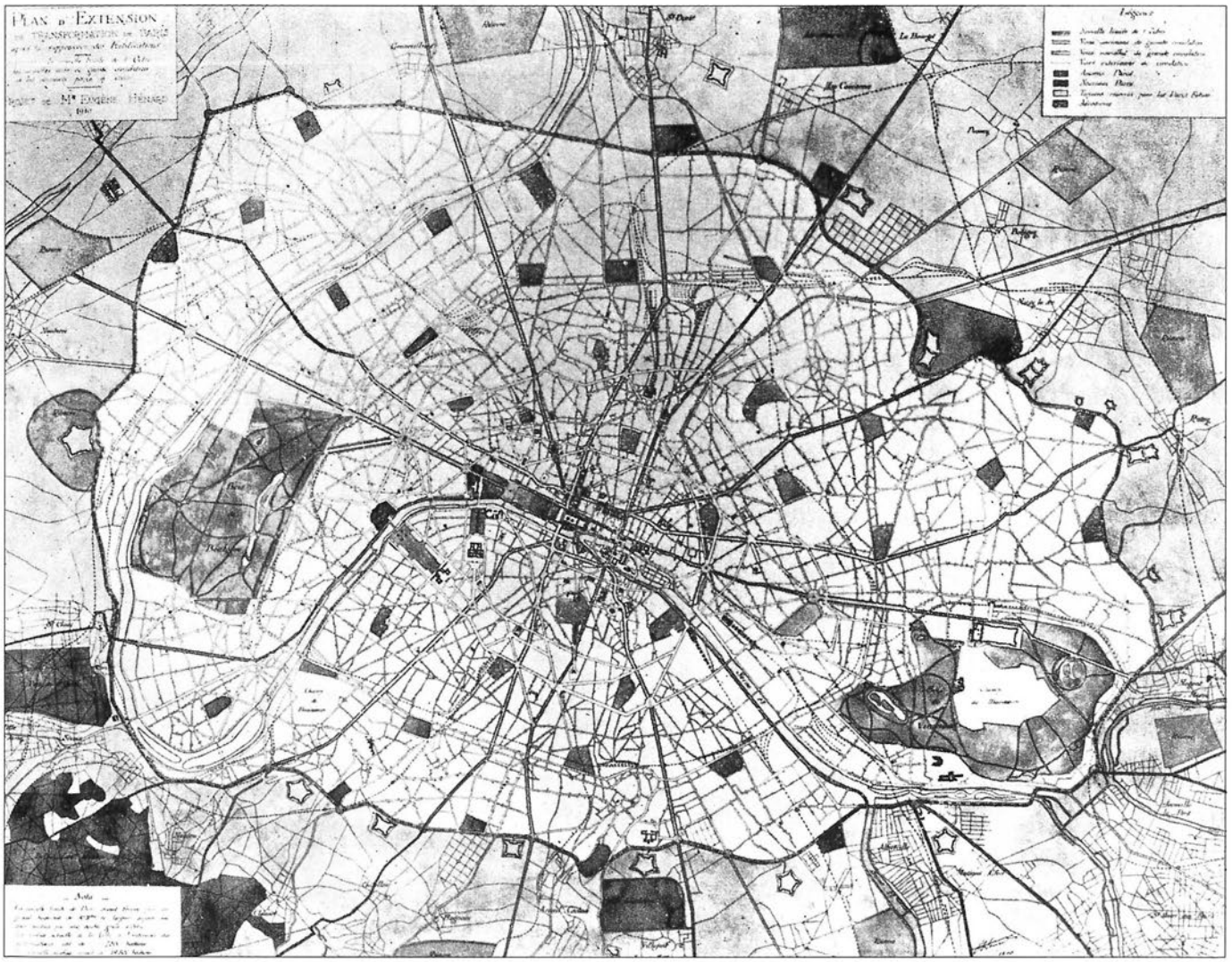
La voie publique, en revanche, est par définition ce à partir de quoi s'organise l'espace urbain. Dans ce cas, "public" veut dire, d'une part, et c'est très important, propriété publique, lieu d'intervention publique et, d'autre part, lieu d'usage public, ce qui signifie ouvert à tout un chacun. Sauf dans des conditions assez exceptionnelles, la voie publique est l'endroit où tout le monde peut se retrouver, quelles que soient les origines ou les occupations et, dans une certaine mesure, les règles de conduite. C'est d'ailleurs ce qui introduit un troisième aspect qui fait de ce qui est public plus qu'une simple question de propriété, ou même d'usage, mais également un problème de code, de règles de conduite et de phénomènes qui permettent d'entrer en rapport avec autrui dans l'espace public.

Mais le mot "public" peut également s'opposer à "privé". On a alors l'objet exactement contraire, qui est le logement avec, entre les deux, la façade, dont le décor crée en quelque sorte une limite entre les espaces privés et les espaces publics. Autrement dit, un immeuble qui enferme le lieu de l'intimité par excellence est en même temps un objet collectif vu de l'extérieur qui participe au paysage urbain. C'est une des choses qui me paraissent peut-être les plus fortes et auxquelles on ne pense pas finalement. C'est ce type de contact entre les deux extrêmes qui efface presque la notion d'espaces intermédiaires – vestibules, hall, escalier – en tant qu'espaces, la façade étant précisément ce contact direct entre les mondes privé et public.

Pour revenir à la notion d'espace public, disons que c'est un concept un peu vague qui demande à être démonté. C'est tout d'abord une notion relativement récente qui est venue de la remise en question de la rue, issue d'une tentative fonctionnaliste de créer un nouveau système architectural et urbain. Dans l'ordre historique des choses, il y a d'abord les objets concrets à définition forte que sont la voie publique, la promenade publique, le jardin public ; c'est clair. Ensuite, à la fin du XIX[e] siècle, au moment où la pensée urbanistique prend forme, c'est la notion d'espace libre qui est introduite dans les grands débats tels que ceux de la Commission d'extension de Paris en 1913.

Cela découle, en partie, je crois, d'un constat que l'on fait au moment où l'haussmannisation s'exerce encore. L'analyse que font ces spécialistes du début du siècle fait émerger un certain paradoxe dans l'œuvre du baron Haussmann, qui consisterait à régulariser la voirie – et à la planter le cas échéant – mais cela au prix d'un remodelage des parcelles et de la trame qui ferait disparaître des jardins intérieurs ainsi que d'autres espaces privés non construits n'appartenant pas à la voie publique. On se dit, somme toute, que le mode d'occupation des sols développé par l'haussmannisation n'aurait peut-être pas produit autant d'espaces libres qu'il n'y paraît et que nombre d'entre eux auraient même disparu.

Cette nouvelle catégorie permet d'étudier à la fois ce qui est espace public libre et espace privé libre. Mais étant donné le dessin parcellaire qui l'emporte dans Paris, il est évident que c'est par l'espace public qu'on intervient sur



Eugène Hénard, avec Donat-Alfred Agache et Henri Prost, "Plan d'extension et de transformation de Paris après la suppression des fortifications", 1910, publié par Werner Hegemann, Der Städtebau, 1913. La stratégie d'extension proposée consiste en un maillage régional de parcs et de voies plantées. La continuité entre Paris et la banlieue gomme la limite administrative.

l'espace libre. Ce potentiel d'intervention conduit donc à définir d'une manière beaucoup plus précise la frontière entre les espaces public et privé et à délimiter soigneusement les domaines respectifs d'intervention dans une société libérale. L'expropriation est l'outil qui, de concert avec cette définition, permet de créer ces espaces publics et vise en grande partie l'intervention d'hygiène publique, pour l'intérêt public.

Au début du siècle, un des piliers de l'art urbain est le travail sur la voirie. Doublé des préoccupations d'hygiène et d'esthétique, il génère un projet d'espace libre public qui est pour le moins complexe et dessiné. En revanche, la seconde reconstruction a tout concédé à la voiture. Si, aujourd'hui, on assiste à un retour de balancier, quel rôle l'espace public est-il appelé à jouer dans ce contexte ?

Il y a trois grands termes mis en forme par la philosophie des Lumières qui expliquent l'intervention sur la ville et qui sont, à mon avis, encore valables aujourd'hui : embellissement, circulation et hygiène. Nous avons entrevu la question hygiénique, voyons maintenant ce qui touche à la circulation.

Si les vues sur l'hygiène, l'interprétation des densités, du bâti, de la hauteur des immeubles ont été modifiées au cours de l'Histoire, il est évident que la circulation l'a été plus encore. Je demeure d'ailleurs persuadé que, pour les villes, le véritable effet de rupture de la révolution industrielle n'a pas été celui des modes de production des biens en tant que tels, mais des modes de circulation. C'est ce qui a fait éclater la ville et a touché directement sa trame. Le mot circulation est un mot constant ; seulement on ne circule pas au XVIII[e] siècle comme on circule maintenant, et là est tout le problème.

Repartons de l'haussmannisation. On a souvent dit, et en particulier les contemporains, que la pensée haussmannienne avait réduit les fonctions multiples et traditionnelles de la rue pour en faire un espace de circulation, accessoirement combiné avec la mise en valeur de monuments. Ce n'est tout de même pas la stratégie principale de l'haussmannisation, bien qu'Haussmann, tout comme ses détracteurs, considère que l'utilitarisme doit passer avant l'embellissement, et que l'utilitarisme est avant tout la circulation.

Il demeure que la conception de la ville comme lieu de mobilité est partagée, et c'est là, à mon avis, que se situe la véritable révolution intellectuelle. Le piéton n'est pas exclu de ce domaine, au contraire. Dans le *Paris Guide*, qui est un livre curieux écrit essentiellement par des opposants pour présenter le Paris haussmannisé à l'occasion de l'Exposition internationale de 1867, il y a un admirable article de George Sand sur le trottoir de Paris. On y découvre le plaisir de circuler en tant que piéton, dans une association avec la circulation mécanique.

Voilà le véritable thème des boulevards, dans lequel deux systèmes sont brouillés. Celui de la promenade, j'allais dire presque campagnarde et, plus tardivement, celui de la combinaison des circulations mécanique et piétonne, le trottoir étant à la fois un lieu de déplacement et le lieu où se trouvent les cafés et autres endroits de rencontre. C'est l'idée qu'il y a une multiplicité des usages qui s'enrichissent les uns les autres par le fait qu'ils se déroulent dans un même espace. Cette pratique est contraire très exactement à la pensée rationnelle d'Eugène Hénard, par exemple, qui me semble extrêmement importante pour la suite. Prévoyant que cette cohabitation déboucherait à un moment sur l'impossibilité de concilier les différents usages, il propose de conserver la trame urbaine traditionnelle, en modifiant les rapports entre les types de circulation, dans une rue à niveaux multiples d'utilisations différentes. Tout se passe comme si les années 1900 étaient celles d'une prise de conscience que cette conciliation ne durerait pas, et la rationalité technique interviendrait comme contrepoint et presque comme contradiction par rapport à ce qui est encore une pratique sociale très désirée.

Ce que l'on a vécu, à mon avis, avec la crise du Mouvement moderne, suite à sa tentative de ségrégation des espaces de circulation, c'est l'impossibilité de créer des espaces de fréquentation. A partir du moment où la circulation automobile était isolée, le logement s'y retrouvait opposé. Entre les deux, on ne savait pas ce qu'on faisait. Une sorte de *no man's land* s'établissait là où il y avait auparavant une interférence. Je crois que c'est l'un des grands drames.

En repartant toujours de la logique de l'isolement de la circulation mécanique, on a voulu encourager les piétons. Mais la grande politique de rues piétonnières n'a été qu'un succès relatif. Malgré quelques réussites, il me semble qu'on hésite maintenant à créer des espaces piétonniers à la fois trop spécialisés et trop importants, et que ce que l'on cherche de nouveau, c'est une combinaison.

Le retour à la rue, auquel on assiste aujourd'hui, est le retour à la rue multiple, à la rue fréquentation. Mais dans quelle mesure peut-on supporter et concilier cela avec la circulation mécanique ? La pensée en termes de tension et de contradiction plutôt qu'en termes de spécialisation me semble le grand progrès actuel. Comme souvent en urbanisme, dès que l'on se contraint à des définitions strictes d'usages et de fonctions, on se trompe. On aboutit à la catastrophe pour une bonne raison, qui est une raison intellectuelle, c'est qu'on n'arrive pas à couper le phénomène urbain, qui est précisément le contraire d'une division par catégories ou par secteurs. Il

y a une ville à partir du moment où c'est à la fois ludique et industriel, piétonnier et mécanique. Les véritables problèmes urbains sont des problèmes d'articulation et non pas des problèmes de division.

La question qui subsiste est : comment maintenir la fréquentation urbaine, disons piétonnière pour simplifier, sans trop la couper de la circulation mécanique ? En ce qui concerne la reconnaissance des lieux et l'appropriation des espaces, si on ne peut circuler à la fois d'une manière et de l'autre, on risque de créer une impression de *no man's land*. C'est le cas sur ces voies qui sont balisées et réservées à la circulation mécanique, sans trottoir, et où on ne peut pas descendre et arrêter la voiture pour demander un renseignement. Si ces voies sont nécessaires pour les grandes communications, il y a en revanche, dans la ville, un moment où il faut pouvoir établir le contact. Je crois que ce n'est pas par la ségrégation qu'il faut régler ces rapports, mais plutôt par la discipline de la mécanique, celle du stationnement et de la circulation.

Il y a un équilibre à trouver, qui passe par le fait que l'automobile n'entre pas, je dirais, banalement dans la ville, ce qui impose une articulation plus astucieuse entre transports public et individuel. Il faut trouver une autre logique. Mais couper la circulation mécanique du reste me semble dangereux. Des taxis peu chers, multiples, mais libres d'exercer leur profession, c'est-à-dire dans des rues dégagées, permettent une combinaison de la marche à pied et du transport individuel. La carte orange a également amené des transformations qui me semblent très importantes. Le client s'est rendu compte qu'il disposait d'un réseau multiple : métro, route, autobus, l'addition des différents types de transport pour un même trajet lui coûtait cher ; maintenant il s'est constitué sa propre stratégie. On retrouve la notion forte de mobilité, une mobilité où on n'est pas contraint par le réseau, mais où on joue avec lui. Or, cette mobilité n'est possible que si les véhicules sont libres de se mouvoir dans des rues dégagées.

Vous suggérez qu'un projet pour l'aménagement des espaces publics urbains devrait porter d'abord sur les usages et les règles plutôt que sur la composition spatiale ?

Je suis de plus en plus frappé par le fait que, somme toute, les problèmes urbains ne se régleront que quand le problème du civisme urbain sera réglé. Mais, en France, il n'y a pas de profonde culture urbaine, contrairement à d'autres pays. Même quand cette culture condamne la ville, comme aux Etats-Unis, elle parle tout le temps d'elle et s'affirme véritablement comme telle. En France, on manque un peu de culture urbaine. Mais je crois que ce qu'il faut éviter par-dessus tout, c'est le système même du zoning, qui est dangereux en soi, car ce qui fait la ville, c'est précisément le contact, l'interférence entre des choses qui appartiennent à des mondes, à des secteurs, à des logiques différents.

La vie professionnelle, par exemple, n'est plus une vie enfermée dans tel local, elle est de plus en plus fondée sur l'usage d'espaces multiples. La manière dont s'opère le travail peut être un élément essentiel dans l'organisation et la maîtrise des espaces urbains. Il faut comprendre quelles sont les nouvelles demandes de ce côté-là.

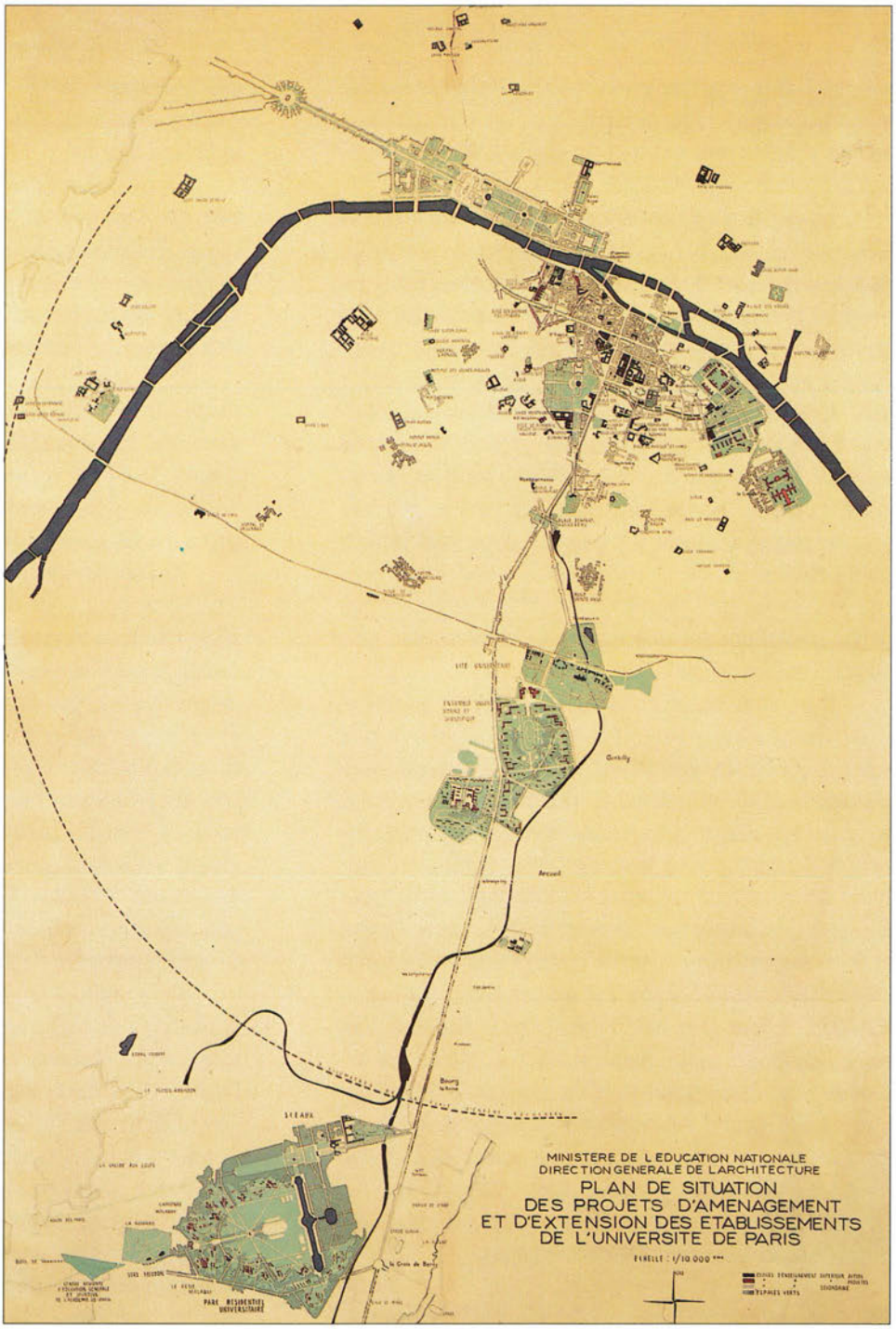
Comment entrevoyez-vous l'influence de ces nouvelles demandes concernant l'espace public ? Sa forme la plus achevée sera-t-elle toujours la rue ou faut-il s'attendre à l'émergence de nouveaux espaces d'échange tels que ceux offerts par les télécommunications ou la télématique ?

Nous sommes justement dans la civilisation de la communication alors, avant de se dire que chacun va rester chez soi et n'aura qu'à appuyer sur un bouton pour avoir l'information ou pour faire son boulot, je crois qu'il faut prendre en compte ce que les nouvelles technologies, les nouveaux types de métier ou d'emploi impliquent. Le fait qu'une grande partie de la population active glisse de la production des biens vers des productions insaisissables – comme celle du spectacle – commande justement des déplacements, et ça va dans le même sens que cette fréquentation multiple dont je parlais tout à l'heure. Une nouvelle technologie signifie, pour moi une autre fréquentation de la ville et non une fin de la fréquentation de la ville.

On a toujours cru qu'une invention technique déterminante allait bouleverser sans contrepartie toutes les localisations et toutes les manières de se conduire dans l'espace. Ce fut le cas dans les années 1900-1920, lors de la généralisation de l'usage de l'électricité, qui était censée pousser à la décentralisation industrielle. Le résultat, au contraire, a été une concentration encore plus poussée.

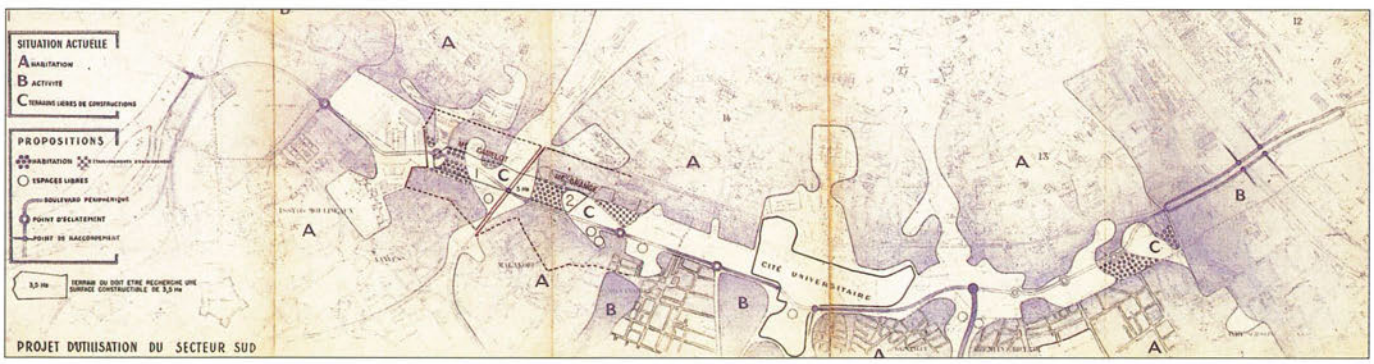
Je me pose la même question pour l'électro-informatique. La dernière sophistication en ce domaine est de construire des immeubles de bureau précâblés. Au Japon, pays de l'électronique mais également du surpeuplement et de l'étalement urbain, on pouvait penser que l'informatisation généralisée irait dans le sens d'une déconcentration. Or ce sont les Japonais qui, tous les matins, parcourent plusieurs dizaines de kilomètres pour se rendre là où sont construits ces grands immeubles informatisés, qui sont par ailleurs présentés comme le *nec plus ultra* de l'organisation technologique moderne...

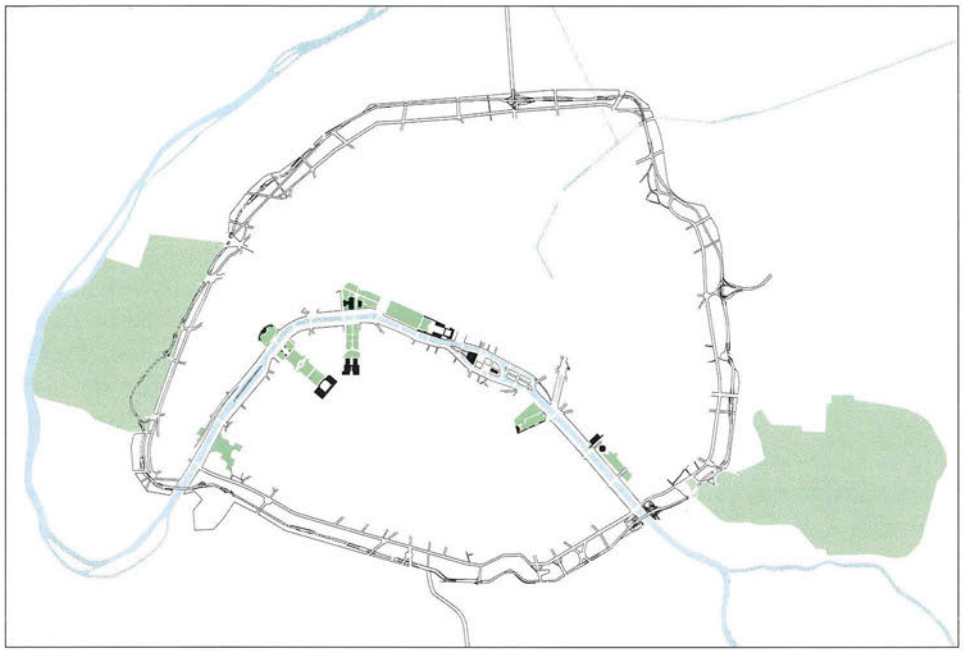
La technologie ne doit pas être dissociée de tout un complexe de comportements, et l'utopie de la déconcentration généralisée par une technologie me semble à effacer. Qu'il y ait une déconcentration généralisée dont les causes seraient multiples, si cette tendance est tellement intégrée



Plan de situation des projets d'aménagement et d'extension des établissements de l'Université de Paris, vers 1947, attribué à Eugène Beaudouin (doc Arch. nat.).
Le long de la ligne de Sceaux, il s'agit d'une véritable extension du Quartier latin hors Paris. Une radiale universitaire, amorce d'une "forme métropolitaine" à l'échelle du boulevard périphérique actuel.

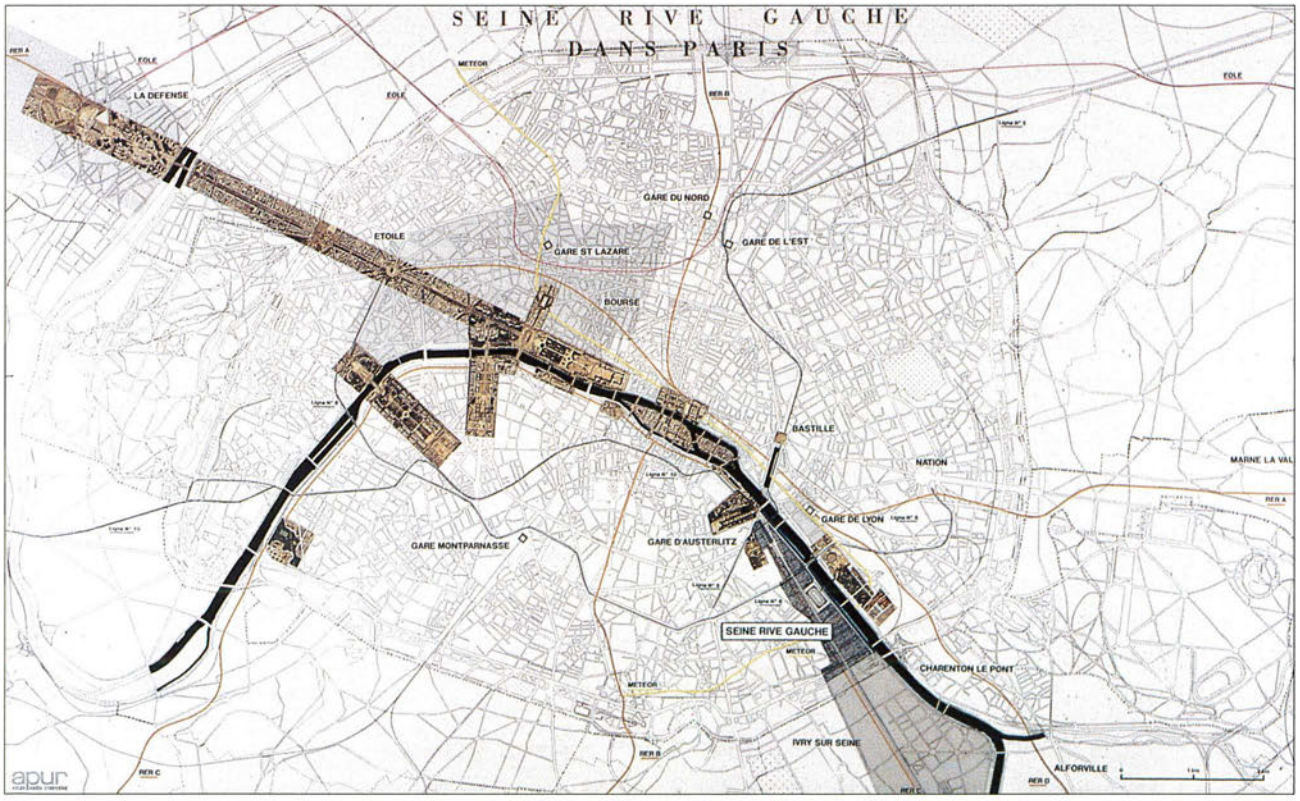
Plan d'orientation définissant les périmètres et les contraintes soumis aux architectes des avant-projets d'aménagement de la ceinture de Paris, secteur sud, 1953 (doc Arch. nat.).
Ce document transcrit les intensions de recomposition du tissu urbain à la jonction de Paris et de la banlieue.





Représentation des espaces publics majeurs situés sur les rives de la Seine, dans Paris (doc. Apur). Le fleuve apparaît à la manière d'une "mégaforme urbaine", un espace public potentiel et fédérateur, à l'échelle régionale.

La Seine, l'axe ouest et le quartier Seine rive gauche dans la région parisienne (doc. Apur). Les prémices, à l'est, d'une formalisation de la continuité des espaces publics dans et hors Paris, à l'image de celle de l'ouest.



dans la société et dans ses aspirations, cela peut se produire un jour. Mais je ne crois pas qu'on puisse tirer d'un groupe de techniques immédiatement une conséquence.

On pourrait d'ailleurs avoir exactement le contraire, puisque, finalement, l'effet de ces technologies nouvelles est de rendre la localisation possible n'importe où, donnant aux autres facteurs d'établissement plus d'importance encore. A l'époque du charbon, quand il fallait être à côté de la mine, on ne se posait pas beaucoup de questions de localisation. Maintenant que la pensée se transporte comme ça, si j'ai envie de vivre et de travailler sur les bords de la Seine, avenue François-Ier, je reste sur l'avenue François-Ier.

La technologie libère d'un certain nombre de contraintes ; reste à savoir ce que l'on choisit. Mais je n'ai pas l'impression que ce soit la ville qui soit maintenant refusée en tant que telle. C'est un problème de conduite sociale généralisée. Aussi peut-on avoir une politique urbaine en tenant compte des nouvelles technologies, mais ça n'est certainement pas la nouvelle technologie qui définit la politique urbaine.

Ainsi, la télématique ne mettrait pas en péril la rue, qui serait toujours l'espace public par excellence. Mais dans une ville comme Paris, que certains disent finie, quel pourrait être le nouveau projet d'espace public ?

Je crois en effet que le désir de rue sera d'autant plus fort qu'il y aura plus de télématique. Nous vivons de moins en moins sur une solution unique, sur l'idée qu'il y a une meilleure solution et qu'il faut trouver la logique à partir de cette meilleure solution. J'ai l'impression que l'une des valeurs du monde actuel est qu'on ne veut pas s'enfermer dans une seule voie. Notre société cherche des voies multiples.

Voies multiples, centres multiples, pas d'espaces trop privilégiés, il y a une faim de déplacements en tant que tel et une recherche d'utilisation d'autres lieux. C'est d'autant plus sensible dans une grande agglomération comme Paris, formée d'une pluralité de lieux, pour laquelle on ne peut plus penser qu'en terme de centralité ou de simple opposition avec la banlieue. La première couronne devient Paris, il n'y a qu'à regarder les prix immobiliers. La limite n'est plus celle des boulevards ; le paysage est en retard sur la réalité, comme le sont d'ailleurs les partages administratifs, cimentés, en ce qui concerne Paris, par une frontière à la fois municipale et départementale.

En réponse à la fréquentation, à la véritable consommation de lieux différents, l'agglomération pourrait en effet se reconstituer autour d'espaces publics qui ne soient plus strictement parisiens. Mais il y a des éléments de prestige, de beauté, de mémoire, qui font qu'il est difficile de concevoir ces espaces en dehors de Paris. La banlieue parisienne n'est pas celle de n'importe quelle ville, et son aménagement doit tenir compte des continuités d'espaces publics offertes par le centre, même si ces continuités sont parfois faites de diversité et de rythmes changeants. L'axe ouest, dont l'aboutissement provisoire se trouve à l'Arche de la Défense, est l'un de ces espaces, constitué lentement suivant une tendance lourde et profonde à additionner des logiques conceptuelles qui, projetées, auraient semblé peut-être à la fois grandiloquentes et répétitives.

Je crois que la Seine est une autre de ces formes. Quoi qu'on en pense dans le détail, c'est un des effets des Grands Travaux d'avoir revalorisé son site. De Bercy à Javel, il y a quand même une continuité de choses disparates, sans plan préconçu, qui aboutit en fin de compte à faire un "musée en désordre" comme on les apprécie aujourd'hui.

De même que ces grands axes, il y a la ceinture. La limite qu'elle inscrit très fortement dans le paysage devient psychologiquement et socialement moins supportable, en grande partie parce que son territoire était un lieu de propriété publique. Son aménagement devait moins la valoriser en tant que coupure que comme lien avec les communes limitrophes – c'était le vieux rêve de la ceinture verte –, or il se trouve qu'avec le périphérique comme dernier usage c'est la notion de coupure qui l'a emporté. Pourtant, économiquement, socialement et mentalement, cette coupure s'estompe, et le paysage se trouve en retard sur les pensées et les pratiques. Je crois qu'il faudrait peut-être concevoir un paysage à l'échelle et en même temps à l'usage de cette nouvelle pensée.

L'ouverture des espaces libres de la banlieue peut contribuer à cette réflexion. Que représente Chatenay-Malabry ou la Vallée-aux-Loups pour le Parisien ? S'il est habitué à se repérer dans les quartiers de Paris, si la carte de la ville *intra-muros* lui est familière, que peut-on dire de la représentation qu'il se fait de l'agglomération parisienne ? Les gens n'introduisent pas dans leur fréquentation, dans leur système de pensée ou de pratique, les espaces libres de la périphérie dont les emprises sont autrement considérables que celles dans la ville. La banlieue parisienne est l'une des plus belles de ce point de vue, malgré les quelques amputations causées par le passage des autoroutes, dont il ne faut pas exagérer les dégâts – bien que la forêt de Meudon ait perdu un peu de son charme... Mais le Parisien ne le sait pas, et il répète machinalement le discours sur le manque d'espaces verts.

Or nous sommes encore dans une agglomération aristocratique, de chasse et de plaisir, et ça, Paris n'en a pas conscience. Il faut créer des parcours : on ne passera de la ville à la conscience de l'agglomération plus vaste que par des parcours. Nous sommes loin du compte pourtant si l'on prend l'exemple des transports publics qui perpétuent l'organisation liée à la vieille ceinture des fortifications.

Pourtant, la région parisienne est une réalité, occultée par l'Ile-de-France, qui crée une sorte d'entité, comme s'il y avait eu une histoire de l'Ile-de-France spécifique, alors qu'en fait il n'y a rien que la région parisienne.

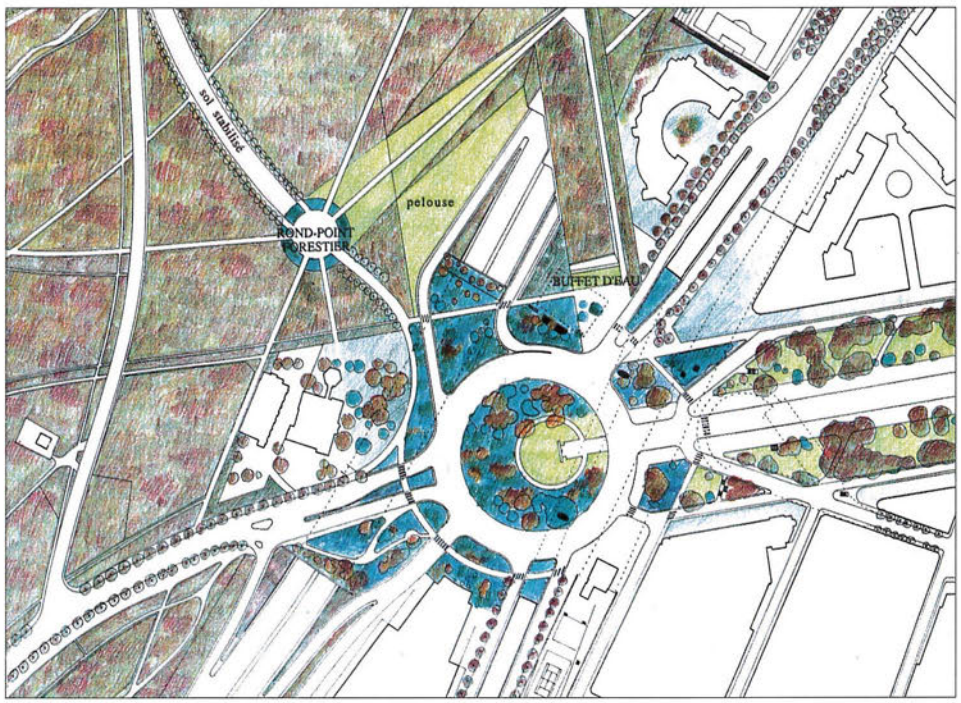
Ces grands tracés pourraient-ils constituer l'armature de projets d'espaces publics régionaux ou de système d'espaces publics ?

Il y a quand même un autre problème grave si l'on veut établir cette solidarité de fait entre la ville centre et sa banlieue, ou entre d'autres points d'attraction de la banlieue entre eux. Dans une analyse très juste, Francastel dit que le fonctionnalisme moderne a commis une erreur, à propos de la voiture justement, en voulant faire passer les grands axes de circulation à travers la ville. Le problème était de rendre les points de la ville accessibles les uns aux autres, ce n'était pas de faire de l'agglomération un lieu de passage.

La ville n'est pas un carrefour pour les autres. Elle doit s'organiser d'abord pour elle-même, et c'est ensuite que s'y greffent les systèmes de circulation extérieurs. C'est un problème que l'on a résolu pour les TGV d'une façon qui me semble rationnelle, de telle manière que Paris ne soit pas un lieu de passage – une route –, mais demeure un lieu d'arrêt – une rue. Et je crois que c'est dans le sens de la rue beaucoup plus que dans celui de la route ou de l'espace protégé et sanctifié qu'il faut résoudre ces questions d'espaces publics auxquels on associe aujourd'hui tous les problèmes liés aux espaces de transition entre le public et le privé.

Propos recueillis par *André Lortie*

Michel Corajoud, étude pour le réaménagement de la porte Dauphine, 1990. A la limite de Paris, il s'agit de retrouver une articulation entre le bois de Boulogne et l'avenue Foch, son véritable prolongement végétal dans la ville, de restituer une remarquable continuité des espaces publics, à grande échelle.



fnac
Les Grandes
COLOR

RÉHABILITER L'HÉRITAGE

L'ESPACE PUBLIC DE VOIRIE

OLIVIER NICOULAUD

La rénovation des espaces publics de voirie fait aujourd'hui l'objet d'un large débat que traduisent notamment les différents points de vue exposés dans ce numéro de *Paris Projet*. Pour analyser le contenu de ces réflexions et en situer le contour, il est indispensable de rappeler d'abord les principales démarches qui ont succédé aux dispositions mises en œuvre au XIX[e] et au début du XX[e] siècle.

Le résultat de ces démarches conduit aujourd'hui, entre les excès des politiques routières et les réactions très vives qu'ils ont entraînées, à plaider pour une nouvelle "paix des armes", un traitement raisonné et équilibré des espaces publics de voirie les plus courants.

CIRCULER

Trois motifs principaux justifient la rénovation de la voirie existante : le vieillissement des sols et du mobilier qui relèvent de mesures de gestion, la volonté de réordonnancement, voire d'embellissement, destinée à pallier les effets d'aménagements successifs engagés au coup par coup, et l'adaptation des réseaux à de nouveaux usages.

Au lendemain de la dernière guerre et durant deux décennies, le thème d'intervention dominant sera certainement celui de l'inadaptation des réseaux. L'idée est simple et ambitieuse. Dans le droit fil de l'œuvre considérable accomplie par Haussmann, et en étroite correspondance avec le fonctionnalisme rigoureux développé par l'architecture moderne, il s'agit en premier lieu de mettre en place une troisième génération de réseaux, de capacité suffisante et susceptible de répondre de manière efficace aux problèmes d'extension de l'espace urbanisé et d'augmentation des déplacements.

Ce principe aboutira à la réalisation du RER en matière de transport en commun et, dans le domaine routier, à un vaste projet de voies rapides. Le plan d'urbanisme directeur établi en 1959 et finalement voté en 1967 prévoit ainsi dans Paris des bouleversements considérables. Comme l'indiquait en 1954 Bernard Lafay à propos des problèmes de circulation, il était temps "qu'un véritable plan d'aménagement de Paris remplace dans les mains de l'administration «le manuel du petit bricoleur» qui est son seul guide depuis longtemps".

Au boulevard périphérique et à la voie express rive droite que l'on connaît aujourd'hui s'ajoutent alors : une large rocade intérieure prévue à l'emplacement de l'ancienne enceinte des Fermiers généraux et reliée au boulevard périphérique par un ensemble de liaisons radiales ; une nouvelle liaison nord-sud passant par le secteur des gares du Nord et de l'Est et la porte d'Italie, en empruntant sur plus de 4 km l'emprise du canal Saint-Martin ; un plan d'action de grande ampleur en matière de stationnement puisque pas moins de 175 000 places doivent être créées dans des ouvrages comportant de 500 à 1500 places, 120 000 d'entre elles étant à situer à proximité des voies rapides périphériques, les 55 000 autres en bordure de Seine ou dans les quartiers centraux. En outre, plusieurs milliers de places doivent être trouvées sur les espaces de voirie disponibles.

Le réseau existant doit aussi être profondément remodelé. L'objectif est d'améliorer de 50 à 100 % les débits sur les voies ordinaires. Des techniques nouvelles émergent, puisées pour la plupart aux Etats-Unis. La science de l'ingénieur s'enrichit progressivement de concepts sur la gestion des flux, l'optimisation du fonctionnement des carrefours et des cycles de feux. Une géométrie nouvelle, une autre écriture de l'espace public de voirie est ainsi progressivement mise en place.

Sur le plan pratique, cette démarche s'appuie sur un point de vue très clair : la part des trottoirs et des terre-pleins est jugée à Paris relativement importante, de sorte qu'il apparaît aisé de donner une largeur plus grande aux chaussées, et de créer encore des pistes de stationnement, en dehors d'elles, pour améliorer la circulation automobile.

C'est ainsi que la règle classique appliquée par les ingénieurs municipaux, affectant 3/5 de la largeur de la voie à la chaussée et 1/5 à chacun des trottoirs, est de moins en moins suivie. C'est dans ce contexte aussi que sont entrepris, plus largement, de très nombreux travaux :

TOSHIBA
AUDIOVISUEL
DARTY

construction d'ouvrages en dénivelé, passages souterrains pour piétons, réaménagement des carrefours, voire élargissement de sections entières de voirie dans les vastes opérations de rénovation urbaine engagées à cette époque.

Trois exemples illustrent les effets de cette doctrine.

• Boulevard Magenta : l'élargissement de la chaussée de 14 à 20 m a été réalisé en plusieurs tronçons sur près de 2 km en 1958 et 1959, par réduction de chaque trottoir de 8 à 5 m. De nombreux arbres furent transplantés au chariot, d'autres reportés sur d'autres parties du chantier en fonction des phases de travaux. Dans le nord et l'ouest de Paris peuvent également être cités les boulevards Exelmans, de Courcelles, Barbès, d'Ornano, Haussmann et Malesherbes, et les avenues de Wagram, des Ternes et Parmentier...

• Place Valhubert : l'aménagement réalisé illustre de nombreuses interventions dans Paris à cette époque, avec l'apparition d'îlots directionnels de petite dimension canalisant les flux de circulation.

• Le projet d'élargissement à 50 m de l'avenue d'Italie, au même titre que les alignements de l'avenue Jean-Jaurès, celui de la rue de Flandre au nord-est, ou encore celui de la rue Lecourbe dans le sud-ouest, illustre la conception des grands projets de voirie liée aux opérations de rénovation périphérique.

PRÉSERVER

Cette démarche ambitieuse conduit à d'importantes réalisations jusqu'au début des années 70. La voie express Rive droite est achevée en 1967 et le boulevard périphérique en 1973. Mais à cette époque, comme chacun le sait, une interrogation et des réserves de plus en plus vives s'expriment sur les formes urbaines ainsi produites. Cette critique touche les immeubles bâtis, et notamment leur hauteur, mais elle s'attaque également aux effets des voies rapides et plus largement à la qualité des espaces publics.

Le point d'orgue de ces discussions est sans doute alors concentré sur les conditions de réalisation de l'axe nord-sud. L'affaire est en effet d'importance. Après la réalisation du boulevard périphérique et de la voie express Rive droite, cet axe est certainement l'opération nouvelle la plus crédible, compte tenu des expropriations limitées qu'il est alors possible d'escompter en utilisant le vaste espace libre du canal Saint-Martin.

Les conclusions de ces débats sont connues puisqu'elles régissent encore, pour l'essentiel, les grandes lignes de l'action à Paris. Dans le cadre de la préparation du SDAU de Paris et du plan d'occupation des sols de 1977 est ainsi retenu l'abandon des projets de voies rapides de surface à l'intérieur de la capitale, malgré une nouvelle proposition, plus élaborée sur le plan de l'insertion urbaine, en Rive gauche de Seine. De même la plus grande partie des alignements de voirie est-elle supprimée, le constat ayant été fait de l'inadaptation de ces mesures sur une échelle de temps raisonnable, alors qu'elles laissent subsister dans l'intervalle de très nombreuses dents creuses et murs pignons difficilement gérables.

C'est donc progressivement sur ce support réglementaire, à partir du début des années 80, que de nouveaux projets d'aménagement de l'espace public seront déployés. S'agissant de la voirie, ces projets ont principalement porté sur deux catégories d'espaces : des réaménagements de grands espaces exceptionnels et très localisés, tels que la place de l'Hôtel-de-Ville, le parvis Notre-Dame ou la place Stalingrad ou, dans un autre ordre d'idée, des aménagements piétonniers tels que les Halles ou les rues de marchés ; des traitements de détail, à de très nombreux carrefours, permettant de retrouver un meilleur confort des usages de l'espace public, voire de remettre en valeur tel ou tel "microsite" de qualité.

S'ils ont donné lieu à d'importants débats, ces aménagements très particuliers n'ont pas conduit, toutefois, à des interrogations de fond sur les conditions de rénovation de l'espace public parisien. Ou, plus exactement, ils traduisent une réaction tout aussi radicale aux excès auxquels ont conduit des dispositions par trop favorables à l'automobile.

PROJETER

Les développements qui suivent, relatifs à l'aménagement du boulevard Richard-Lenoir et de l'avenue des Champs-Elysées, sont d'une autre nature et traduisent une préoccupation plus récente et plus large. A la différence des exemples précédemment évoqués, ces grandes voies, si elles sont exceptionnelles par leur dimension, se rattachent à la trame ordinaire des principaux espaces publics de voirie de Paris. Circulation, plantations, immeubles, elles supportent de multiples usages qui en compliquent singulièrement le réaménagement et excluent, en tout cas, des solutions extrêmes comme celles qui viennent d'être évoquées.

Anticipant sur l'approche purement architecturale, cette démarche s'appuie sur plusieurs constats quant à la vocation des espaces publics de voirie. La nécessaire cohérence du réseau, en terme de capacité, ne permet pas aisément de réduire aujourd'hui de façon radicale la circulation sur les principales voies de la capitale. L'effet dans bien des cas serait de créer de véritables points de congestion, en reportant ailleurs les conséquences négatives d'un trafic supplémentaire.

Cela est d'autant plus vrai que la chaussée est utilisée par des catégories d'usagers très divers. Aux nombreux itinéraires d'autobus se superposent en effet un trafic croissant de livraisons desservant les immeubles riverains.

L'action engagée par la Ville s'inscrit donc nécessairement, en ce domaine, dans une optique à moyen terme fondée sur la stabilisation de la circulation – en considérant le fait que les espaces de voirie dans Paris ne sont plus aptes à recevoir un trafic supplémentaire – et sur la priorité accordée aux usagers qui utilisent la voirie pour y circuler (quel que soit le mode) par rapport à ceux qui souhaitent y stationner.

Sur le plan pratique, des recalibrages d'ampleur limitée sont bien entendu envisageables localement pour aboutir à une géométrie plus rigoureuse des files offertes à la circulation et gagner de nouveaux espaces pour les piétons ; mais, pour une large part, les réflexions en cours conduisent à considérer que le gain principal peut être obtenu en agissant sur le stationnement des véhicules, et d'abord là où il pénalise le plus la vie quotidienne des autres usagers, c'est-à-dire sur les terre-pleins et trottoirs.

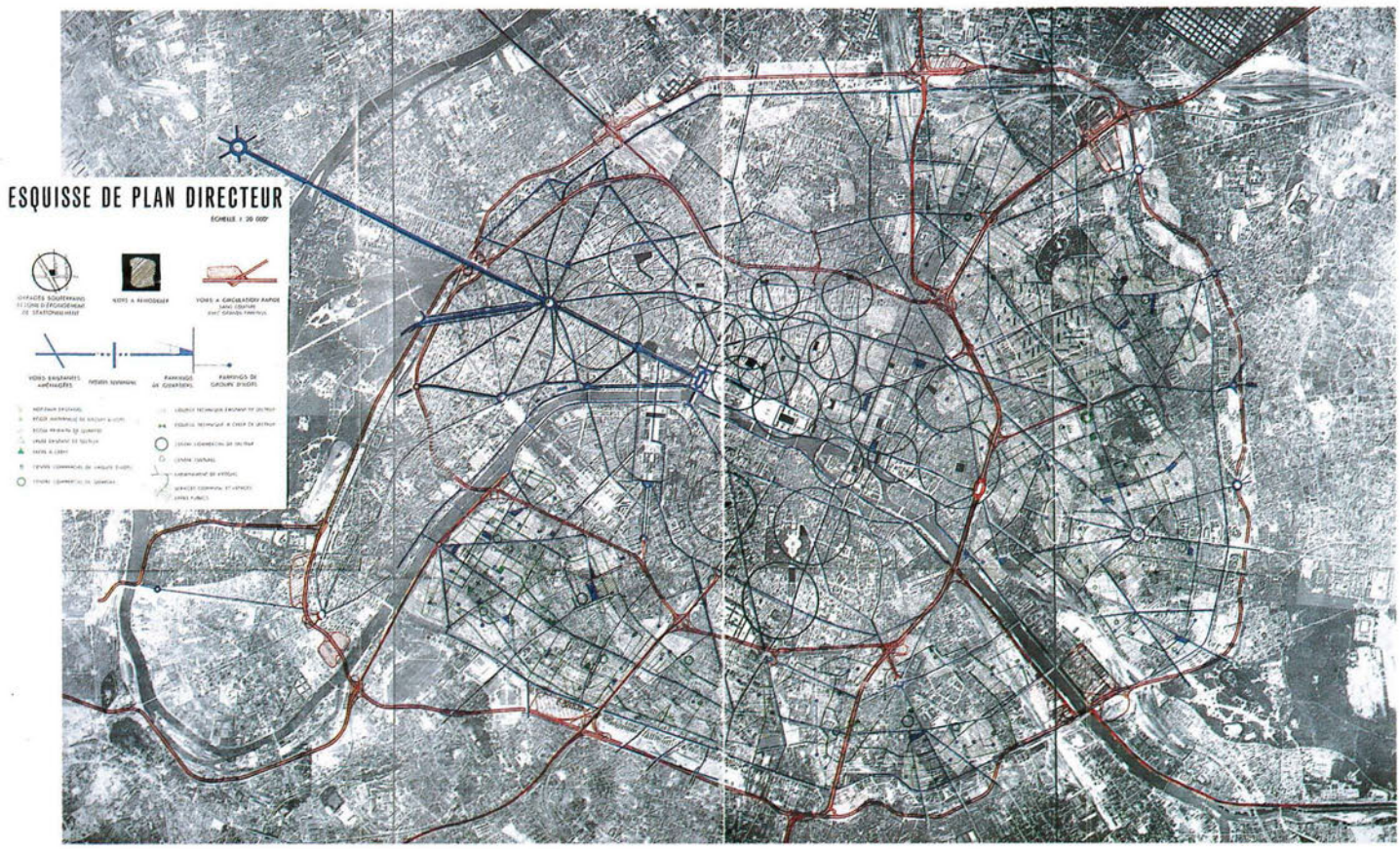
Dans le même ordre d'idée, une action de plus grande envergure doit certainement être progressivement engagée pour contenir, voire réduire, les multiples terrasses et extensions commerciales qui tendent à s'étendre sur la voie publique. Sans nier, bien entendu, l'attrait et le charme que peuvent représenter ces extensions qui font souvent partie de l'image de Paris, une remise en ordre apparaît ici nécessaire sur certains grands axes très fréquentés par les piétons et très généralement à l'approche des carrefours où s'expriment les demandes les plus fortes et de toute nature.

Il ne saurait être question, en outre, de revenir sur de nombreuses améliorations apportées au traitement des espaces de voirie sur le plan du confort, de la propreté et de la sécurité des usagers. La préservation du revêtement des chaussées pavées, par exemple, ne peut aujourd'hui se justifier que dans des sites très particuliers, compte tenu de leur impact très négatif en matière de bruit et de sécurité.

PAGE 45 EN HAUT
Le boulevard du Montparnasse, devant la gare, photographié en 1910 (doc Apur).

PAGE 45 EN BAS
Le boulevard du Montparnasse, devant la gare, photographié en 1989 (doc Apur).

Esquisse de plan directeur de Paris extraite de Problèmes de Paris, Bernard Lafay, décembre 1954 (doc BHVP).

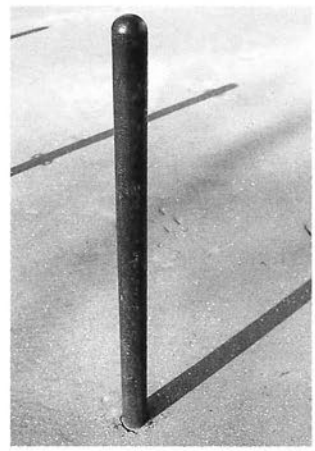
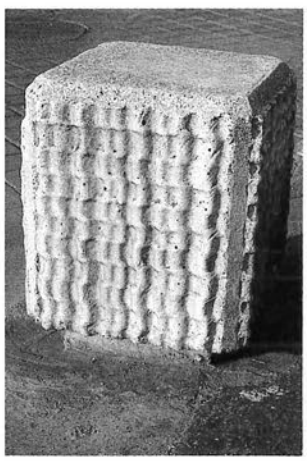


De même, nul ne peut contester les progrès importants accomplis en matière d'agrément et de sécurité aux abords des carrefours, notamment pour les piétons, grâce à la multiplication des feux de signalisation et au meilleur traitement des traversées piétonnes. Mais il faut certainement s'interroger sur l'extension de ces mesures à des dispositions parfois très contraignantes telles que les traversées piétonnes en chicanes, et surtout sur la mise en œuvre et l'architecture de ces dispositions.

Une autre question majeure est celle de l'encombrement progressif de l'espace public par des mobiliers urbains de toute origine. L'époque est lointaine du mobilier urbain haussmannien conçu à la fois pour répondre à des besoins fonctionnels parfaitement codifiés et pour participer à la mise en valeur et au décor de la rue, véritable mise en scène de la ville. C'est en réalité dès le début du siècle, avec l'apparition du métro, le développement de la "réclame", puis la gestion des flux automobiles, que l'espace public a vu se multiplier les signes et les objets de toute nature.

L'histoire de l'envahissement de la rue par les objets reste à faire ; mais il est clair aujourd'hui que, dans de nombreuses voies, boulevards ou avenues, leur multiplication pose de très difficiles problèmes. En termes fonctionnels d'abord, conduisant les piétons à un véritable parcours du combattant, et notamment là encore à l'approche des grands carrefours – qui a franchi commodément l'espace qui sépare la rue d'Odessa du boulevard du Montparnasse, et qui a circulé un samedi librement sur les trottoirs qui longent les grands magasins ? En termes de confort et de lisibilité, ensuite, l'espace public saturé de signes de toute nature, perdant souvent toute cohérence et faisant naître un sentiment d'incertitude, voire d'insécurité. En termes d'agrément, enfin, cette juxtaposition parfois hétéroclite affirmant

Exemples de mobilier parisien de défense contre les voitures (doc Apur).

un franc désordre, au terme duquel en fin de compte tout se passe comme si l'espace public était à qui veut le prendre.

Dans ce domaine, l'élément le plus paradoxal est certainement le mobilier dit "de défense", destiné à protéger les espaces gagnés pour les piétons de l'envahissement des véhicules en stationnement. Force est de constater qu'aujourd'hui aucune solution véritable, satisfaisante à la fois sur le plan de la sécurité et de l'aspect, n'a pu être mise en œuvre, en particulier dans les voies étroites. On atteint ici les limites des réponses que peut apporter un travail sur l'espace, et il est fort probable qu'il n'existe pas de bonne solution technique à ce problème. Les potelets ou barrières implantés dans de nombreuses rues de Paris marquent tout simplement l'incapacité de faire respecter une réglementation simple et de bon sens ; au-delà, ils sont symptomatiques d'un comportement culturel dominant toujours voué à l'automobile.

Améliorer

Il est bien difficile aujourd'hui de décrire précisément et simplement les propositions nouvelles qui peuvent être faites dans le domaine de l'aménagement des espaces publics. Toutefois, trois idées forces nous semblent devoir être suggérées pour valider cette démarche.

1. Un allégement de tous les dispositifs qui encombrent ces espaces est indispensable en sélectionnant les usages prioritaires, tout particulièrement dans les espaces les plus sensibles.

2. Une remise en ordre, également progressive, des différentes implantations des mobiliers doit être engagée à l'occasion de tout projet de voie. Il y a là un savoir-faire ancien à reconquérir, de manière que les éléments du mobilier urbain participent plus qu'ils ne le font aujourd'hui à l'organisation et à la mise en forme de l'espace public.

3. Une conception durable du mobilier pour tenir compte des contraintes importantes de gestion qu'ils supportent et pour constituer une image forte de l'espace public. Cela implique, sauf dans le cas d'espaces exceptionnels justifiant un traitement spécifique, une certaine réserve vis-à-vis de toute multiplication de mobilier nouveau réalisé en petites séries, trop ou rapidement datés.

On dit trop souvent aujourd'hui que le mobilier urbain est un système d'objets de l'ordre de l'éphémère justifiant par là même toutes les libertés en termes de forme, de structure ou de couleur. Or, il n'en est rien. Un mât d'éclairage, un banc, un panneau d'information sont implantés très généralement pour de nombreuses années. Ils s'intègrent à la rue et participent à son paysage permanent. De surcroît, quand se superposent sur des espaces voisins des objets de même fonction aussi contrastés dans leur dessin, on voit émerger un effet de catalogue qui peut être désastreux.

En définitive, le mobilier urbain ne peut en général s'imposer à l'espace public qu'il utilise, mais doit bien au contraire l'accompagner.

Les remarques formulées sur l'organisation du mobilier urbain peuvent enfin être appliquées au traitement des sols. L'espace de la rue est un espace extérieur ; son sol est soumis à de multiples agressions, et il doit être fait pour durer. C'est pourquoi il convient là encore d'être prudent sur toute proposition s'appuyant sur la mise en œuvre de matériaux trop fragiles, poreux ou de couleurs trop délicates. On ne peut concevoir un espace public comme un décor d'intérieur. Dans ce domaine encore, un savoir-faire reste à retrouver chez la plupart des maîtres d'œuvre qui peuvent être consultés pour traiter de l'espace public, en faveur de sols rustiques, solides, discrets, confortables à parcourir.

En dernière analyse, s'il fallait simplifier les termes du débat proposé par l'aménagement de l'espace public, les conclusions pourraient aujourd'hui être les suivantes.

Paris dispose, comme un certain nombre de grandes villes européennes, d'un atout considérable grâce à la qualité de ses espaces publics. Autant, sans doute, que la qualité intrinsèque de ses monuments, aussi prestigieux soient-ils, ou que le dynamisme de son économie et de son commerce, ce qui fait la force et le charme de Paris, c'est la qualité de ces lieux.

Préserver leur qualité signifie, à notre sens, accepter et défendre trois approches : la continuité des langages d'abord, à la fois dans l'espace des rues (on est à Paris et on le sait) et dans le temps (en rejetant les effets de mode) ; la simplicité des conceptions, en s'appuyant sur un nombre limité d'éléments de composition spatiale (en jouant du rôle des perspectives), de matériaux et de mobilier, bien hiérarchisés entre eux, dans un espace conservé le plus libre et le plus aéré possible ; enfin, l'intégration des éléments de programme dans de véritables projets d'espaces publics combinant, plutôt que de les juxtaposer, les politiques sectorielles telles que celles du stationnement, de l'éclairage et des plantations.

O. N.

UNE APPARENTE SIMPLICITÉ

DAVID MANGIN

Travailler sur l'espace public parisien aujourd'hui, c'est naviguer entre les planches d'Alphand, des *Promenades de Paris* (1867-1873), le *Catalogue des matériaux de la Ville* (éd. 1988) et l'*Organigramme de la mairie de Paris* (éd. 1990). On ne saurait trop recommander à ceux qui s'intéressent à la question de se procurer ces documents, dont l'interpénétration culturelle, financière et administrative constitue le principe de réalité de tout praticien confronté à un projet d'espace public. A l'aide de ces trois bréviaires, on peut mieux comprendre comment s'établissent, au quotidien, les grands caractères physiques de la capitale.

Rien, a priori, n'est plus simple à réaménager qu'un trottoir parisien, depuis la gravure magistrale consacrée au sujet par Alphand. Tout est affaire d'alignements, pour éviter l'encombrement : les lignes de plantations à 1,50 m des bordures de trottoir ; les arbres écartés de 6 à 8 m (5 m sur la gravure) ; le mobilier (bancs, éclairage, kiosques ...), d'encombrement maximal de 1 m de large, et les sorties de porche qui s'intercalent, si nécessaire, entre les arbres. Le trottoir s'organise donc en trois bandes : les services le long de la chaussée, la promenade piétonne et une aire liée au rez-de-chaussée des immeubles et aux commerces, avec 1 à 3 m d'extensions tolérées.

L'apparition massive de l'automobile n'a pas, dans un premier temps, troublé un tel agencement. Le stationnement des voitures le long des trottoirs assure la desserte locale des commerces et habitations, et protège les piétons ; la largeur des porches pour véhicules hippomobiles a correspondu à celle des entrées de parkings souterrains pour automobiles ; le mobilier urbain s'est adapté progressivement à partir des modèles stylistiques originaux.

DES ESPACES NÉGOCIÉS

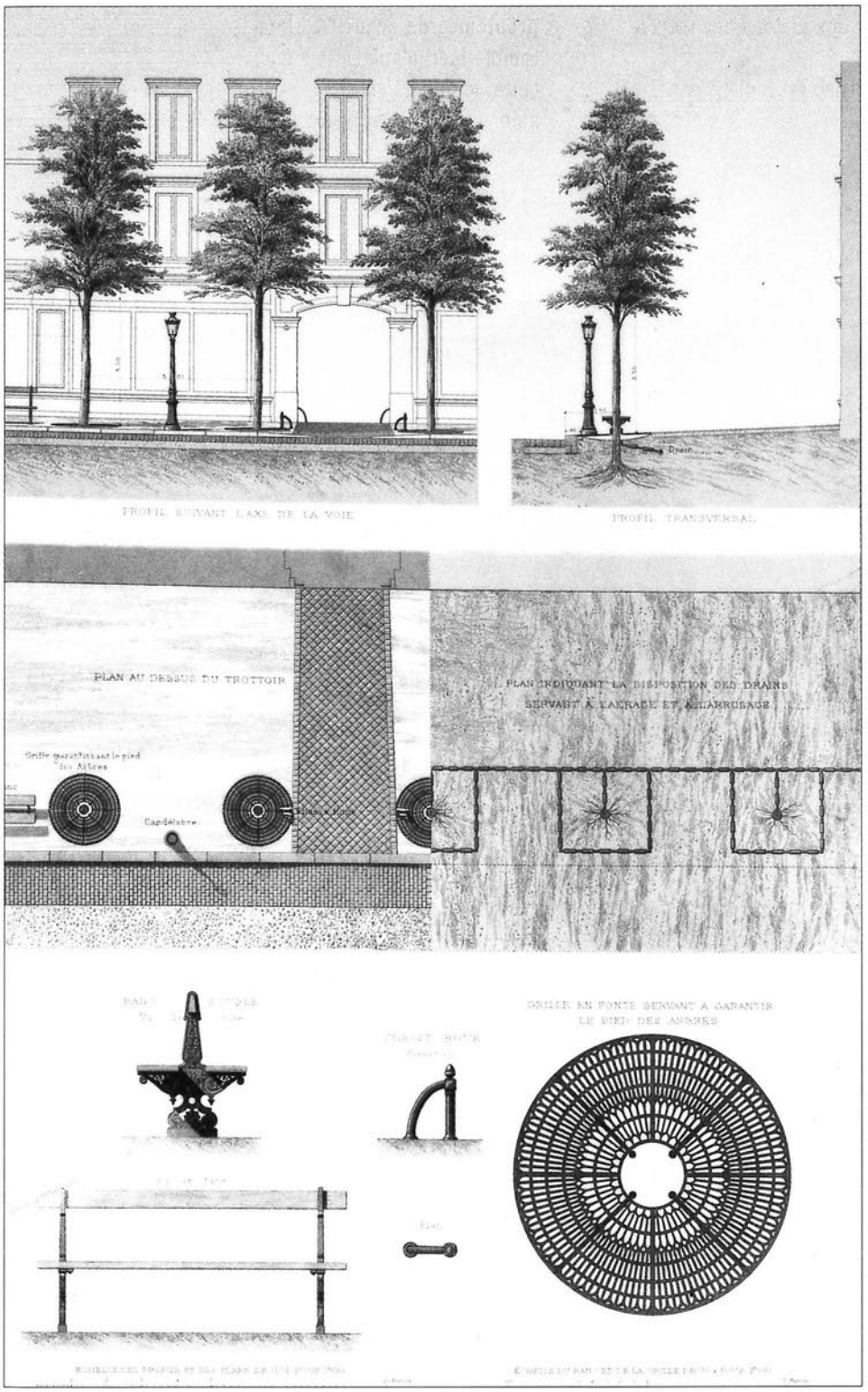
L'élargissement de la chaussée au détriment du trottoir et l'implantation de mobilier spécifique ont progressivement remis en question cette organisation, jusqu'à la dissociation complète des fonctions avec l'émergence des voies piétonnes. Chacun en convient, un rééquilibrage du rapport chaussée-trottoir par un recalibrage des voies et un "retour à la ligne" géométrique et stylistique des mobiliers sont à l'ordre du jour. Mais, dans la pratique, cette remise en ordre n'est pas sans difficultés.

"La ville commence avec le trottoir", comme le faisait remarquer Sébastien Mercier au XVIII[e] siècle ; mais, si le trottoir veut être plus que le paillasson de l'immeuble privé, on doit préciser la formule : la ville commence avec le trottoir géré et dessiné par une seule main, publique en général.

Physiquement, le trottoir lui-même commence avec la bordure. Luxe parisien, la bordure mesure ordinairement 30 x 30 x 100 cm, émerge de 15 à 18 cm environ et s'incline poliment pour faire "bateau" devant les sorties de porche et les traversées de carrefours piétons.

Avec le problème du stationnement sauvage, la question de la hauteur émergente de cette bordure est devenue un enjeu crucial. Souvent, encore trop souvent, on pense faire entrave au stationnement sauvage par des obstacles installés le long des trottoirs. Chacun a pu apprécier l'encombrement matériel et visuel de ces bornes, piquets, jardinières rapportés en bord de trottoir, remèdes souvent pires que le mal occasionné par une voiture mal garée. Ces derniers mois, lors de réfections de voies, on a vu augmenter la hauteur de bordures jusqu'à 20 cm et plus, pour dissuader l'automobiliste. Opération souvent accompagnée d'un rétrécissement de la chaussée à 6 m (2 largeurs fort généreuses de voitures) et donc d'une reconquête de la promenade affectée au piéton. Parfois, la double bordure, en créant un double emmarchement (2 x 15 cm), vient au secours de certaines situations pour dissuader l'automobiliste de chevaucher le trottoir.

La bordure-bateau adoptant des profils spécifiques avec plans inclinés reste peu utilisée ou mise en pratique, pour des raisons de confort et de coût. Elle peut cependant faire l'objet d'un dessin plus franc. A Barcelone, bordures courantes et bordures-bateau ont dorénavant un dessin spécifique et unique. Et l'obstacle des sifflets latéraux des bordures-bateau est réglé par l'implantation judicieuse de mobilier urbain au droit des passages piétons.



Adolphe Alphand,
Service des promenades
et plantations de la Ville
de Paris, "voie publique,
détails", extrait des
Promenades de Paris.

La bordure est le long des trottoirs, mais elle peut se retrouver au milieu de la chaussée lors des traversées des plus larges boulevards parisiens issus des tracés rayonnants haussmanniens, puisqu'alors la chaussée à traverser peut atteindre la trentaine de mètres. L'îlot relais apparaît dans ces conditions. Souvent indispensable pour signaler le passage piétonnier et l'éclairer, il peut se transformer en îlot refuge pour assurer aux piétons une traversée plus tranquille.

Chacun le sait, le piéton parisien est indiscipliné. La largeur de cet îlot est l'objet d'âpres discussion bien significatives des différences d'appréciation entre ingénieurs de circulation et urbanistes. Pour ces derniers, une largeur de 1 m (dimension équivalant au diamètre des bornes de support des feux rouges) est la garantie suffisante pour ne pas voir ces îlots se transformer progressivement en support d'éléments parasites (grille, panneau, borne...).

Pour les ingénieurs de la circulation, sa largeur peut atteindre jusqu'à 3 m, pour garantir la sécurité de la halte d'une personne avec landau. Dès lors, cas par cas, selon les rythmes des feux rouges et le dessin des bordures de cet îlot, des compromis s'établissent. Mais les premières plaintes auprès des édiles, pour tel ou tel inconvénient constaté de visu dans les mois qui suivent l'installation, viennent parfois remettre en question ces négociations fragiles. L'aménagement de l'espace public est alors le compromis d'un moment et un jeu d'anticipation sur l'inflation prévisible des dispositifs sécuritaires. Le mieux étant souvent à court terme l'ennemi du bien.

Le débat sécuritaire apparaît encore plus directement dans les dispositifs de protection des jardins fermés. Depuis Alphand, les grilles de jardin sont en général de deux ordres ; les grilles de parc à plus de 2,20 m avec piques et barreaudages serrés ; des grilles de square et jardin entre 1,30 m et 1,50 m à espacement plus lâche de 20 cm entre les barreaux. Les uns et les autres sont en général divisés horizontalement en quatre parties : un socle maçonné, un barreaudage plus serré pour éviter l'entrée des chiens, un corps principal de grille et un couronnement traité souvent de manière décorative.

Aujourd'hui, sous la pression des riverains, élus et services concernés préconisent une hauteur maximale (de 2,20 à 2,30 m) et un barreaudage normalisé à 10,5 cm, reprenant les normes des immeubles d'habitation. Protection des plantes, prostitution nocturne et lutte anti dealers se conjuguent pour transformer bientôt les jardins, mais aussi les terre-pleins centraux des boulevards réaménagés en corridors grillagés.

Faudrait-il de même protéger par des garde-corps l'ensemble des canaux parisiens comme cela a été envisagé lors du réaménagement du bassin de la Villette ? Et au titre indéfiniment extensible de la sécurité, faut-il aussi protéger les rives de la Seine par des rembardes dont les hauteurs seront constamment réévaluées à la hausse au moindre incident ? On le voit, le discours sécuritaire en matière urbanistique fonctionne en glissements successifs, effets pervers et tâtonnements selon des situations psychologiques où s'interpénètrent perception de l'insécurité et problèmes de sécurité, thèmes anciens et récurrents comme bien d'autres (les embarras de Paris, la promiscuité, le vandalisme, ...). L'aménagement urbain consiste alors à identifier et négocier les formes nouvelles des vieux démons.

L'ARCHITECTURE DU SOL

L'architecture du sol, c'est bien entendu aussi les matériaux. A Paris, le dallage de granit bouchardé, flammé ou poli, posé perpendiculairement aux façades, alterne avec l'asphalte. Mais le granit reste le matériau de référence. Bouchardé, il éclaircira ; poli, il foncera. Sous forme de dalles inférieures à 70 kg, il peut être posé à raison de 30 à 40 m²/jour.

Cependant, les avantages comparés du dallage et des matériaux coulés partagent les opinions selon les situations d'emploi. Cette discussion ne date pas d'aujourd'hui.

Haussmann, dans ses *Mémoires*, rappelle que, jusqu'à la fin de la Restauration, la voirie parisienne est constituée de chaussées pavées de cubes de grès sur lit de sable, sans trottoir, avec bornes sur les pas-de-porte pour protéger les passants. Les premières chaussées bombées, pavées en grès de 23 cm de côté, apparaissent avec les premiers trottoirs et les premières chaussées asphaltées. Avantage du pavé, selon le baron : moins salissant et de coût d'entretien plus limité. Avantage de l'asphalte : moins bruyant, plus roulant. Aussi, après avoir envisagé le pavage en bois et le ferrage en caoutchouc des sabots des chevaux (l'ancêtre du pneumatique...) pour diminuer les coûts d'entretien et les nuisances sonores, Haussmann va tenter des solutions mixtes, en choisissant des bordures en granit plus dur et des pavages plus serrés. Les trottoirs, à la charge partagée des riverains et de la Ville, furent couverts soit en produits bitumineux, soit en dallages de granit. Haussmann envisageait cependant comme solution idéale "le remplacement du macadam et des pavages en grès par un pavage serré à joints étroits reposant sur une forme de béton solide, sans cahots, sans boue ni poussière, facile à nettoyer, sans même l'arroser, et commode aux piétons comme aux personnes allant en voiture"! Solution bien proche de celle actuellement mise en œuvre dans les rues piétonnes du IIe arrondissement réalisées en petits pavés de Carrare ou en pavés réemployés après sciage.

Les termes du débat se sont aujourd'hui partiellement inversés entre produits bitumineux et dallages. La différence de prix va du simple au double, voire au triple. L'asphalte permet facilement l'accès aux réseaux et l'implantation de nouveaux dispositifs de formes géométriques diverses. Mais ces différentes interventions occasionnent des rapiéçages. Les puristes peuvent s'en offusquer et d'autres considérer que les sols de la ville fonctionnent comme des fondus enchaînés, au fil du temps.

Le matériau, la topographie et le sens de la ville

Le choix du matériau a aussi un rôle plus fondamental. Il permet de contribuer à donner un sens commun à l'usage des lieux. A titre d'exemple, la promenade Manin-Jaurès, de la Villette aux Buttes- Chaumont, le long du cimetière de la Villette. Au sol, la promenade est divisée par une bande de 10 m de largeur de terre stabilisée plantée d'arbres en quinconce et de mobiliers divers – luminaires obliques, pergolas, réflecteurs – dont la disposition rend le parcours difficile. Dès lors, le promeneur circule le long des vitrines de rez-de-chaussée, sur une bande de 3 m d'asphalte. Derrière les immeubles, une voie pour les pompiers de matière identique serpente entre murs et bornes, en lieu et place de cours de service ou jardins privés. Cette inversion des sens d'accès se retrouve dans différents aménagements récents de ZAC. Elle contribue à des confusions de sens et d'usages qu'essaie souvent alors de compenser, sans succès, l'accumulation de traitements de sols et de mobilier urbain. Phénomènes comparables aux errements stylistiques d'une "architecture urbaine" qui tentent de pallier par le décor des dispositions inadéquates des bâtiments.

Si l'unité des matériaux doit garantir la compréhension commune de l'espace public, la topographie peut assurer la différenciation des lieux. C'est ce qu'après bien des "débauches formelles" on commence à redécouvrir.

On pourrait ainsi se demander si l'exploitation attentive du relief parisien – sensible au cycliste, par exemple – ne permettrait pas de créer cette "diversité dans l'unité". Les buttes naturelles ou les remblais des boulevards inscrivent déjà des différences. Le nivellement des sols, technique de base de l'aménagement urbain, tend à disparaître des savoir-faire municipaux et architecturaux. Dès lors, les solutions normatives (pentes minimales à 1 % pour l'eau, pentes maximales à 5 % pour les piétons) prennent la place de solutions plus proches des fils d'eau réels. A cette topographie des fils d'eau on peut ajouter des topographies artificielles créatrices de jeux d'équilibre et de glisse, spectacles urbains privilégiés, de Belleville au parvis du Trocadéro, et moins enfantines que la plupart des mobiliers de jeux sur catalogue.

Le mobilier urbain ou la quadrature du cercle

Cette question de mobilier nous ramène de nouveau à la planche fondatrice d'Alphand : grilles d'arbre, bancs, luminaires, kiosques. Ils continuent à être le fonds de commerce des dépôts de matériaux de la Ville et sont assurés de la pérennité du déjà-là, du toujours-vu, qui a fait ses preuves.

Si, au-delà des querelles stylistiques, on examine quelques-uns de ces modèles, on peut comprendre pourquoi ils perdurent sous diverses formes.

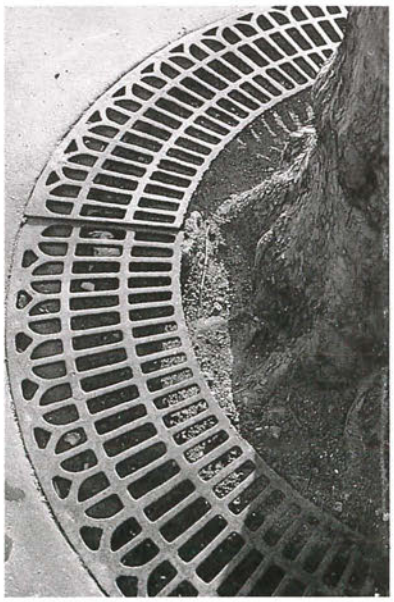
La grille d'arbre permet en ville de faire passer le piéton près du tronc tout en laissant de l'air et de l'eau aux racines. Le modèle en fonte d'Alphand divise la grille, pour des raisons de pose, de dépose, de manutention et de fabrication, en quatre segments de 50 à 60 cm de largeur. Leur assemblage laisse un collet à l'arbre, de diamètre variant de 60 à 100 cm. Ce modèle peut être segmenté sur un ou plusieurs côtés jusqu'à créer une grille carrée, de 141 x 141 cm de côté. Modèle courant "indépassable", faisant partie du paysage de nos semelles, il n'est pourtant pas sans connaître aujourd'hui deux limites : les arbres ont poussé et la circonférence de certains platanes atteint parfois 2,50 m soit, à leur pied, des diamètres incompatibles avec les capacités des grilles courantes. De plus, la grille circulaire suppose des coupes de dalles de granit onéreuses et souvent incompatibles avec des budgets de réfection des sols. Elle induit donc souvent le choix de sols en asphalte. Si les Champs-Elysées peuvent profiter de la conception d'un dallage spécifique avec un tour d'arbre calepiné, la place de la Bastille, faute de posséder un nombre d'arbres suffisant pour justifier un modèle de grille spécifique, devra se satisfaire d'une grille segmentée carrée ou, pour les arbres les plus importants, de l'absence de grille.

Le choix d'une grille peut donc souvent tourner à la quadrature du cercle, dès lors qu'on intervient sur des arbres déjà existants : grille ronde ou carrée ? L'alignement des arbres est-il suffisant pour permettre un calepinage des sols ? L'usage et le lavage des sols nécessitent-ils des protections spécifiques de la grille elle-même ? La série est-elle assez grande pour justifier d'un modèle spécifique ? Les délais de réalisation sont-ils suffisants ? Autant de questions auxquelles une seule réponse insatisfaisante justifiera de "bricoler" à nouveau la grille Alphand. Ainsi s'expliquent la pérennité et l'efficacité d'un modèle.

C'est bien aussi la familiarité avec un modèle et la capacité de celui-ci à s'adapter à moindres frais qui peuvent justifier la présence des candélabres hérités d'Alphand sous des formes multiples. Divisés selon les bons principes de la colonne classique en trois parties – socle, fût, lanterne-chapiteau –, les candélabres de

Simplicité des matériaux et
de la mise en œuvre de la voirie :
la rénovation de la rue Crémieux,
XII[e] arrondissement.

Exemples de mobilier parisien de protection des arbres (doc Apur). La grille d'arbre traditionnelle paraît a priori simple dans sa version banale. Elle comporte en réalité de nombreuses adaptations qui en font un équipement complexe : elle peut être modifiée en fonction du diamètre des troncs ; la substitution d'éléments permet de rapprocher plantations et bordure de trottoir, ou de les inscrire dans un calepinage rectangulaire : il existe un modèle de grille bouchée, utilisé pour protéger les arbres des eaux de ruissellement dans les marchés.



Traitement spécifique d'un espace public prestigieux : la place des Petits-Pères, devant l'église Notre-Dame-des-Victoires, IIe arrondissement (doc DV).

Aménagement expérimental d'un caniveau pour chien, avenue Ledru-Rollin, photo Jean-François Mondout (doc DPE).

4,5 à 7 m de hauteur sont écartés de 2,5 fois leur hauteur, pour assurer un éclairage suffisant. Mais si l'on feuillette les catalogues ou si l'on regarde les carrefours, on s'aperçoit que ce modèle n'a pas eu pour seule fonction l'éclairage. Des modèles spécifiques de porte-enseignes, d'horloges publiques, de supports de lignes de tramway ont été conçus en leur temps.

Ultérieurement, le tronçonnage systématique du socle, pour adapter bornes de taxis ou de pompiers et boîtes de feux rouges, a créé un monstre hybride mais devenu familier, *E.T.* de nos carrefours. Alors qu'à l'inverse les boîtes de branchements forains installées sur des piquets simples à 2,20 m de hauteur nous apparaissent, hors des matinées bihebdomadaires de marché, comme des atteintes à la civilité des lieux.

Ces branchements forains existent sur la soixantaine de marchés parisiens. Ils desservent chacun une dizaine de stands en alimentation électrique pour les congélateurs, balances et autres appareillages. Accessibilité et sécurité justifient aujourd'hui un tel dispositif qui encombre notablement les terre-pleins publics. Les solutions de substitution sont en théorie multiples mais leur mise au point souvent problématique illustre bien la difficulté d'évolution des modèles : brancher les forains sur l'éclairage public n'est souvent que partiellement possible sans faire circuler les câbles au-dessus du public ; créer des bornes ou redessiner les mâts existants ne désencombre pas l'espace public ; intégrer à un mobilier urbain le branchement suppose chaque fois un aménagement spécifique qui ne donne pas une réponse de gestion courante. Intégrer le dispositif au sol – comme cela existe à Neuilly – paraît être une réponse possible. Elle se heurte cependant aux délais de mise au point et à des modifications d'habitudes des services concernés. Autant d'obstacles qui expliquent la persistance de certains dispositifs que chacun s'accorde pourtant à trouver insatisfaisants.

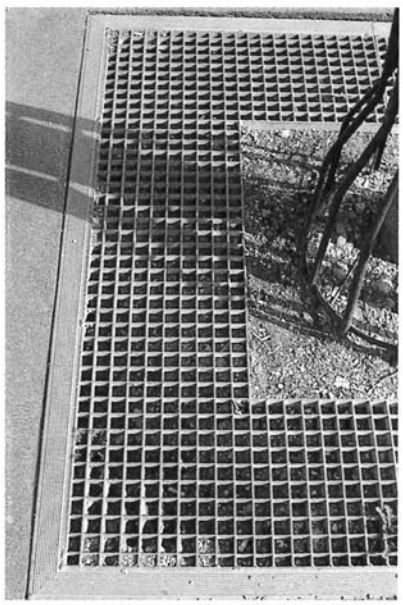
Le bon mobilier urbain est alors celui qui assume plusieurs fonctions à la fois ou celui dont le "tronc commun" permet des adaptations dans le temps, à l'inverse du gadget qui joue sur un matériel de plus en plus spécifique, rapidement obsolète et encombrant.

ESPACES PUBLICS SERVICES PUBLICS

Ces quelques exemples pratico-pratiques, au ras du bitume, n'ont pour but que de montrer la complexité des transformations de l'espace public parisien si l'on veut lui donner plus de clarté et de commodité, après l'inflation automobile et la surenchère des mobiliers urbains de ces dernières années.

Simplifier est toujours affaire complexe, et modifier ou proposer un matériel nouveau nécessite souvent l'accord préalable de 4 ou 5 directions (voirie, aménagement urbain, parcs, jardins et espaces verts, Apur...). Chacune pouvant être représentée par des sous-services de projets, des gestionnaires, des responsables d'entretien dont la hiérarchie interne n'est pas forcément lisible de l'extérieur.

Les contraintes réelles des uns et des autres n'apparaissent que progressivement aux yeux des concepteurs, lorsqu'ils sont choisis à l'issue de concours, souvent organisés



de manière à éviter des choix de doctrines internes à la maîtrise d'ouvrage. L'espace public, à cheval sur les prérogatives de différents services, ne peut évoluer sans une autorité capable d'imposer une doctrine partagée par tous. En l'absence de ce consensus, l'appel au privé s'effectue parfois pour créer un arbitrage extérieur. Mais la rédaction des cahiers des charges et la composition des équipes reflètent, elles aussi, des compromis internes entre différents métiers (urbanistes, architectes, ingénieurs, paysagistes, éclairagistes...) et différentes doctrines. En simplifiant, certains appréhendent la ville comme une structure destinée à être clarifiée pour permettre la liberté d'usage et d'appropriation ; et d'autres sont plus sensibles au pittoresque jusqu'à parfois transformer les aménagements urbains en parcours de "golfs miniatures".

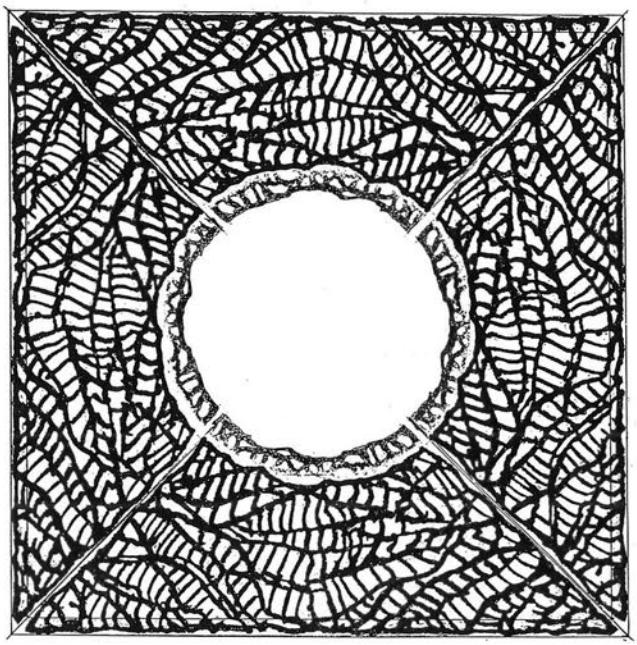
A ces difficultés doctrinales, institutionnelles et humaines on pourrait ajouter un rapport contradictoire entre la longue durée de l'héritage haussmannien et, comme pour toute municipalité, les échéances électorales et budgétaires. L'expérimentation ne manque pourtant pas de moyens à Paris : on rénove certains espaces publics pour plus de 2 000 F/m². Mais les échéanciers raccourcissent le temps des missions d'études au minimum. Elles ne permettent plus alors les essais et l'obtention d'agréments nécessaires pour faire évoluer des arbitrages, des concessions préexistantes entre fabricants et Ville ou, plus simplement, les habitudes.

La voirie représente un quart de la surface de Paris *intra-muros* et les parcs et jardins un autre quart de la surface totale. Hors des "grands projets", les conditions d'amélioration de l'espace public dépendent avant tout, on l'a vu, d'un travail de fourmi, de négociations bordure après bordure, aux rayons de giration près. Mais, tout compte fait, la crainte d'une banalisation de l'espace public ne vient pas de ce patient travail de reconstruction d'une doctrine municipale sur l'espace public. On doit plutôt redouter qu'une homogénéisation sociale, camouflée derrière les décors de la créativité et de la variété, s'accompagne d'une privatisation progressive du domaine public : aux résidences-enclos engageant des emprises de plus en plus grandes se sont ajoutées les rues piétonnes.

Celles-ci accueillent, comme les galeries commerciales, des boutiques franchisées dont les vitrines, les enseignes et les produits se retrouvent partout, signes de fabrique de ces rues. Ce décor uniformément varié, avec ses modes de gestion propre, contribue à donner un caractère privé à des rues qui sont pourtant de statut public.

De même, la présence excessive de mobiliers urbains, qui porte davantage les signes de leur fabricant que ceux d'un service ou d'une ville spécifique, change la perception de l'espace public en lieux de plus en plus privés. Si l'on y ajoute un éclatement des responsabilités administratives et politiques, il en résulte des risques qui doivent être circonscrits pour faire de l'espace public ce qu'il doit être, un service public identifiable et un domaine accessible à tous.

D. M.



David Mangin-Seura, architectes, Jacqueline Osty, paysagiste, grille d'arbre étudiée spécifiquement pour le boulevard Richard-Lenoir.

LA RENAISSANCE D'UNE PROMENADE

CHRISTIANE BLANCOT

Chacun sentait bien que cela ne pourrait plus durer ainsi très longtemps ! Chaque fois que l'on ne savait pas où mettre les cabanes nécessaires à la pose d'un nouveau câble EDF ou au chantier qui s'ouvrait sur la parcelle voisine, elles échouaient sur le terre-plein du boulevard. A côté venaient s'amonceler les bobines de câble, les palissades, et toutes sortes de matériaux hétéroclites, comme attirés par les recoins créés et leur encombrement.

Peu à peu, par mégarde, ce lieu tout droit sorti de *l'Illustration*, des images d'antan remplies de belles dames en crinoline déambulant avec nonchalance le long des parterres et des jets d'eau, perdait son âme.

Progressivement, la dégradation gagnait du terrain. Un parking ici, un dépôt là, l'arrivée des joueurs de boules pour lesquels on avait, à l'aide de murets et de jardinières, aménagé des terrains qu'ils avaient parfois désertés pour aller s'installer plus loin... Le remplacement d'un buisson par un rosier qui, soudain, laissait apparaître le grillage d'un oculus autrefois dissimulé, la pose des Sanisette, de conteneurs avaleurs de verre, de cabines téléphoniques. Les nouveaux réverbères aussi, de type routier, qui avaient poussé le long du boulevard Voltaire, narguant de toute leur puissance la lumière blafarde des pauvres candélabres du terre-plein, un peu trop vieux, un peu trop sales.

Une à une les fontaines s'étaient taries. Les bassins, devenus réceptacles de feuilles mortes, n'offraient plus au passant qu'un pâle souvenir de leur grandeur passée. Cibles faciles de tous les cageots du marché, leurs bouquets de roseaux vert-de-gris disparaissaient sous les feuilles de salades et les fanes de carottes.

Et puis, il y avait les voitures. Elles se garaient n'importe où, à cheval sur les trottoirs, entre les arbres. Pour les contenir, les isoler, on avait planté des poteaux, toutes sortes de poteaux, des grands, des petits, des ronds, métalliques ou en béton ; rien n'y faisait. Les voitures les tordaient, les pliaient, transformaient les alignements en sinusoïdes incertaines.

Différentes études avaient analysé les qualités spatiales de ce lieu et proposé des moyens de remédier à ce laisser-aller. Mais il faut croire que les recommandations du *Schéma de mise en valeur des canaux dans Paris* n'étaient pas suffisantes. Cette situation appelait des solutions nouvelles. Pourtant, tout était encore là. Les arbres d'abord, majestueux, fidèles aux gravures d'époque ; les oculi et leurs parterres, comme au bon vieux temps ; la colonne de Juillet verdie et dorée à neuf, lointain point de mire ; la statue de grisette sur son tapis de fleurs.

Pourtant, plus haut, le canal avait retrouvé une nouvelle jeunesse. Les quais, débarrassés de leurs automobiles, avaient été pavés et éclairés de neuf, rendus aux promeneurs, aux pêcheurs et aux joggeurs. Le bassin de la Villette, encore plus loin, s'était réconcilié avec son quartier. La Rotonde nettoyée encadrée de terrasses, les peupliers alignés, les entrepôts ripolinés. Une colonnade enserrait désormais la darse jadis vouée aux ordures, le plan d'eau était devenu le territoire de jeux des enfants, le point de départ de longues promenades sur l'eau. Les touristes qui remontaient bassin après bassin le canal avaient même droit, en arrivant à la place Stalingrad, à un commentaire digne des plus grands monuments parisiens : "Admirez, sur votre gauche, les inscriptions en hommage à la barrière de Ledoux gravées sur le mur des terrasses".

Sur la place de la Bastille, les belles dames étaient revenues. Les soirs de gala, à l'Opéra, elles descendaient l'escalier. Les luxueuses automobiles bloquaient la circulation de toute la place, attendant leurs VIP, épatant les passants, un instant ralentis par ce spectacle si nouveau dans ce quartier. Devant ce nouveau temple de l'art lyrique, le trottoir récemment agrandi annonçait la refonte complète de la place.

Il fallait bien alors que le boulevard Richard-Lenoir, qui aboutissait juste à côté, se transforme, montre à nouveau ce dont il était capable, redonne sens à ce canal qui coulait dans ses entrailles et surgissait, couvert de bateaux de plaisance, à l'autre bout de la place de la Bastille, dans le bassin de l'Arsenal.

Souvenir d'une promenade impériale : la persistance de quelques éléments rappelle la qualité des aménagements originels (avant l'engagement des travaux), photo Jérôme Saint-Loubert Bié, 1991.

LA LETTRE ET L'ESPRIT D'UN LIEU

Au premier abord, le boulevard Richard-Lenoir semble un boulevard comme un autre. Deux trottoirs latéraux, deux chaussées, un terre-plein central ; découpage banal, dix fois, vingt fois répété, du boulevard Raspail à l'avenue René-Coty, de l'avenue Georges-Mandel au boulevard des Batignolles. Pourtant, ici, tout est différent. La largeur tout d'abord, 60 m, beaucoup plus importante que celle des autres. Il n'y a que le boulevard Blanqui, avec ses 70 m, qui peut rivaliser avec lui ; l'importance du terre-plein, ensuite, 30 m de largeur, qui occupe à lui seul la moitié de l'espace ; son profil aussi, convexe, qui accentue la prééminence de la promenade centrale ; ses tréfonds, enfin, où coule le canal, sa raison d'être, qui l'a généré, qui le prolonge, l'oriente et l'anime d'une présence insoupçonnée (cf *Paris Projet* n° 29, p. 80 à 84).

Invisible si l'on n'y prend garde, cette voie d'eau est pourtant ce qui fait l'originalité d'un boulevard en fait posé sur une voûte percée de trous d'aération. Le canal détermine la largeur du terre-plein (sensiblement égale à celle de l'ouvrage d'art), la place des chaussées (établies de part et d'autre), l'emplacement des arbres (plantés en deux rangées latérales assez éloignées de la clé de voûte pour bénéficier d'un volume de terre suffisant sur la maçonnerie). Et lorsque, boulevard Jules-Ferry, la maçonnerie devient béton et la voûte s'aplatit, ne laissant de place qu'à une seule rangée de platanes, le paysage change, et de petits arbres viennent occuper le centre.

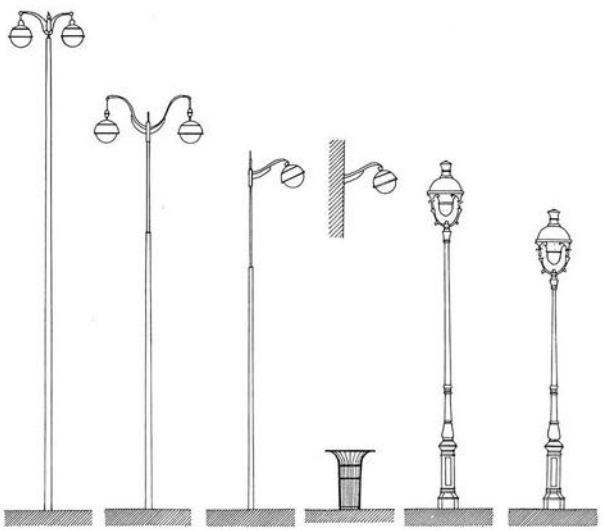
Tout l'esprit du lieu est là, dans la présence de ce dessous qui regarde le ciel de ses 37 gros yeux grillagés que sont les oculi, et qui organise le dessus en découpant sur le terre-plein deux promenades latérales. Entre les arbres, ces promenades évoquent les deux quais d'un cours d'eau disparu, retiré au profit d'une esplanade centrale large et bombée, qui couvre une voûte à utiliser avec précaution, légèrement, sans la surcharger.

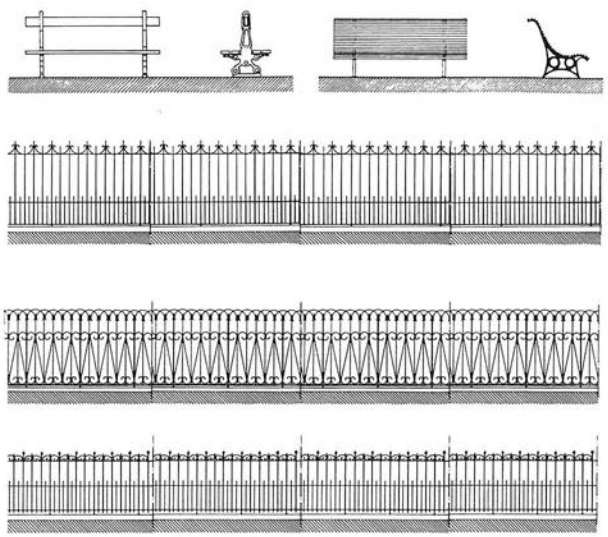
Pour exprimer cette réalité, rendre visible la logique de l'ouvrage et les principes de la composition tout en ménageant la sécurité des bateaux, les oculi ont été groupés deux par deux et isolés dans des jardins inaccessibles, autour d'une fontaine centrale jaillissante. Le reste du terre-plein forme un lieu de promenade. Mais, beaucoup plus vaste que ceux qui existent à Paris, il a des dimensions suffisantes pour que sa partie centrale soit occupée par de vrais squares.

En fait, sa largeur est trop importante pour n'offrir qu'un déambulatoire sous les arbres, et légèrement trop faible pour accueillir des jardins qui se réduisent à une simple esplanade entourée d'arbustes et de grilles. Une contradiction existe également entre ce canal, couvert afin d'offrir une communication continue entre deux quartiers, et les squares fermés la nuit qu'il faut contourner et qui divisent l'espace du boulevard en deux rues parallèles, presque aussi isolées l'une de l'autre que les rives du canal Saint-Martin.

Entre jardin et boulevard, entre square et rue, reste-t-il une place pour la "promenade" ?

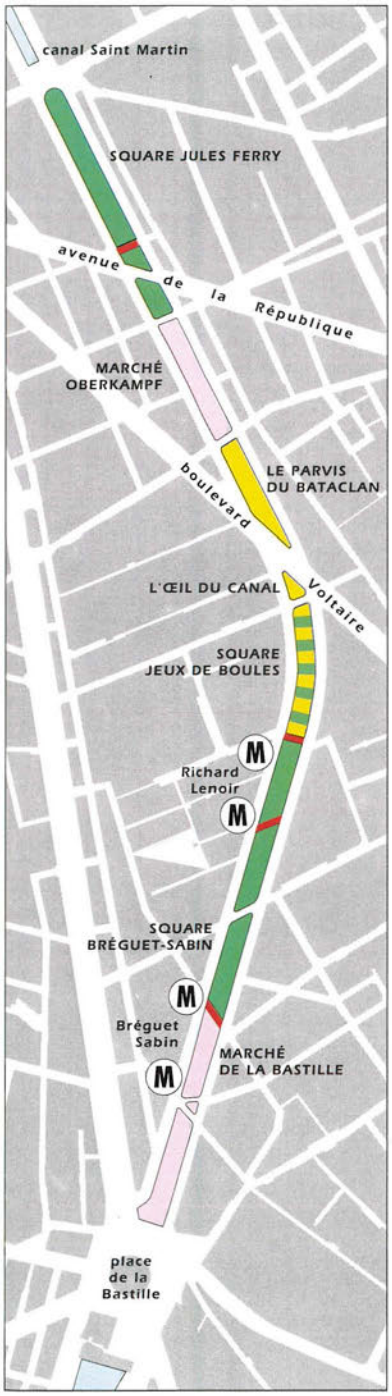
Atelier parisien d'urbanisme, éléments de mobilier et profils caractéristiques des voies, extraits du schéma d'aménagement et de mise en valeur des canaux de la Seine à la Villette, 1987.



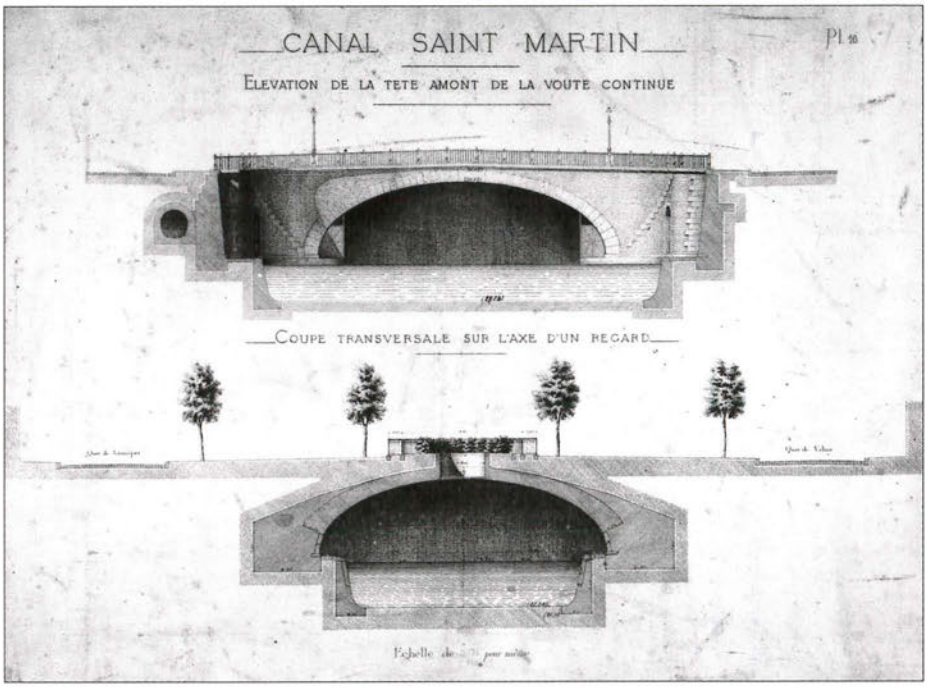


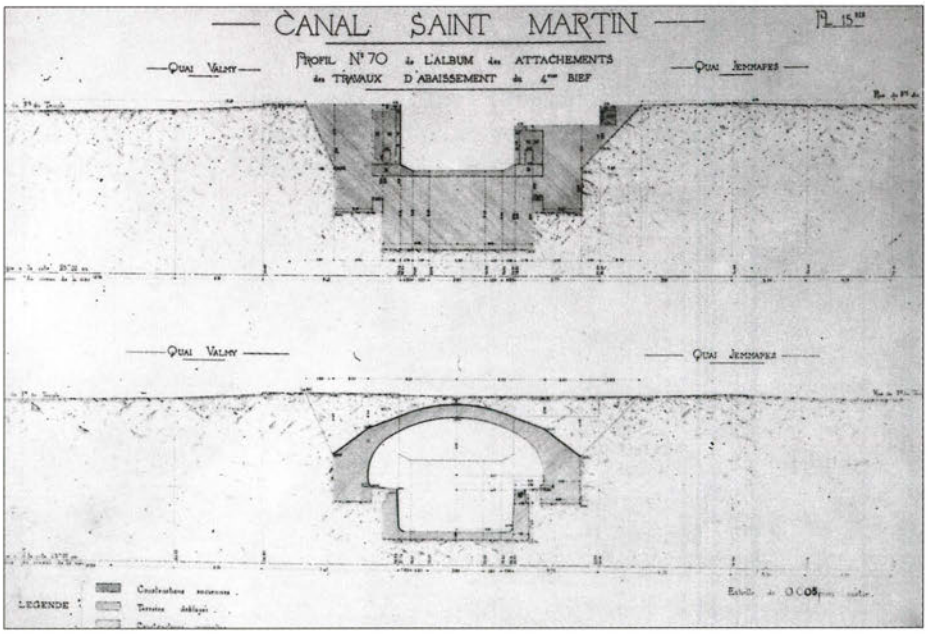
Atelier parisien
d'urbanisme, plan des contraintes
et du programme de réhabilitation
du boulevard Richard-Lenoir.

jardin et square
espalnade/marché temporaire
esplanade/jeux de boules
traversée



Eugène Belgrand,
élévation et coupe de la
voûte continue du
boulevard Richard-Lenoir,
à la hauteur de la rue du
Faubourg-du-Temple,
encre sur papier, sans
date, vers 1860 (doc DPE,
service des canaux).





Avenue René-Coty, Cours-la-Reine, boulevard Péreire... ces lieux, précurseurs ou héritiers du boulevard de la cité-jardin, pensés comme des espaces où le piéton et la verdure dominent la chaussée et l'automobile, oscillent entre l'idée du grand bac à fleurs, celle du mail où les arbres alignés rappellent des pépinières communales et celle d'une succession de squares miniatures. De même, le boulevard Richard-Lenoir, entre ses jardins publics, ses jardinets inaccessibles et son square avec kiosque, présentait une addition de toutes ces catégories, entre lesquelles s'étaient glissés d'autres usages, jeux de boules, parkings, parterres ceinturés de béton, esplanades à l'abandon.

TOUT CHANGER POUR GARDER L'ESPRIT

En 1987, l'étude de l'Apur sur *l'Aménagement et la mise en valeur des canaux de la Seine à la Villette* avait défini des principes fondamentaux d'intervention sur ces espaces. La complexité du boulevard Richard-Lenoir avait nécessité des réflexions complémentaires, dont se dégageaient quelques grandes lignes.

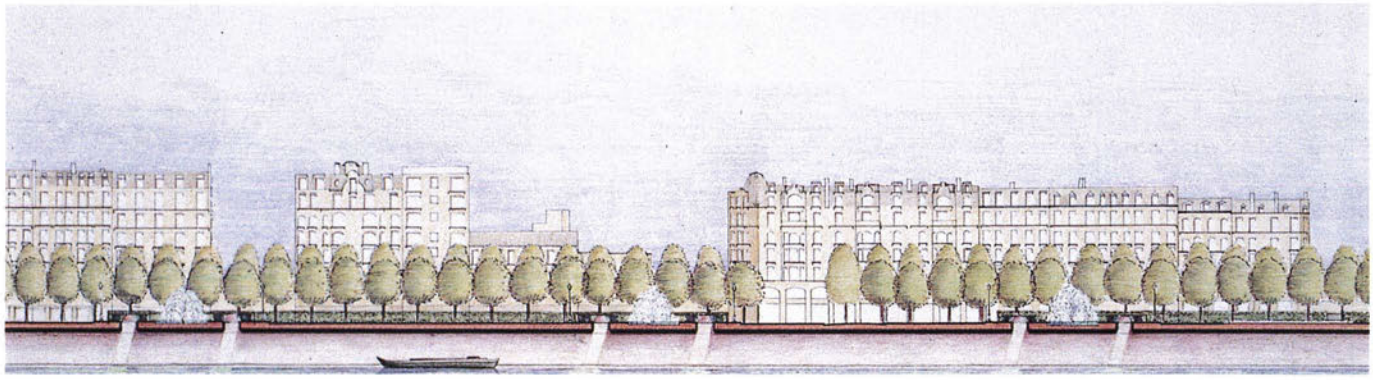
• L'unité du boulevard, depuis la Bastille jusqu'à la rue du Faubourg-du-Temple, devait être affirmée grâce à la continuité des deux promenades latérales situées entre les arbres et au rythme spécifique des oculi. Pour cela, le traitement des allées sous les arbres devait rester identique d'un bout à l'autre du parcours et le système des oculi, couplé avec de nouvelles fontaines, garder son caractère répétitif ; les variations possibles ne devaient intervenir que pour des raisons bien précises, justifiées par les usages divers de l'espace central.

• L'ambiance tout à fait particulière inscrite dès l'origine sur ce tracé, désigné avant tout comme une "promenade" vouée à la flânerie et au repos, imposait de penser le centre du terre-plein comme un jardin linéaire au sein duquel des activités diverses – marchés, jeux, lecture... – pouvaient s'intégrer, marquer les lieux et les différencier tout en leur conservant des liens de parenté exprimés notamment par les éléments répétitifs (oculi et fontaines).

• Le boulevard ne se réduit pas à son terre-plein. Les chaussées et les trottoirs latéraux sont des éléments fondamentaux de sa structure. Les impératifs de la circulation automobile imposent de conserver la largeur actuelle des chaussées. Mais le mobilier et l'élairage peuvent contribuer à donner son unité au boulevard, de façade à façade – même si cela apparaît mieux la nuit que le jour. C'est pourquoi, il fallait changer la logique d'implantation des candélabres, qui éclairent chaussées et promenades centrales à partir du terre-plein, et installer l'éclairage des chaussées sur les façades, ne conservant au centre que celui des jardins et des promenades. Ce procédé, déjà employé le long du canal Saint-Martin et du bassin de la Villette, a le mérite de mieux identifier l'espace central (promenade, jardin ou plan d'eau) et de le restituer par rapport aux limites que forment les façades latérales.

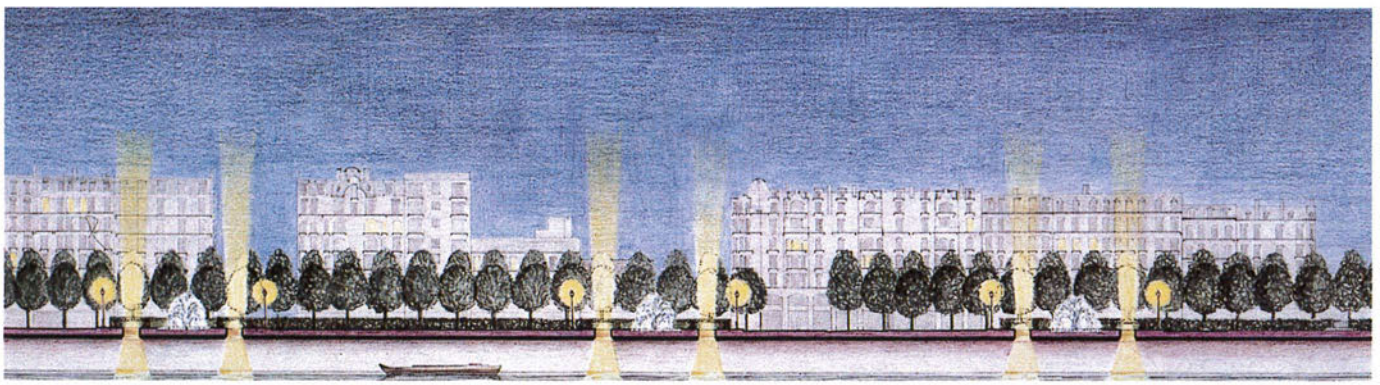
En janvier 1991, c'est à partir de ces directives qu'ont été consultées quatre équipes de concepteurs, composée chacune d'architectes et de paysagistes. Les questions qui leur étaient posées peuvent se résumer ainsi : comment redonner son unité au boulevard Richard-Lenoir et mettre en évidence son caractère d'ouvrage d'art, tout en permettant des usages très divers du terre-plein central ? Et comment créer une promenade-jardin intégrant des squares clos, tout en assurant des traversées aisées et une grande lisibilité de l'espace de façade à façade ?

Ces questions en amènent nécessairement d'autres. Qu'a-t-on le droit de changer lorsqu'il s'agit de réhabiliter un boulevard étudié par Eugène Belgrand, dessiné par Adolphe Alphand, aménagé par Gabriel Davioud, et publié dans les *Promenades de Paris* ? Faut-il simplement donner une nouvelle jeunesse à l'ensemble, repeindre les grilles, remettre en service les fontaines, changer les pierres usées ou cassées, refaire les sols abîmés, replanter les arbustes d'origine ? Ou doit-on conserver les seuls



David Mangin, Seura, architectes-urbanistes, Jacqueline Osty, paysagiste, projet lauréat de la consultation pour le réaménagement du boulevard Richard-Lenoir, vue perspective, 1992.

Atelier parisien d'urbanisme, transcription graphique des propositions émises pour la réhabilitation du boulevard Richard-Lenoir en vision de jour et en vision de nuit.



éléments structurants – arbres et oculi – et repenser le dessin du terre-plein à partir d'eux, comme l'avait fait le Service des promenades et plantations sous le Second Empire ?

Le paysage du boulevard change également profondément en fonction de la saison, de la lumière, du jour et de la nuit. Ce rapport entre l'espace, sa perception dans le temps et les différents usages qui s'y succèdent est indéniablement très important dans l'appropriation de tel ou tel lieu par ses usagers. Les raisons pour lesquelles une pratique existe à un endroit plutôt qu'à un autre sont toujours difficiles à percevoir a priori. Cependant, sans risque de trop se tromper, il était possible de donner un certain nombre de pistes aux concepteurs.

Par exemple, il est certain qu'à Paris les fontaines ne peuvent fonctionner durant toute l'année. Il faut donc les penser également pour la période où elles ne sont pas en eau et imaginer autre chose que des bassins vides, un peu tristes, qui risquent de se transformer en dépotoirs, l'hiver.

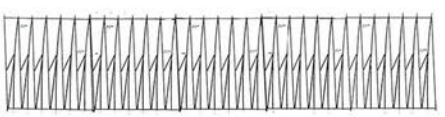
De même, l'éclairage public, fonctionnel ou d'ambiance, est un élément fondamental du paysage diurne ou nocturne, du sentiment de confort et de sécurité. Une réflexion particulière était donc demandée, afin de mettre au point un projet d'illumination nocturne, à partir des oculi qui peuvent, par la lumière, rendre tangible la présence du canal, et à partir d'éléments particuliers, tels qu'arbres et arbustes... accompagnant la marche du promeneur.

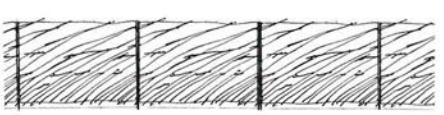
Les résultats de la consultation de concepteurs pour la réhabilitation du boulevard Richard-Lenoir engagée sur ces bases sont présentés ci-après. Aujourd'hui, après la consultation, de nouveaux problèmes se posent à l'équipe lauréate de David Mangin et Jacqueline Osty. Ils sont bien plus concrets. Chaque élément du projet, dans sa mise au point précise, fait surgir des impératifs de gestion, de nettoyage et d'entretien dans la longue durée, car les nouveaux matériaux et les nouveaux mobiliers doivent pouvoir assurer la pérennité du boulevard comme les anciens l'ont fait durant un siècle.

Les voitures avaient envahi la promenade, elles vont en être écartées. Le terre-plein va retrouver sa vocation d'origine, tout en étant ouvert à de nouvelles pratiques. La réussite du projet sera mesurée demain à ses qualités d'aspect et d'usage, mais aussi à ses possibilités d'adaptation à des demandes inédites, et à sa capacité d'évoluer.

C. B.

Seuls les arbres structurent l'espace de la promenade en chantier. Leur présence est accentuée par les madriers de protection ; bientôt, ils seront accompagnés d'un mobilier urbain nouveau (grilles et passerelles) et ancien (les lampadaires)



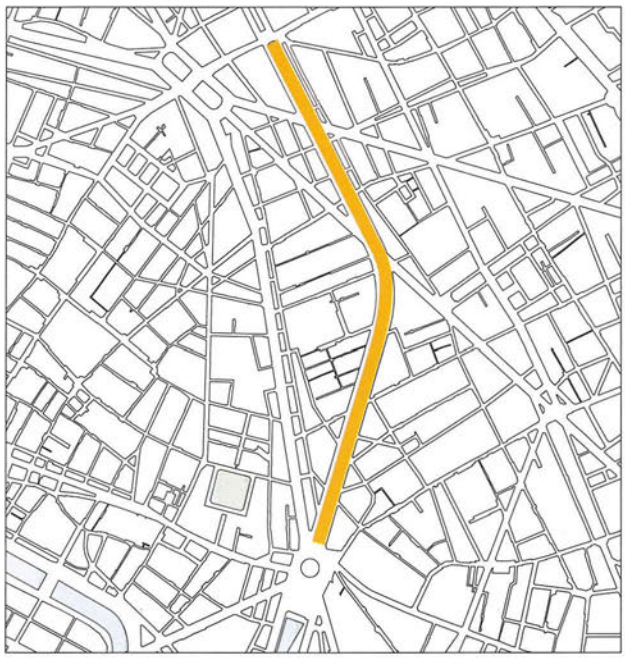


BOULEVARD RICHARD-LENOIR

CONSULTATION JANVIER 1991

Etudes urbaines réalisées par l'Atelier parisien d'urbanisme et la Direction de l'aménagement urbain. Maîtrise d'ouvrage de la réalisation : Direction des parcs, jardins et espaces verts.

La consultation pour le réaménagement des boulevards Richard-Lenoir et Jules-Ferry poursuivait plusieurs objectifs. Dans la logique des études de mise en valeur de l'Apur, il était demandé aux concepteurs d'affirmer la promenade en long, aujourd'hui morcelée et abîmée ; les jardins et espaces verts devaient être étendus, tout en conservant le gabarit du terre-plein central ; les fontaines et l'éclairage public devaient être modernisés, et les espaces réaménagés d'une manière sobre et durable, permettant une gestion et un entretien aisés.
Les données et contraintes étaient de deux ordres : liées à la structure et à la morphologie de l'espace, d'une part, fonctionnelles, d'autre part. Dans le premier domaine, l'attention des concepteurs était attirée sur la couverture en voûte du canal qui ne pouvait être surchargée, les ali-



gnements d'arbres intangibles et la succession des fontaines et des oculi ouverts sur le canal. Par ailleurs, c'est le respect de la grande diversité des espaces et des pratiques qui constituait la contrainte fonctionnelle majeure : principales voies de circulation traversantes, squares, marchés, jeux de boules, espaces libres autour des accès du métro, promenades piétonnières.
La surface réservée aux espaces verts, actuellement de 7 500 m² environ, devait être étendue au minimum à 17 500 m², soit un hectare supplémentaire. Ces aménagements devaient convenir à un usage banal et quotidien dans le cas des squares fermés comme des jardins ouverts : mais le projet devait également réserver des effets spectaculaires propres à renforcer la cohérence de la promenade, en jouant notamment du rythme des oculi, des jeux d'eau, ou grâce à des illuminations nocturnes.
Plus que la recherche d'une forme urbaine originale, c'est la modernisation de cet espace qui était souhaitée, dans le respect de son caractère particulier.

RICHARD-LENOIR

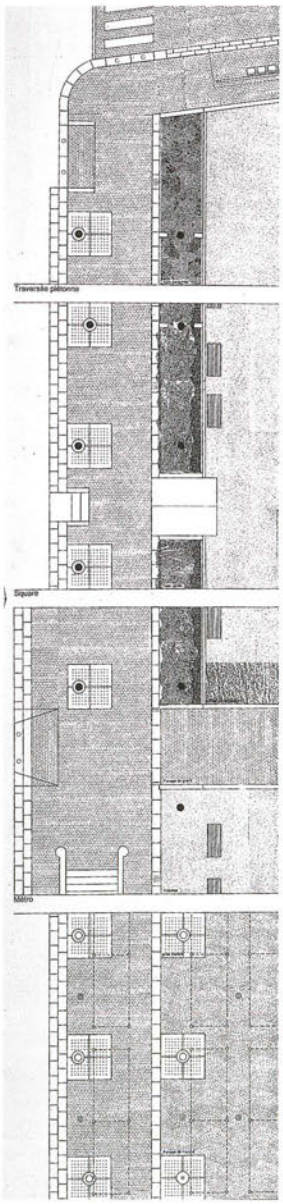
Architectes
BERNARD ALTHABEGOITY
ANNICK BAYLE

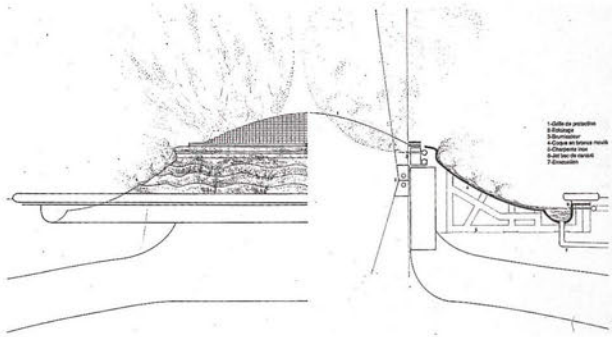
Paysagiste
AGENCE PHUSIS

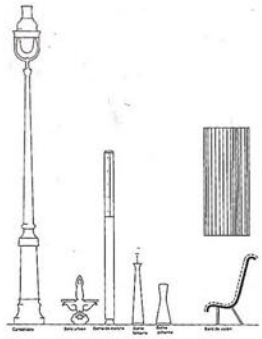
Tel un arc tendu entre les frondaisons, le boulevard Richard-Lenoir sillonne Paris et ses anciens faubourgs, sans divulguer l'espace secret qu'il renferme. Le canal Saint-Martin devient eau souterraine en ces lieux. C'est cette eau cachée qui confère une identité unique à cette promenade. Nous croyons que la reconnaissance de ce monde profond au travers des oculi doit générer une nouvelle mise en scène des lieux. Nous transformons ces couples d'oculi en une succession d'espaces intimes, plantés d'arbres, animant la promenade. Chaque oculus sera serti dans une fontaine de bronze, toute en courbes. Ce dispositif ponctuera de bout en bout le boulevard avec des jeux d'eau agrémentés de brume et de lumière ; il protégera en même temps les regards sur le canal.

A grande échelle, le double alignement d'arbres le long du boulevard encadre une promenade minérale, reliant la place de la Bastille à l'écluse du Temple et, au-delà, au bassin de la Villette. Ces deux bandes ombragées structurent par elles-mêmes l'ensemble du linéaire et, pour nous, doivent demeurer invariables. En revanche, une suite de nouveaux jardins participe à la formation scénique du boulevard. Nous envisageons de créer une succession de lieux de détente se distinguant des deux promenades latérales par une série de haies. Dans ce nouveau système, ils gardent leur emprise, et seuls les couples d'oculi réaménagés définissent les nouvelles entrées de ces espaces fermés la nuit.

De la même manière, les emplacements des marchés ne subissent pas de modifications importantes : leur taille et leur organisation restent inchangées, seuls les couples oculi-fontaines voient leur périmètre protégé par une rambarde. Le vocabulaire du projet est volontairement simple. Pavés de granit sciés, stabilisé ou pelouse pour les sols, reprise des éléments d'une tradition parisienne éprouvée pour le mobilier ou les plantations des haies, encadrées de clôtures. Les mails subissent des variations suivant les lieux qu'ils traversent : quadruple alignement sur les esplanades, double alignement de platanes avec double alignement intérieur de sophoras à l'endroit des squares, et double alignement avec des petits arbres à fleurs autour des oculi. En brumes lumineuses éphémères sortant des oculi ou en jets contrariés, les eaux prennent des formes et des qualités variées.



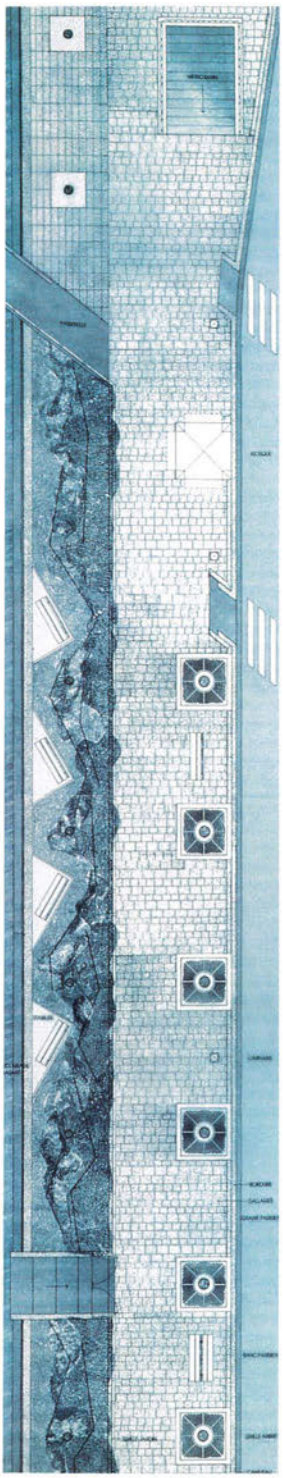




RICHARD-LENOIR

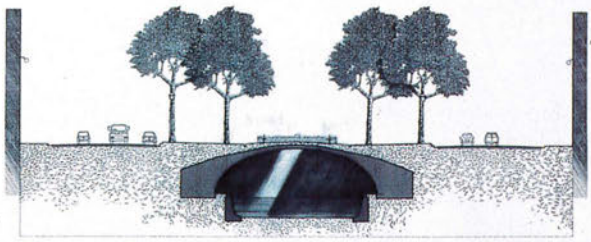
Architecte urbaniste
DAVID MANGIN

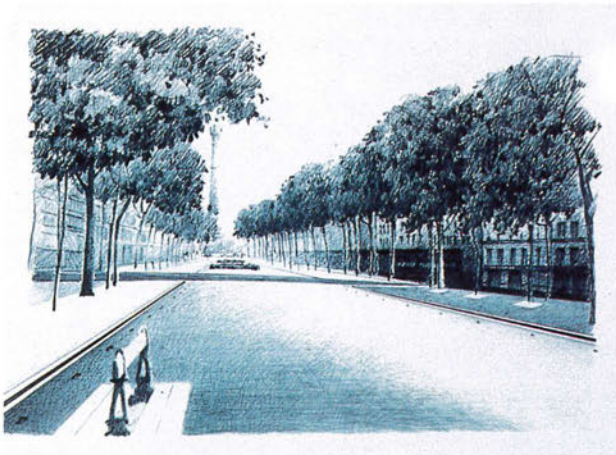
Architecte paysagiste
JACQUELINE OSTY



Avec : Antoine Calix, Claude Halévy, Alain Payeur, Gérard Pras, Nathalie Rozot, Paul Sandresry.

Canal à ciel ouvert, canal couvert et promenade, métro, automobile, le boulevard Richard-Lenoir résume l'histoire de l'intégration successive des réseaux divers (eau, fer, route) dans la ville. Le cas est suffisamment rare pour être considéré avec respect et attention, nuance et mesure.
L'intégration du boulevard dans la longue séquence parisienne qui mène du bassin de l'Ourcq à celui de l'Arsenal s'effectue par des voies riveraines automobiles et par une promenade latérale plantée, quasi continue en bord de canal. Le maintien des contre-allées proposé au cahier des charges est le meilleur garant de la continuité de l'espace public.
Dans la partie centrale, le projet prévoit un jardin linéaire, légèrement décaissé (de 40 cm), afin de suggérer une situation de berges et une atmosphère de bord d'eau. Cet espace central, tout au long scandé par un dispositif de fontaines redoublant celui des oculi, est limité et souligné par deux caniveaux engravés dans le sol. Dans les jardins, ce profil au léger dévers est doublé d'une contremarche abritant un éclairage rasant. Les "berges" sont alors ourlées par une triple haie déclinant différentes espèces de saules et de viornes.
Les contre-allées sont prévues en dallage de granit gris clair, calepiné transversalement sur les berges, tandis que, dans l'espace central, l'uniformité du matériau assure la continuité et la fluidité d'un parcours traversant des activités diverses (jardins, squares, marchés, etc.).
Les croisements avec les voies transversales sont marqués de manières différentes, selon leur importance : les intersections avec les boulevards Voltaire et de la République sont soulignées par un traitement singulier en parvis, avec emmarchement effacé ; la traversée des rues transversales se fait sans interruption, par la continuité du traitement de sol, de manière à indiquer la priorité du promeneur ; les franchissements piétons sont traités en "passerelles" ou en passages directs entre contre-allées, parfois en surplomb des jardins traversés.
C'est enfin l'évocation de la présence discrète du canal qui règle pour partie l'éclairage, ainsi que l'utilisation de l'eau, en des registres fonctionnel (nettoyage et arrosage), ludique (jeux d'eau) ou décoratif (fontaines). Ces deux éléments sont combinés dans l'ensemble des fontaines-oculi qui rythment toute la promenade : des sources lumineuses ponctuelles et puissantes projettent un halo diffusé par une brumisation pulvérisée autour des oculi. L'omniprésence du canal s'affirme plus nettement à l'endroit de ces puits, pour rappeler que c'est lui qui conforme la promenade.

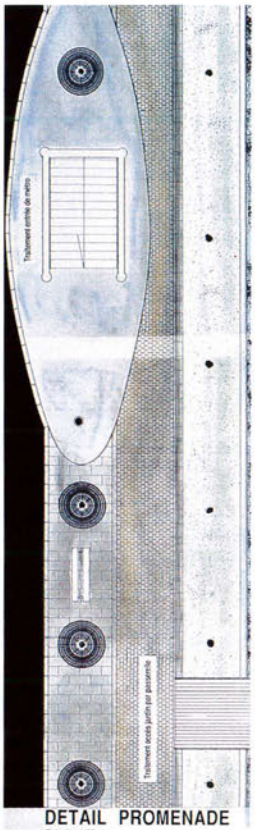




RICHARD-LENOIR

Architecte
BERTRAND LEMOINE

Paysagiste
AGENCE TER



DETAIL PROMENADE
Echelle 1/50

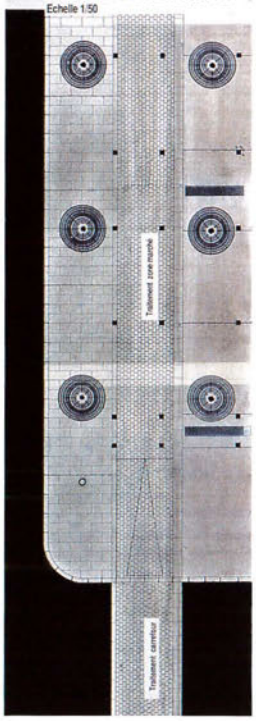


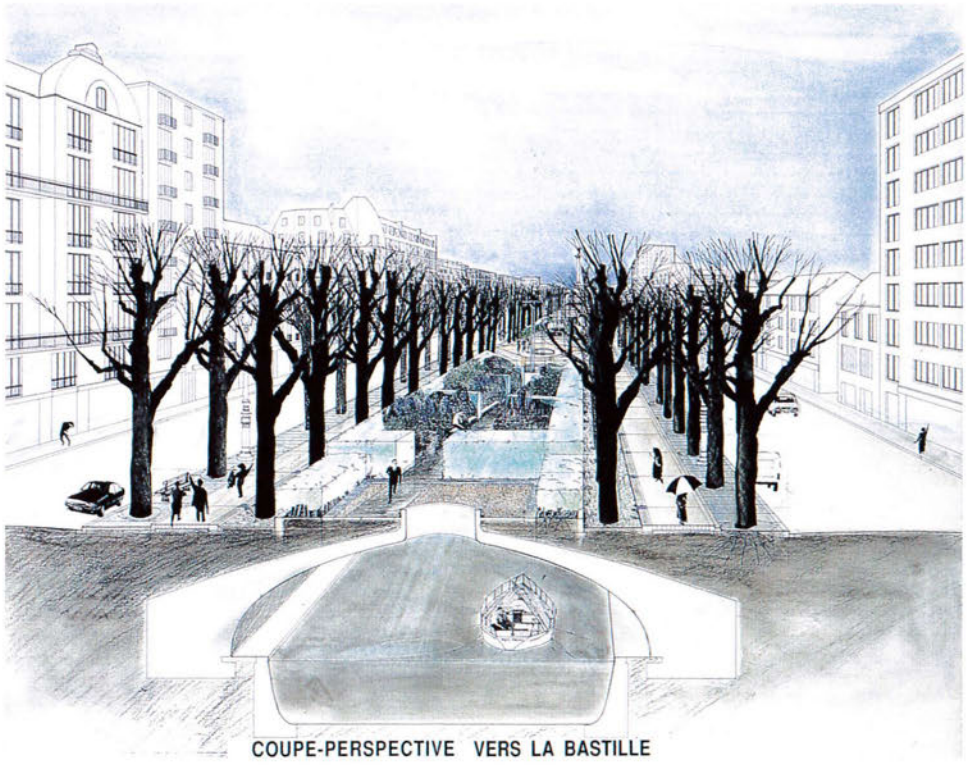
Figure classique de la topographie parisienne, la promenade plantée du boulevard Richard-Lenoir doit appeler à la déambulation et à la jouissance de l'espace ouvert. Cette promenade cache cependant en son tréfonds un canal souterrain, qui lui est antérieur, révélé par la présence d'oculi qui en rythment le parcours.

Cette dualité inspire deux axes de composition du projet : le boulevard urbain parisien, d'abord, qui respecte le gabarit et la typologie de ce type de tracé. Le boulevard comme révélateur du canal caché, ensuite, mémoire de son tracé faisant référence dans sa morphologie et son écriture au vocabulaire architectural du canal et à sa poétique.

En plan, l'emprise des chaussées étant respectée, le découpage du terre-plein central – soit une bande de 30 m de largeur – se fait sur un schéma précis, qui privilégie deux éléments : la création sur toute la longueur du boulevard d'une double promenade légèrement surhaussée, axée sur les files d'arbres existants ; l'aménagement de la partie centrale, tantôt en jardin ou en square clôturé et surélevé par rapport à la promenade, tantôt en terre-plein ouvert respectant les zones de marché existantes. Entre les deux, de part et d'autre de la partie centrale, une bande plantée de gazon, qui symbolise la coupure physique du canal.

Ces principes se développent sur la totalité de l'emprise du boulevard et soulignent sa continuité. Cette linéarité est rythmée par les paires d'oculi situées à l'interface du canal et du boulevard. Elles encadrent des sas sur lesquels se greffent les passerelles franchissant la bande séparative entre la promenade et les jardins et qui donnent accès aux jardins et aux squares.

Enfin, l'ensemble du projet est placé sous le double sceau de l'eau et de la lumière, intimement mêlées dans leurs effets, en contrepoint des eaux noires du canal. Ces effets sont gradués de l'amont à l'aval, ce qui évoque le sens d'écoulement de l'eau dans le canal. Ils donnent une image différente du boulevard le jour et la nuit. Jets d'eau éclairés, végétation diffusant la lumière, fontaines-oculi lumineuses couplées à des miroirs renvoyant aux promeneurs les reflets du canal souterrain éclairé, ces effets animent le boulevard, de jour comme de nuit.



COUPE-PERSPECTIVE VERS LA BASTILLE

RICHARD-LENOIR

Architecte
CABINET WINOGRADOFF

Paysagiste
ALAIN COUSSERAN

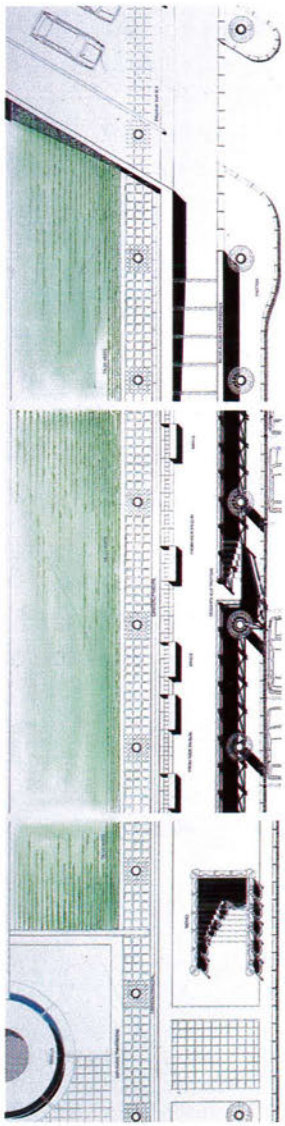
Les boulevards Richard-Lenoir et Jules-Ferry constituent aujourd'hui un vaste champ de foire. Bien que l'image de ces boulevards s'impose encore fortement à l'échelle de la ville, grâce à un double alignement d'arbres et aux façades relativement homogènes qui le bordent, c'est celle disparate, due aux strates successives de squares, plantations irrégulières, jeux de boules, parkings et équipements, qui prédomine pour les passants.

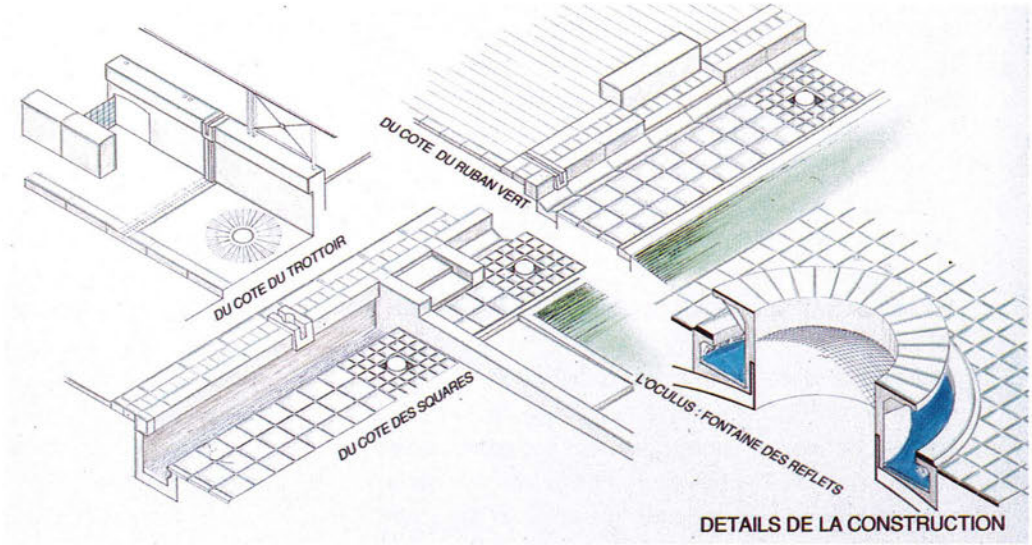
La revalorisation de cet espace central s'appuie sur l'association de deux idées apparemment opposées : celle d'un traitement unitaire et celle d'une séquence de jardins parisiens d'agrément. Elle affirme les caractéristiques de ces boulevards : linéarité du tracé et régularité du rythme des couples d'oculi.

La linéarité est accusée par la création de deux promenades latérales en quai, d'une hauteur de 1 m, enceinte de protection d'un espace central privilégié. Le traitement unitaire de l'axe est réalisé par cette double promenade, qui tantôt se dresse pour former un "ruban vert" constitué de deux glacis végétaux inclinés vers le centre, et tantôt se couche pour créer une esplanade de marché aplanie.

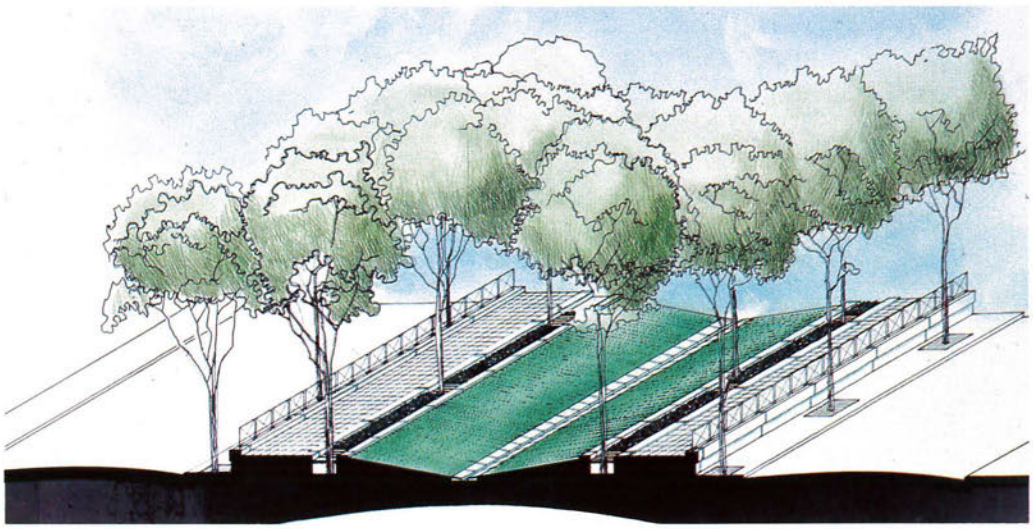
Le rythme régulier des couples d'oculi constitue le dénominateur commun de ces espaces différenciés. Ils sont mis en scène dans l'aménagement de douze petits jardins enclos, ou commandent la création d'"îles vertes" dans les esplanades des marchés.

L'exploitation formelle de ce rythme des couples d'oculi permet de conserver la lecture d'ensemble sur le linéaire, ainsi qu'une souplesse quant à la fonctionnalité des "petits squares" et aux réponses qu'ils apportent aux besoins du voisinage.





DETAILS DE LA CONSTRUCTION



LE SAUVETAGE DES CHAMPS-ÉLYSÉES

PATRICK POGNANT

Le projet Champs-Élysées s'inscrit dans une actualité exceptionnelle. En moins de dix ans, les différents maillons du grand axe de l'Ouest parisien ont tous fait l'objet de projets engagés soit par l'Etat, soit par les communes compétentes.

Successivement, d'est en ouest, ont été mis à l'étude : le projet du Grand Louvre conçu par l'architecte Ieoh Ming Pei, le réaménagement des jardins du Carrousel associé à celui des Tuileries, la restauration de l'Arc de triomphe, l'aménagement de la porte Maillot, la couverture de l'avenue de Neuilly liée à l'extension de la ligne de métro n°1 et, enfin, la Grande Arche de la Défense imaginée par l'architecte Johan Otto von Spreckelsen.

Au-delà de ce dernier projet, qui réactualise le grand axe par sa forme même, une consultation internationale a été engagée au printemps 1991 pour étudier son prolongement. Cette consultation a été remportée par le cabinet Chemetov et Huidobro, auquel ont été associés, pour les études ultérieures, les équipes réunies autour d'Oriol Bohigas et de Roland Castro [1]. Parallèlement à ces travaux, la Ville de Paris a étudié une action de réaménagement de l'avenue des Champs-Élysées. Cela s'imposait, d'abord du fait d'un processus de dégradation déjà ancien qui avait entraîné un affaiblissement de la qualité de cet espace urbain prestigieux, cela s'imposait aussi par l'importance des interventions réalisées le long de l'axe majeur.

Il était clair en effet que l'inadéquation entre l'image de marque de l'avenue et sa réalité était devenue flagrante. La promenade était obstruée par le stationnement de véhicules à deux et quatre roues. Le mobilier urbain, certainement en surnombre, était disposé sans souci de composition d'ensemble. Les façades des immeubles riverains, outre leur qualité architecturale relativement disparate, étaient encombrées d'une signalétique lumineuse trop importante qui banalisait la perspective des Champs-Élysées et lui portait atteinte, et ce constat n'était, hélas ! pas clos...

Pour toutes ces raisons, au printemps 1989, le maire de Paris a confié à Pierre-Yves Ligen, ancien directeur de l'Atelier parisien d'urbanisme, des services de l'aménagement urbain de la Ville de Paris et de l'Établissement public du Grand Louvre, la responsabilité d'une "mission Champs-Élysées". Ce spécialiste de l'urbanisme parisien, dans le rapport qu'il remettait dès le mois de décembre 1989, proposait trois séries de mesures destinées au réaménagement de l'avenue. Ce document ayant fait l'objet d'une publication exhaustive (notamment dans *la Revue des Monuments historiques*, n° 172), nous nous limiterons à en rappeler les mesures essentielles.

• La remise en valeur de l'espace public, c'est-à-dire :
– la suppression de la circulation et du stationnement sur les contre-allées, du rond-point des Champs-Élysées à l'Étoile, associée à la réalisation d'un parc de stationnement souterrain en remplacement des places supprimées en surface ;
– la réfection du revêtement de sol des trottoirs ;
– la plantation d'une deuxième rangée d'arbres (du rond-point des Champs-Élysées à la place de l'Étoile) restituant à l'avenue sa configuration originelle ;
– la réorganisation du mobilier urbain comprenant la création d'une ligne Champs-Élysées.

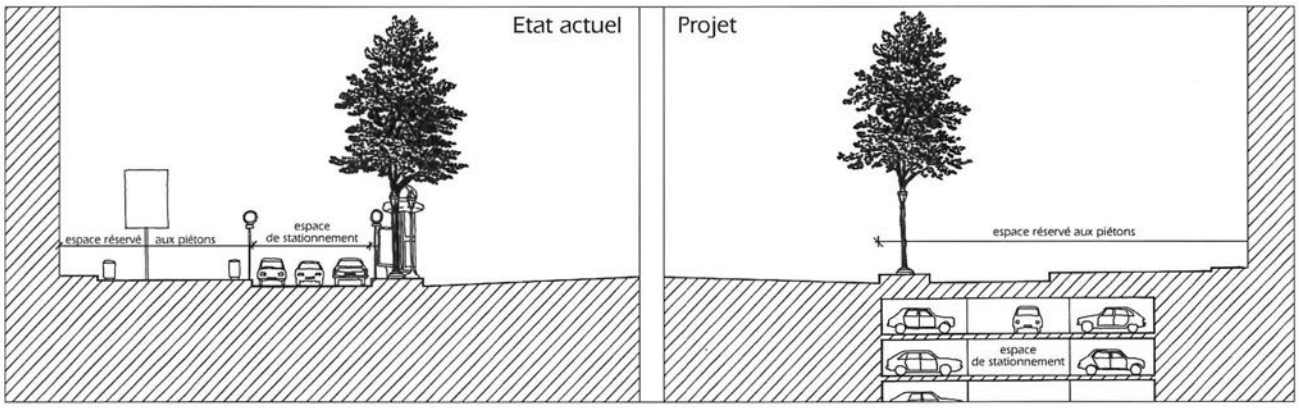
• La revalorisation du front bâti comprenant :
– la mise en place de nouvelles réglementations concernant la publicité, les enseignes et les terrasses ;
– l'étude de mesures qui donneraient des indications précises sur les modifications de façades et de devantures des immeubles, et qui pourraient être inscrites dans le règlement d'une zone de protection du patrimoine architectural et urbain (ZPPAU) à créer ;
– la demande d'inscription à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques de six bâtiments témoignant de la mémoire des Champs-Élysées.

• Une action sur les activités de l'avenue à travers :
– l'élaboration de règles susceptibles d'être incluses dans le plan d'occupation des sols, qui viseraient au maintien, à la réapparition ou à l'émergence d'activités participant à la tradition et au prestige de l'avenue (cinémas, hôtels...).

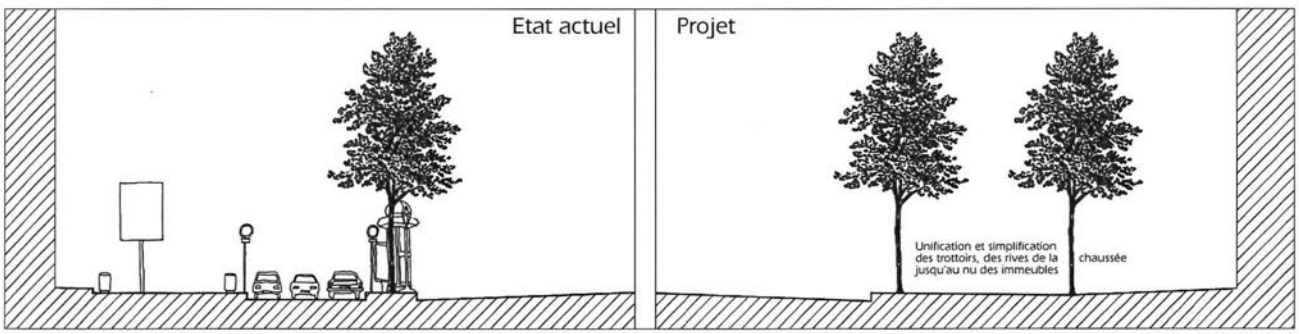
1 - Equipe BBAB (Bohigas, Buffi, Ayguavives, Bouchez). Equipe Castro, Lamy, Normier.

Les principales caractéristiques du réaménagement des Champs-Élysés

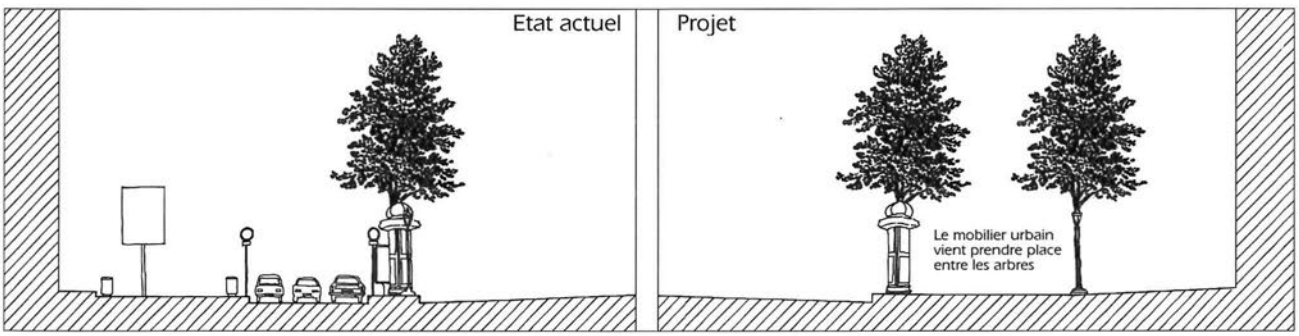
1 – Suppression du stationnement sur les contre-allées et création de nouvelles places en sous-sol.



2 – Restitution, de part et d'autre de l'avenue, de deux larges trottoirs de 21,50 m chacun.
3 – Plantation d'une seconde rangée d'arbres à de 9,50 m de la première.



4 – Réduction de la quantité de mobilier urbain et disposition rigoureuse en deux bandes fonctionnelles, dans l'alignement des arbres



La définition du projet

Ce rapport a été suivi de la décision du maire de Paris de mettre en œuvre l'aménagement de la partie de l'avenue située entre le rond-point et la place de l'Étoile. Cependant le projet de ZPPAU a été remplacé, en raison de contraintes de calendrier et de facilités de procédure, par une modification du POS plus simple et plus rapide à réaliser.

La Mission Champs-Élysées s'est alors attachée à l'application des mesures retenues, avec le concours des services de la Ville et notamment la Direction de la voirie, par l'intermédiaire de l'Agence des grandes opérations, à qui était confiée la maîtrise d'ouvrage des travaux.

Une des dispositions essentielles de la remise en valeur de l'espace public consistait à supprimer le stationnement, autorisé sur les contre-allées depuis 1939, très gênant pour les piétons, afin de rendre à l'avenue son caractère de promenade.

Les mesures initiales proposaient l'utilisation du sous-sol d'immeubles bordant les Champs-Élysées pour la réalisation de places supplémentaires de stationnement. Allant au-delà de ces dispositions premières, qui se sont révélées d'une mise en œuvre difficile, un parking sera réalisé sous le trottoir de l'avenue, entre la rue La-Boétie et la rue de Washington, pour compenser les 390 places perdues en surface. Ce nouveau parc d'environ 850 places permettra d'assurer, en outre, un désengorgement du quartier. On y accédera par une trémie placée sur le trottoir de l'avenue, à l'angle de la rue La-Boétie. La sortie se situera rue Lincoln. S'ajoutant au parc George-V, auquel il sera relié, ce nouveau parking permettra à l'ensemble des véhicules remontant ou descendant les Champs-Élysées pour s'y arrêter de trouver un emplacement de stationnement.

Si plusieurs études visant à intégrer les trémies d'accès aux immeubles n'ont pu aboutir, compte tenu de l'encombrement des sous-sols des voies proches de l'avenue et des difficultés d'interventions sous des parcelles privées, en revanche, ce projet de réaménagement offrira l'occasion de minimiser l'impact des émergences actuelles du parking George-V. Celles-ci seront réduites en largeur et déplacées pour redonner une surface importante de trottoir aux piétons.

Afin d'harmoniser les différentes interventions, le traitement des émergences du parc sera réalisé par l'architecte responsable du traitement du sol.

La suppression des véhicules stationnant sur les contre-allées rendra aux piétons deux larges trottoirs de 21,50 m chacun. La réfection du sol s'imposait pour simplifier, unifier et embellir ces trottoirs, des rives de la chaussée jusqu'au pied des immeubles.

Le traitement du sol devant être l'une des interventions majeures de ce réaménagement, la Mission Champs-Élysées a organisé sur ce point une consultation restreinte de cinq équipes d'architectes et de paysagistes : Alexandre Chemetoff, Bernard Huet, Alain Marguerit, André Schuch associé à Christophe Lukasiewicz et Serge Botello, Vincent Wormser. Outre la topographie des trottoirs, ces concepteurs devaient prendre en compte les contraintes suivantes pour étudier leurs projets :

– les matériaux employés devaient être en rapport avec le prestige du lieu. Le granit était suggéré pour répondre aux critères de durabilité, de qualité esthétique et de tradition parisienne ;

– le calepinage projeté devait pouvoir s'adapter à la mise en place d'une deuxième rangée d'arbres, dont l'implantation était laissée au libre choix des concepteurs ;

– les différentes émergences (grilles de ventilation, plaques de concessionnaires...) devaient s'intégrer facilement dans le dessin du sol ;

– un système de protection était à prévoir en périphérie des arbres, de manière à éviter le ruissellement des eaux de nettoyage pouvant contenir des détergents et le tassement de la terre autour des troncs.

Les cinq propositions

Le projet d'Alexandre Chemetoff matérialise fortement la promenade entre les deux rangées d'arbres et la prolonge dans le traitement du sol des rues adjacentes. Les platanes existants sont remplacés par des marronniers taillés, et des tilleuls sont implantés sur les trottoirs, jusqu'en limite des terrasses ouvertes.

Le traitement du sol projeté est intéressant par son classicisme sans date. Le projet envisage, pour libérer la promenade, de déplacer en bordure de chaussée les sorties de métro et les trémies du parc de stationnement George-V. Cette idée paraît cependant difficilement envisageable sur un plan technique et financier.

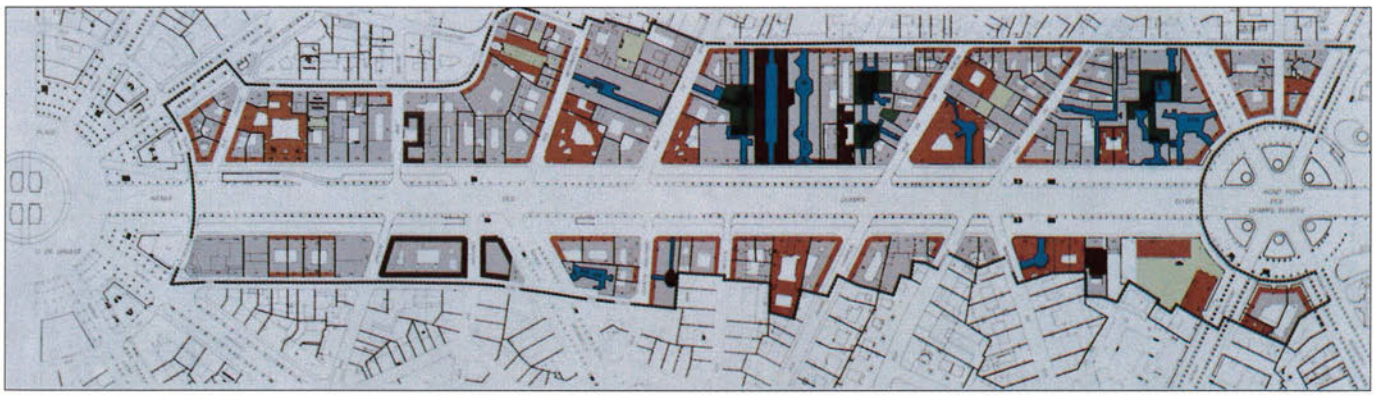
L'option prise pour les plantations implique une rupture de la continuité végétale entre le jardin des Champs-Élysées, la place de l'Étoile et la partie urbanisée de l'avenue. En outre, l'effet désiré ne sera perceptible que lorsque les arbres auront atteint un développement suffisant.

Alain Marguerit propose un projet novateur, basé sur la lumière. Des caniveaux lumineux soulignent la perspective et un dégradé de granit gris (foncé à proximité du rond-point, clair près de l'Étoile) vient enrichir la promenade.

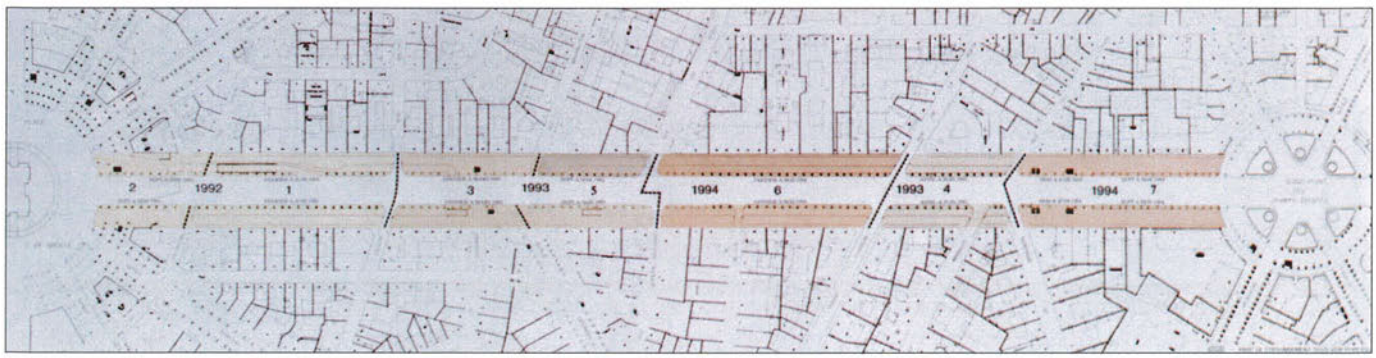
Ajouté à une complexité de mise au point, ce projet pose le problème de la maintenance du dispositif d'éclairage, le parti ne pouvant accepter une interruption des lignes lumineuses sans voir s'annuler l'effet escompté. Par ailleurs, le projet prévoit une double plantation avec une

L'état de l'avenue des Champs-Élysées avant le début des travaux : stationnement sur les contre-allées, stationnement illicite sur les trottoirs, mauvais état des sols (doc Mission Champs-Élysées).

Mission Champs-Élysées, annexe au plan d'occupation des sols.



Mission Champs-Élysées, phasage des travaux.



taille architecturée, les arbres étant espacés de 5,50 m et disposés en quinconce. Cette option conduit à un abattage des arbres existants.

Le projet d'André Schuch, Christophe Lukasiewicz, et Serge Botello utilise un tracé régulateur pour réunir les deux rives de l'avenue et joue avec les matériaux et leur sonorité pour différencier les promenades. Des pavés de bois sont utilisés entre les arbres, et le granit est choisi pour le cheminement le long des façades.

L'incertitude quant à la stabilité dans le temps des pavés en bois, ajoutée à un manque d'adhérence par temps de pluie, ne va pas dans le sens d'un choix de ce matériau dont l'utilisation paraît porter trop de risques. Le tracé régulateur employé entraîne un rétrécissement de la chaussée, et l'organisation autour d'une trame carrée de 6,75 x 6,75 m nécessite l'abattage des arbres existants.

Le parti de Vincent Wormser est radical, puisqu'il unit les deux rives en un plan unique, d'une façade de l'avenue à l'autre, supprimant les trottoirs et créant un grand quadrillage, du rond-point jusqu'à l'Étoile.

Outre les problèmes importants de nivellement, d'écoulement des eaux et de coût, la suppression des trottoirs vient supprimer la séparation entre le domaine réservé aux véhicules et celui des piétons. Cette limite est rétablie par un système de potelets qui contrarie la volonté d'unification. En outre, le quadrillage du sol ne peut se concevoir que si les arbres en accompagnent le dessin, ce qui implique l'abattage des platanes existants.

Bernard Huet, dont le projet a été déclaré lauréat, propose un système d'une élégante simplicité. Les trottoirs sont organisés en deux parties clairement distinguées par le dessin et la teinte du granit. Le traitement du dallage situé entre les arbres se poursuit sur la chaussée des rues transversales, pour marquer la continuité de la promenade d'une extrémité à l'autre de l'avenue. Les passages protégés à travers la chaussée des Champs-Élysées sont matérialisés par une alternance de bandes de granit gris clair incrusté dans les pavés mosaïque existants.

Ce projet possède de nombreuses qualités. Outre le classicisme de son traitement et sa simplicité, il permet la conservation éventuelle des plantations existantes en déconnectant le calepinage général du positionnement des arbres. Les deux lignes d'arbres sont désolidarisées par un traitement continu de la promenade. Le dessin du sol a l'avantage d'ouvrir différentes possibilités d'intervention en ce qui concerne les arbres existants.

Le projet a été modifié ultérieurement sur quelques points pour répondre à différentes contraintes. Ainsi, il a été décidé de ne pas reprendre la chaussée centrale à l'exception de quelques endroits endommagés. D'autre part, la proposition d'un prolongement du dallage des trottoirs sur la chaussée des rues transversales a été revue pour des raisons de sécurité des piétons, une distinction devant être faite entre la promenade et la chaussée. Compte tenu des préoccupations de sécurité, la continuité de la promenade sera obtenue par un changement des teintes dans le calepinage au droit des intersections (alternance de granit clair et foncé) matérialisant les passages piétons protégés.

Les plantations

Historiquement, l'avenue des Champs-Élysées a été conçue comme une percée visuelle prolongeant le jardin des Tuileries réaménagé par André Le Nôtre. Les Champs-Élysées ont donc formé l'un des premiers mails plantés dans l'histoire des jardins à la française.

Les essences des plantations d'alignements de l'avenue des Champs-Élysées ont évolué au cours des ans. En 1670, la percée originelle était bordée d'ormes. En 1756, le marquis de Marigny profitait des travaux de la place Louis-XV, actuelle place de la Concorde, pour redessiner les jardins des Champs-Élysées et remplacer les ormes devenus vieux par des tilleuls de Hollande. En 1858, Alphand, directeur de la Voie publique et des Promenades de Paris, substituait aux plantations existantes des alignements de marronniers. Puis l'une des rangées d'arbres constituant le mail primitif était arrachée, sans doute dans les années 1870.

Dès 1920, des associations demandèrent la restitution de cette ligne de plantation. Ainsi, la Société historique du VIII[e] arrondissement associée aux Amis des Champs-Élysées, dans sa séance du 20 février 1920, considérait :

– "qu'il ne doit être apporté aucun changement à l'avenue des Champs-Élysées, si ce n'est en vue de son embellissement ;

– que du rond-point des Champs-Élysées à la place de l'Étoile, il existait sur des allées réservées aux promeneurs une double rangée d'arbres ;

– que la rangée d'arbres du côté des maisons ayant été arrachés n'a pas été replantée ;

– que cet oubli ôte à l'avenue son caractère esthétique de belle promenade ombragée reliant les Champs-Élysées à l'avenue du Bois-de-Boulogne" ;

et émettait le vœu :

– "que l'avenue des Champs-Élysées soit rétablie dans son aspect antérieur par la plantation de la rangée d'arbres qui lui manque".

Mais c'est en 1928 que le Conseil municipal de Paris décida le remplacement des marronniers par des platanes, et que 430 arbres provenant d'alignements existants furent réimplantés sur les Champs-Élysées.

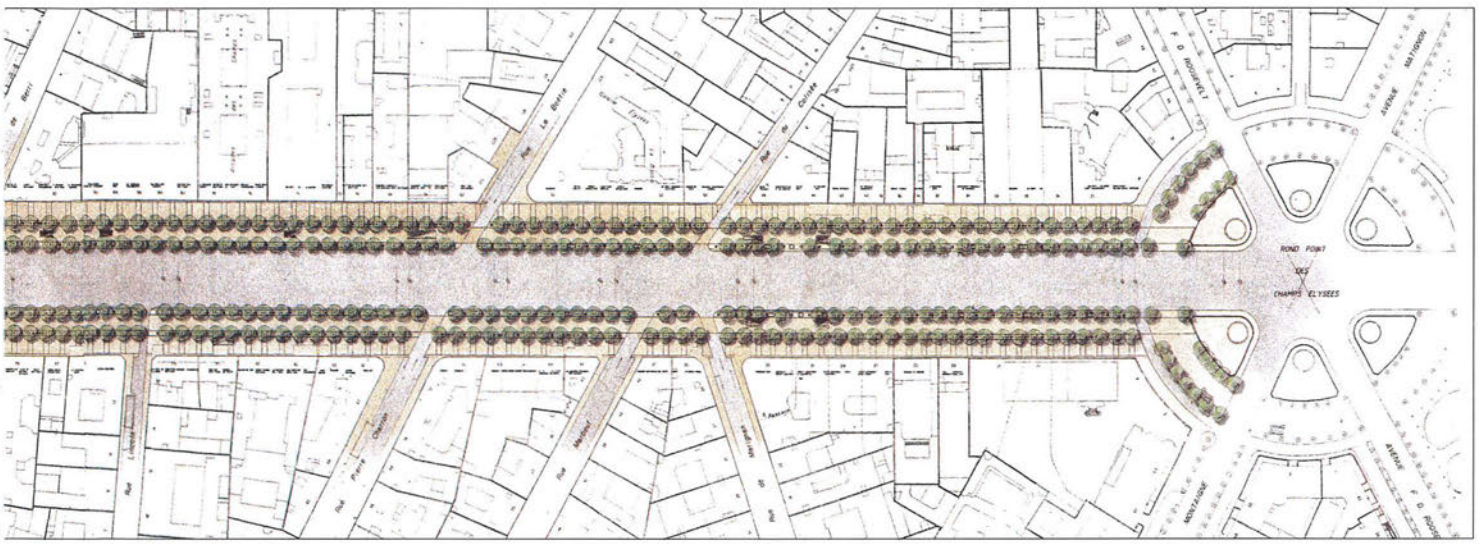
Dès son premier rapport, la Mission Champs-Élysées proposait de "redonner à l'avenue sa dimension originelle en retraçant ce trait de verdure qui enrichira, structurera les trottoirs et la promenade, tout en assurant une continuité végétale entre le jardin des Champs-Élysées et l'avenue de la Grande-Armée. Cette mesure permettra de se rapprocher de la pensée de Le Nôtre, à l'heure où l'on se préoccupe de réaménager le jardin des Tuileries, une autre de ses créations".

Le principe de restitution de la deuxième ligne de plantations adopté, restait à déterminer l'emplacement et l'essence des arbres. Primitivement, la deuxième rangée d'arbres était située à 4 m des façades. Mais, étant donnée l'importance des réseaux enterrés, notamment les égouts proches des immeubles et l'emprise de 5 m des terrasses fermées, il était impossible de retrouver la configuration originelle, par ailleurs difficilement compatible avec la proximité des façades.

Deux possibilités d'implantation étaient envisageables : soit un mail planté assez dense créant une allée étroite et ombragée, soit une solution proche de la situation d'origine, qui éloignait les deux lignes de plantations ; ces hypothèses avaient des conséquences déterminantes sur le choix des essences et le sort de la ligne de plantations existante.

La première solution impliquait presque nécessairement le remplacement des arbres . Dans le cas contraire, les plantations nouvelles auraient connu des difficultés de croissance, et il n'y aurait pas eu, même à terme, de possibilité d'obtenir un mail homogène. En tout état de cause, cette hypothèse se heurtait à la sensibilité du public, toujours préoccupé par l'abattage d'arbres de grandes dimensions.

Un plus grand écartement des plantations, solution qui a été retenue, autorise la conservation de la première ligne d'arbres, tout en favorisant un bon épanouissement



et un développement plus libre des sujets nouvellement plantés. Cela permet aussi de s'affranchir des émergences telles que les bouches de métro ou trémies de parking.

Cependant, la présence du passage souterrain de la place de l'Étoile n'autorise pas la plantation d'arbres au-delà de sa trémie d'accès. Pour cette raison, il a été choisi d'arrêter les plantations symétriquement, de part et d'autre de l'avenue, à hauteur de l'entrée du souterrain. Une fois ces choix arrêtés, il restait à déterminer l'écartement précis des deux lignes végétales. Sur une proposition de Bernard Huet, il a été décidé de caler les arbres par rapport à la trémie du passage sous l'Étoile, et plus précisément dans l'alignement de son garde-corps. Cette disposition possède de nombreux avantages. Tout d'abord, l'entrée du passage souterrain pose un problème d'intégration dans le projet. Comment faire pour qu'elle n'apparaisse pas trop comme une coupure, un élément étranger à l'aménagement ? En choisissant d'aligner les arbres sur celle-ci, elle participe au dessin d'ensemble, à la structure du projet. Ce positionnement permet aussi, en intégrant au garde-corps de la trémie le dispositif lumineux inclus à l'intérieur de la ligne d'arbres, de compléter le dessin par une ligne lumineuse, du rond-point des Champs-Élysées jusqu'à la place de l'Étoile.

L'effet de mail recherché ne pouvait trouver toute sa force que dans une unité des essences des plantations. La nouvelle rangée sera donc composée de platanes de bonne taille : une hauteur d'une douzaine de mètres et une circonférence d'environ 50 cm. Pour ne pas encombrer l'espace, un système de haubanage souterrain a été mis au point permettant la fixation directe de la motte des arbres par des sangles à l'intérieur de fosses de 3 m x 3 m et de 1,40 m de profondeur. En outre, pour conserver les plantations placées au-dessus du parc de stationnement, un caisson de grande dimension sera réalisé sous chaque arbre.

Le mobilier urbain

Au début de 1989, il était possible de dénombrer sur l'avenue 588 pièces de mobilier urbain : réverbères de type routier, lampadaires Hittorff, bancs, poubelles, conteneurs à ordures, panneaux publicitaires, panneaux d'information, boîtes aux lettres, Abribus, colonnes Morris, cabines téléphoniques, kiosques à journaux, kiosques du Loto, panneaux de circulation, feux tricolores, bornes de protection.

Cette accumulation d'objets disparates, disposés selon une logique toute fonctionnelle, ne manquait pas de troubler la perception d'ensemble de l'avenue et d'accentuer l'impression de désordre. Trois actions semblaient dès lors indispensables : d'une part, disposer le mobilier en harmonie avec la composition générale, d'autre part, en réduire autant que possible la quantité et, enfin, mettre à l'étude une ligne de mobilier cohérente, la ligne Champs-Élysées, dont la conception a été confiée à Jean-Michel Wilmotte.

Pour pallier le désordre actuel d'implantation de ce mobilier, les éléments les plus importants tels que kiosques à journaux, colonnes Morris et Abribus seront répartis entre les arbres près de la chaussée. Les bancs seront implantés dans la nouvelle rangée d'arbres à l'écart des nuisances de la circulation automobile. Le mobilier renforcera ainsi la composition tout en dégageant les deux espaces de promenade.

Pour diminuer le nombre des mobiliers, certaines fonctions seront regroupées. Des téléphones seront intégrés à l'intérieur de colonnes Morris qui peuvent accueillir deux postes ; grâce à ce regroupement des fonctionnalités, 37 habitacles téléphoniques traditionnels peuvent être supprimés.

Cette rationalisation touche également l'éclairage de l'avenue, assuré initialement par deux types de lampadaires, disposés sans réel souci de composition en bordure de chaussée. L'un, de grande dimension, très fonctionnel, éclaire la chaussée et une partie des trottoirs, l'autre, Second Empire, souligne la perspective. Cet éclairage de petite dimension a été conçu par Jacques Ignace Hittorff, architecte responsable de l'un des plus fameux embellissements de l'avenue des Champs-Élysées. Son lampadaire est un élément structurant de la composition puisqu'il constitue un trait d'union entre la place de la Concorde, le jardin et la partie urbanisée de l'avenue. Ces candélabres, qui renforcent la perspective et forment la nuit un cordon lumineux exceptionnel, sont conservés.

S'ajoutant à une implantation rigoureuse en bordure de voie, une centaine de lampadaires Hittorff seront donc placés sur le trottoir entre les arbres nouvellement plantés, pour éclairer et renforcer la solennité de la promenade. Malgré l'interruption des plantations, à hauteur de la trémie du passage sous la place de l'Étoile, ce dispositif d'éclairage se prolongera sur celle ci et au-delà.

Les grands candélabres nouveaux dessinés par Jean-Michel Wilmotte seront implantés en bordure de chaussée, tous les quatre arbres, de part et d'autre de l'avenue, en vis-à-vis pour satisfaire à la fonction de pavoisement. Ils disposeront de deux crosses, l'une éclairant la chaussée, l'autre le trottoir.

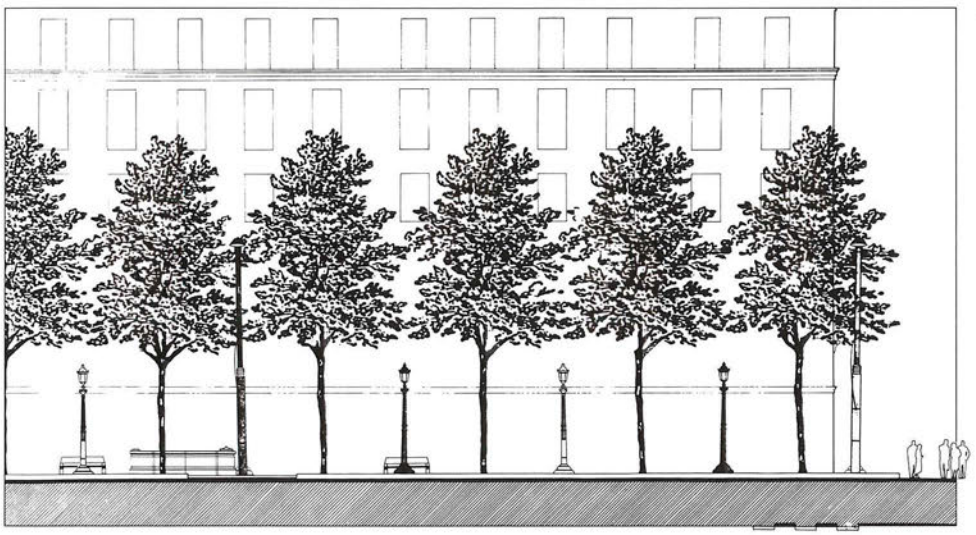
Une réflexion complémentaire est menée sur l'éclairage des façades. Une illumination générale des immeubles est envisagée par les candélabres Hittorff, placés dans la nouvelle ligne de plantations. A cette idée est associée la possibilité pour les riverains d'éclairer spécifiquement leurs façades et devantures. De manière à assurer une cohérence d'ensemble, l'élaboration d'un schéma directeur pour l'éclairage privatif a été confiée à Roger Narboni, de l'agence Concepto.

La revalorisation du bâti

Contrairement aux avenues haussmanniennes dont les gabarits et dimensions des immeubles furent réglés dès leur création, les Champs-Élysées ont connu une urbanisation lente et progressive. Les différentes vagues de constructions ont produit un bâti très diversifié, composé d'éléments intéressants, mais aussi d'architectures des plus ordinaires.

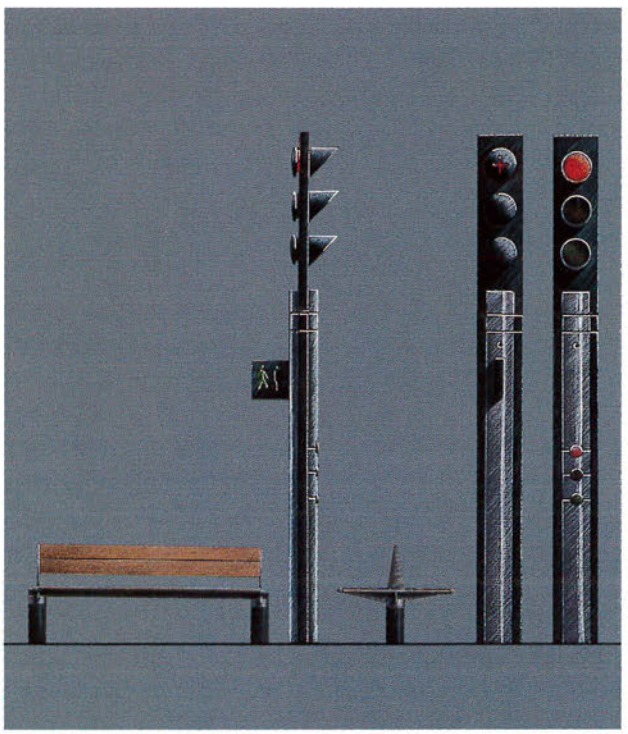
Les différentes règles d'aménagement qui ont été mises en place visent à cadrer les interventions sur le bâti, de manière à compléter le traitement de l'espace public et l'embellissement de l'avenue en orientant l'action des riverains. La connaissance du patrimoine du secteur, acquise à travers les analyses historiques, architecturales et urbaines de la mission Champs-Élysées a permis de dresser la liste des points sur lesquels il était important d'intervenir – terrasses, publicité, enseignes, devantures, sauvegarde d'immeubles – et surtout de proposer des modes d'actions adaptés aux problèmes posés.

Vingt-cinq terrasses de café contribuent à l'animation et à l'agrément de la promenade des Champs-Élysées. On peut toutefois regretter le caractère souvent hétéroclite de ces réalisations qui se singularisent par des



PAGES 74-75
Bernard Huet, architecte, réaménagement de l'avenue des Champs-Élysées, plan d'ensemble.

Mission Champs-Élysées, élévation type d'une rive de l'avenue.



Jean-Michel Vilmotte, designer, vue perspective du lampadaire porte-drapeau (11m de hauteur) ; élévations frontales et latérales des feux tricolores et du banc.

assemblages de volumes complexes, sans souci d'une quelconque typologie parisienne et qui, pour certaines s'ornent de végétation en toiture, accentuant leur impact sur la perspective. Il était souhaitable, par l'intermédiaire d'une réglementation plus stricte, de limiter la disparité de ces terrasses.

Un modèle disposant de larges parties vitrées surmontées d'un store-banne rouge ou bleu, ou rouge et bleu a été retenu. Les installations devront s'y conformer et aussi mieux respecter l'architecture des immeubles sur lesquels elles viennent s'adosser (modénature, corniches, bossages...). Une ligne incluse dans le dessin du sol matérialisera l'emprise des terrasses fermées. Enfin, les terrasses situées devant la trémie du passage sous l'Étoile seront réduites pour faciliter le passage des piétons.

On peut aussi regretter que de trop nombreux immeubles de l'avenue des Champs-Élysées servent de supports publicitaires. Il a été relevé sur certains d'entre eux la présence d'une cinquantaine de textes ou logotypes lumineux. Ces dispositifs, installés dans la plupart des cas sans aucun souci d'intégration, altèrent l'architecture des immeubles et la perspective de l'avenue.

Afin d'éviter toute surenchère, la publicité lumineuse sera interdite sur les façades, et des normes ont été définies pour les dimensions, la quantité et le positionnement des enseignes.

La qualité architecturale

L'évolution importante des commerces de l'avenue des Champs-Élysées a entraîné une modification de la plupart des parties basses des immeubles. Le traitement des devantures des boutiques est aujourd'hui l'un des aspects les plus critiquables de l'avenue des Champs-Élysées : les matériaux, leur mise en œuvre, la signalétique, l'éclairage s'affranchissent souvent de la composition architecturale des immeubles et ont un fort impact sur la perspective.

Pour accroître le linéaire de devantures, les soubassements en pierre sont fréquemment remplacés par de grandes surfaces vitrées. Cela crée une forte rupture entre les parties hautes et basse des façades, et "fragilise" l'assise des immeubles. Cette cassure est souvent accentuée par la présence d'auvents.

Afin de préserver une continuité entre toutes les parties d'une façade, des prescriptions architecturales seront applicables à l'occasion des demandes de permis de construire ou de modification de devantures. Un traitement plus respectueux de l'architecture et du contexte dans lequel les boutiques s'insèrent permettra de redonner une cohérence aux immeubles et à la promenade, amélioration dont ne manqueront pas de profiter les commerces.

Pour limiter les transformations trop rapides et préserver les immeubles les plus représentatifs, cinq bâtiments et un escalier ont été inscrits à l'Inventaire supplémentaire des Monuments historiques, sur proposition de Pierre-Yves Ligen. Ces protections au titre des Monuments historiques aideront à la réhabilitation du site en freinant le processus de dégradation du bâti et en permettant de retisser, à partir de ces éléments architecturaux intéressants et significatifs, un paysage urbain cohérent.

Retrouver des activités d'animation

On peut constater aujourd'hui que la plupart des activités prestigieuses qui ont contribué à l'aura de l'avenue des Champs-Élysées ont disparu. Les grandes salles de cinéma, les hôtels luxueux, les maisons de couture ou les grands cafés ont laissé place à des activités qui auraient pu s'implanter sur bien d'autres artères parisiennes. Cette évolution tend à banaliser l'avenue. En complément des travaux d'embellissement, la Mission Champs-Élysées et la Direction de l'aménagement urbain de la Ville de Paris ont proposé, en s'appuyant sur le plan d'occupation des sols, de nouvelles règles pour inciter à la présence d'équipements collectifs privés, d'établissements culturels et plus particulièrement d'hôtels et de cinémas.

Cette modification du POS vise à favoriser l'implantation de locaux dont la fréquentation renforcerait l'animation de l'avenue. C'est ainsi que les bureaux seront interdits au rez-de-chaussée et que les commerces, les hôtels, les locaux d'expositions et tous les établissements de spectacles bénéficieront d'un coefficient d'occupation des sols incitatif.

Par l'intermédiaire de ces mesures, l'activité hôtelière, qui faisait autrefois en partie l'intérêt des Champs, pourrait retrouver une place et rendre à cette avenue une partie de son attrait.

Le cinéma, traditionnellement implanté sur l'avenue, doit y demeurer. Cette activité a connu au cours des dernières années une évolution importante : transformation de grandes salles en complexes de petites salles, puis fermeture de plusieurs ensembles. Il est clair que, si cette évolution se poursuivait, c'est l'ensemble de l'activité du cinéma sur les Champs-Élysées qui pourrait être menacée. Une telle évolution ferait perdre à l'avenue une partie de sa fréquentation, de son prestige et de sa renommée.

Des dispositions particulières ont également été introduites pour que les quelques logements existants encore dans les étages des immeubles ne puissent disparaître et que le secteur tertiaire, bien implanté sur l'avenue, reste dans ses limites actuelles.

Les premières réalisations

Le sauvetage des Champs-Élysées est aujourd'hui engagé. Les plantations et les travaux de revêtement du sol ont déjà donné, dans sa partie haute, une première image de la transformation de l'avenue. La réalisation du parc de stationnement est en cours.

Ces interventions, qui ont débuté en février 1992, se déroulent simultanément sur les deux rives ; en partant de la place de l'Étoile, elles atteignent aujourd'hui le niveau de l'avenue George-V et aboutiront au rond-point des Champs-Élysées à la fin de l'année 1994.

A coté de ces actions spectaculaires qui retiennent l'attention du public, les dispositions réglementaires du POS et les directives pour l'action des intervenants privés sont en place et orientent une action de longue haleine d'amélioration par petites touches.

Le retraitement très ambitieux de l'espace public à grande échelle et la reprise progressive de nombreux détails d'aménagement forment un tout indissociable, destiné à rendre tout son prestige à " la plus belle avenue du monde".

Patrick Pognant
Mission Champs-Élysées
avec le concours de Bertrand Le Boudec

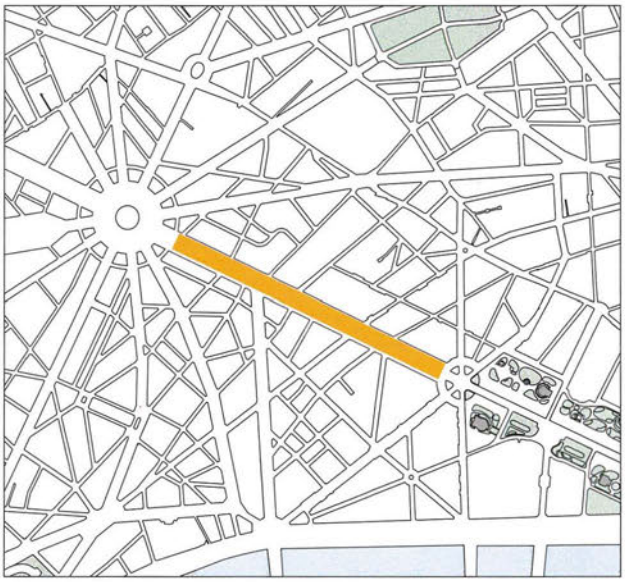
Les Champs-Élysées restaurés, au voisinage de la place de l'Étoile 1993, (doc. Apur).

AVENUE DES CHAMPS-ÉLYSÉES

CONSULTATION JUIN 1990

Etude urbaine et consultation préparées par la Mission Champs-Élysées.
Maîtrise d'ouvrage de la réalisation : Direction de la voirie de la Ville de Paris, agence des grandes opérations (AGO).
L'avenue des Champs-Élysées s'étend sur 2,1 km, entre la place de la Concorde et la place de l'Étoile. La partie concernée par la consultation est celle, bordée d'immeubles, comprise entre le rond-point des Champs-Élysées et l'Étoile (1,150 km). La largeur de l'avenue dans cette section est de 70 m, répartis entre une chaussée de 27 m et deux trottoirs de 21,50 m.

Rares sont les promenades urbaines qui peuvent prétendre à un prestige à la hauteur de celui de l'avenue des Champs-Élysées. Pourtant, en 1989, force était de constater que cette réputation était ternie par les effets du temps et d'une gestion au quotidien : aux ragréages intempestifs du sol s'ajoutait l'anarchie des terrasses de café, redoublée par celle des mobiliers urbains. Le processus de cette dégradation, déjà ancien, aboutissait à une inadéquation flagrante entre réputation et réalité.
C'est de cette constatation qu'est née, au printemps 1989, la Mission



Champs-Élysées dirigée par Pierre-Yves Ligen, à laquelle le maire de Paris confiait le projet de remise en valeur de cet espace urbain.
Au terme d'études du site et de son évolution, la Mission proposait, fin 1989, une série de mesures rappelées dans l'article précédent, comprenant un ensemble de prescriptions réglementaires et d'orientations et, surtout, un réaménagement ambitieux de l'espace public, restituant aux piétons de vastes trottoirs latéraux débarrassés du stationnement et de la circulation automobile.
Ces mesures ayant été acceptées par la mairie de Paris, une consultation restreinte était organisée par la Mission, pour déterminer le parti architectural du traitement de l'avenue.
Les projets devaient prévoir l'implantation d'une deuxième rangée d'arbres de chaque côté ; porter une attention particulière à la qualité esthétique, à la durabilité et à l'entretien des matériaux ; tenir compte des nombreuses émergences à intégrer dans le dessin du sol (trémies de voies et de parkings, grilles de ventilation, regards, trémies, etc.) ; réorganiser le mobilier urbain, pour une partie duquel une ligne nouvelle était commandée à Jean-Michel Wilmotte.

Champs-Élysées

Paysagiste
Alexandre Chemetoff

Jadis, les promeneurs marchaient dans l'axe des Champs-Élysées qui s'inscrivait dans une colline à l'ouest des Tuileries. Aujourd'hui, ce privilège est réservé aux défilés militaires, aux courses cyclistes, aux automobilistes plus nombreux, parfois aux manifestants. La perspective des Champs-Élysées s'est dédoublée, et c'est désormais sur les trottoirs que les passants découvrent l'approche progressive des piles de l'Arc de triomphe. Il faut laisser filer ces perspectives comme deux lignes évidentes que le dessin du sol et le territoire révèlent.

Le long tapis de pierre que nous proposons de dérouler de part et d'autre de l'avenue depuis la Concorde jusqu'à l'Arc de triomphe a pour rôle principal de souligner cette ligne de sol qui renvoie à une ligne de ciel encadrée par les frondaisons des arbres taillés. Ce tapis exprime un parcours élyséen reliant le jardin des Tuileries à la ville monumentale. Cette ligne accroche le regard et dégage la vue des piles de l'Arc de triomphe à partir de la place de la Concorde, elle offre au promeneur l'occasion de s'abstraire un moment de la foule et d'être un instant seul, sur la plus belle avenue du monde.

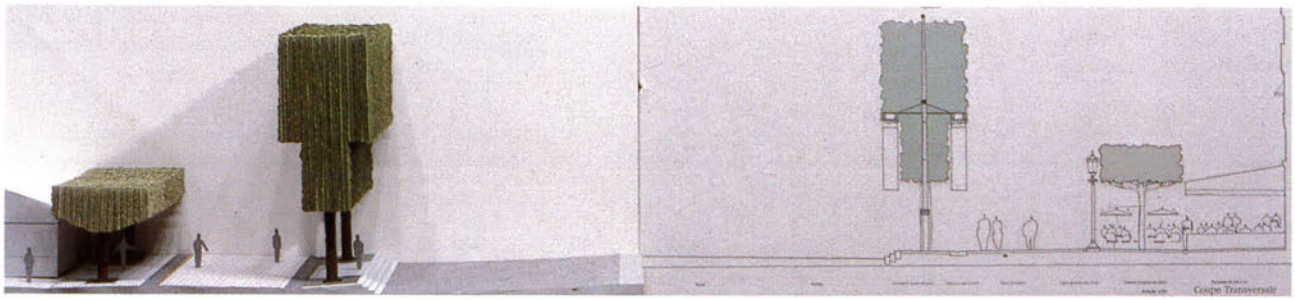
La nuit, l'illumination des frondaisons ajoute à la féerie du lieu.

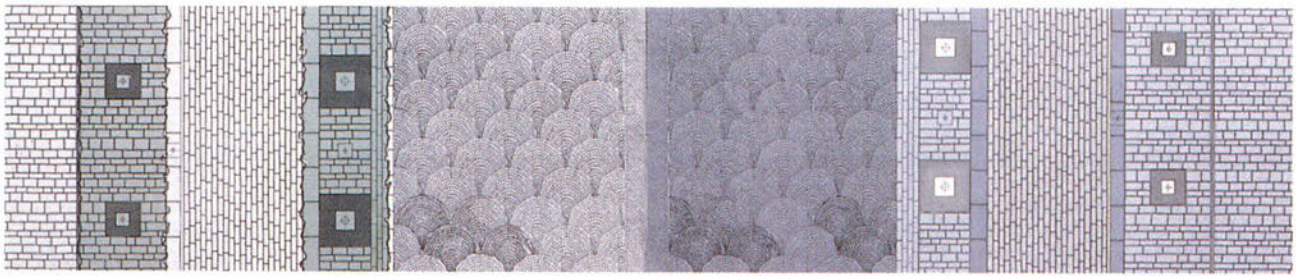
La chaussée et les trottoirs sont pavés et dallés à neuf dans le respect de la tradition, sans tapage, calmement, ils accompagnent la marche des promeneurs à travers Paris.

Sur les Champs-Élysées, deux mondes se côtoient : le monde des voitures et celui des passants. Les vraies "stars" des Champs-Élysées sont les passants, les badauds, les frimeurs en décapotables, les élégantes et ceux qui les regardent passer, les cinéphiles qui attendent l'ouverture des salles, les touristes, ceux qui vont et ceux qui viennent ou sont assis aux terrasses des cafés, ceux qui les observent et les dévisagent.

Il faut que le sol se laisse oublier. Un grand dessin qui aurait pour seule exigence une infinie attention aux choses ordinaires ; la présence discrète et confortable d'un projet qui semble avoir toujours été écrit dans le territoire.

Le sol des Champs-Élysées qui progresse crescendo vers l'Etoile doit être silencieux pour laisser libre cours aux conversations des passants et à la promenade. Une allée généreuse où les arbres croissent désormais sains et vigoureux permettra aux jardiniers d'exercer leur art et de réaliser un chef-d'œuvre de taille conduisant l'impeccable alignement des frondaisons. Hommage de notre temps au jardinier qui, un jour, traça cette avenue vers l'horizon de la ville.





Champs-Élysées

Architecte
Bernard Huet

Principes d'aménagement

Pour le traitement des sols de l'avenue et la restauration des arbres d'alignement, on avait le choix entre deux principes d'aménagement très différents : soit on décidait de privilégier la richesse des pavages et la diversité des couleurs qui semblent convenir à un espace prestigieux, soit on choisissait la très grande simplicité d'un système répétitif qui renforce l'unité et la continuité de la composition majeure et qui permet de donner un ordre visuel à la multiplicité des éléments hétérogènes créés sur les trottoirs par des usages extrêmement diversifiés. C'est ce dernier principe qui a inspiré notre proposition. La difficulté résidait dans la détermination quasi géométrique et arithmétique d'un système répétitif qui serait suffisamment souple pour répondre à la multiplicité des situations réelles qu'il doit résoudre : traitement des croisements des rues secondaires répondant à des géométries très différentes, conservation des arbres existants dont l'espacement est variable (de 7 à 10 m), maintien des sorties et des ventilations du métro à leur emplacement actuel, organisation rationnelle des terrasses de café, des emplacements du mobilier urbain et des circulations piétonnières dans un espace clairement défini.

Nivellement

Le projet d'aménagement prévoit dans un premier temps d'unifier l'altitude des trottoirs compris entre les bordures de la chaussée et le pied des immeubles, afin de faciliter le passage des piétons (y compris les handicapés) et de supprimer les obstacles visuels constitués par les bordures et les caniveaux existants. Ce nivellement, qui se fera sans modification des cotes générales de niveaux, impose la création d'un système de drainage des eaux de ruissellement et un dessin très précis des pentes d'écoulement du trottoir. A cet effet, nous proposons de recueillir toutes les eaux de ruissellement sur les trottoirs dans des caniveaux à pente variable dont la couverture et les avaloirs sont constitués de dalles de granit gris clair adoucies.

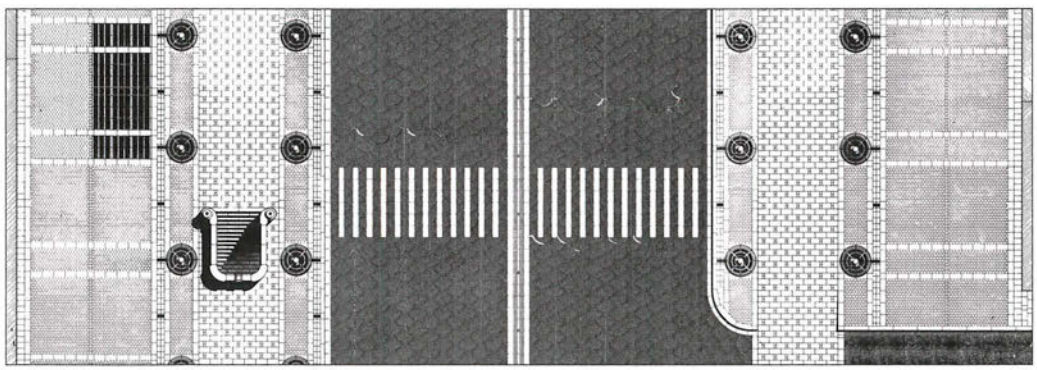
Traitement des sols et trottoirs

Les trottoirs seront organisés en deux parties clairement distinctes autant par la nature de leur pavage que par la couleur des sols. L'allée piétonnière bordée d'arbres qui devra être maintenue entièrement libre de tout obstacle mobilier (mis à part les sorties de métro) sera pavée de grandes dalles de granit gris clair, ponctuées d'un motif de granit gris foncé. Nous proposons de poursuivre le dallage de cette allée sur la chaussée des rues transversales pour marquer la continuité de la promenade piétonnière d'un bout à l'autre des Champs-Élysées. La deuxième partie du trottoir comprise entre l'allée plantée et les immeubles sera elle-même divisée en deux zones : la première sera réservée au passage des véhicules de pompiers et à l'extension des terrasses de café ouvertes. La deuxième sera réservée à l'installation éventuelle des terrasses de café couvertes.

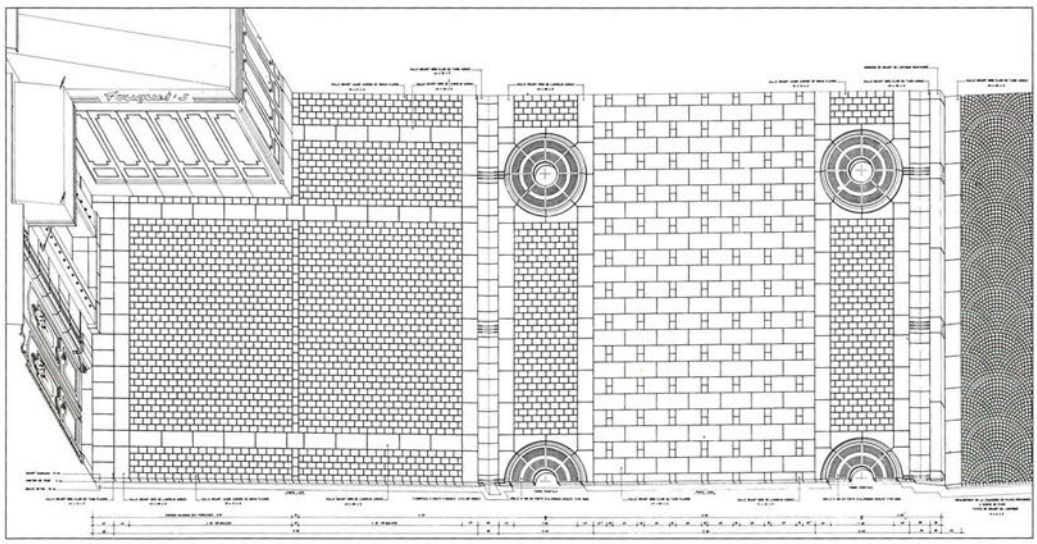
Les sols de cette zone de trottoir seront traités en petites dalles de granit interrompues régulièrement par des bandes de dalles de granit gris foncé. Une simple ligne de calepinage au sol indiquera la limite maximale d'extension des terrasses couvertes.

Les passages piétonniers à travers la chaussée des Champs-Élysées seront matérialisés par des alternances de bandes de dalles de granit gris clair.

(Extrait du texte de présentation).



Plan de principe du traitement de sol.



Vue axonométrique sur l'ensemble d'un trottoir.

Champs-Élysées

Paysagiste
Alain Marguerit

Le parti pris essentiel de notre projet est de mettre en valeur la perspective des Champs-Élysées, étincelante de jour comme de nuit. Retrouver l'idée d'origine en gérant les pratiques urbaines contemporaines. Pour atteindre cet objectif, plusieurs idées sont développées.

Affirmer l'axe, souligner les façades

Toute perspective n'existe que par ses limites latérales et son aboutissement. En milieu urbain, il s'agit des façades. Afin de "redorer" la perspective, le dégagement de ces limites s'impose. Pour ce faire, plusieurs choix ont été opérés :
– dégager les façades en plantant la deuxième rangée d'arbres au plus loin ;
– structurer le sol par des lignes inscrites dans cette vision.

Retrouver la promenade, orienter la pratique urbaine

L'avenue des Champs-Élysées, comme tout lieu urbain de qualité, est un espace d'une grande complexité de fonctionnement tant au niveau du piéton que du véhicule. Il ne s'agit pas de réglementer ou de compartimenter cette complexité, mais de la gérer.

• Vitesse

La voirie livrée aux véhicules est clairement identifiée et ne peut être remise en question. Son interface avec le piéton doit être gérée, d'où la création d'un espace de communication identifié entre les deux rangées d'arbres.

• Communication

Cet espace est le lieu actif de communication entre la vitesse et la déambulation. Le mobilier s'y déploie sur une ligne qui est également une ligne de rupture de niveau parallèle à l'axe. Le mobilier urbain est un "mobilier de rives" à double ouverture : côté promenade, côté voirie.

• Promenade

Son cheminement est libre et continu des Tuileries jusqu'à l'Arc de triomphe. C'est le lieu essentiel qu'il faut retrouver sur les Champs-Élysées. Le projet consiste à stabiliser ce lieu de promenade en s'appuyant sur les deux espaces qui le bordent. Pour ce faire, la planimétrie désordonnée actuelle est maîtrisée sur deux lignes directives, parallèles à l'axe, la ligne d'implantation du mobilier côté voirie et la ligne d'extension des terrasses côté bâtiment.

• Échange

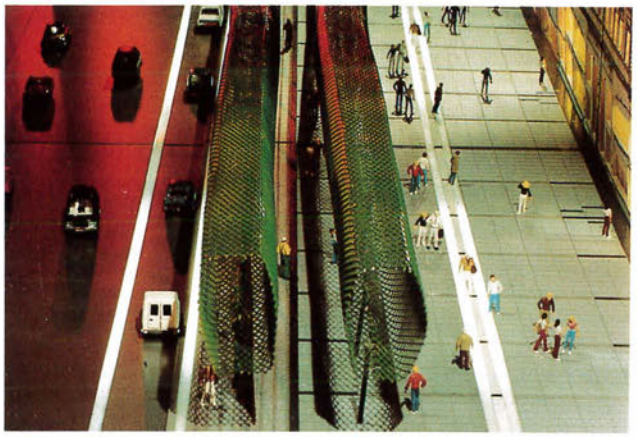
Espace d'échange entre les activités issues des bâtiments et la promenade piétonne, c'est le lieu d'implantation des terrasses couvertes ou non, mais aussi le lieu d'expression des activités multiples à l'intérieur des passages ou des bâtiments. Ces activités s'expriment par des "événements de sols" (lumière, brillance, couleur) qui ne subsistent que le temps de l'activité.

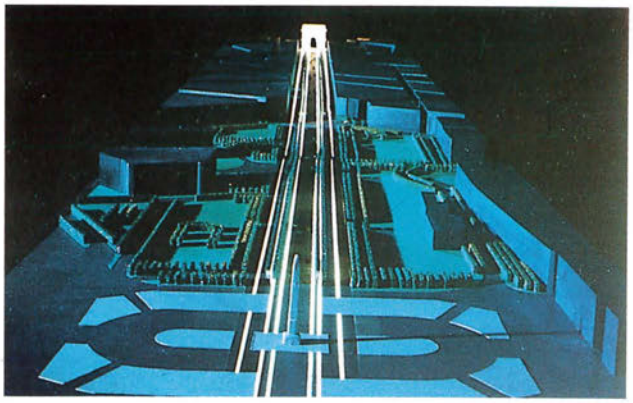
Créer la lumière

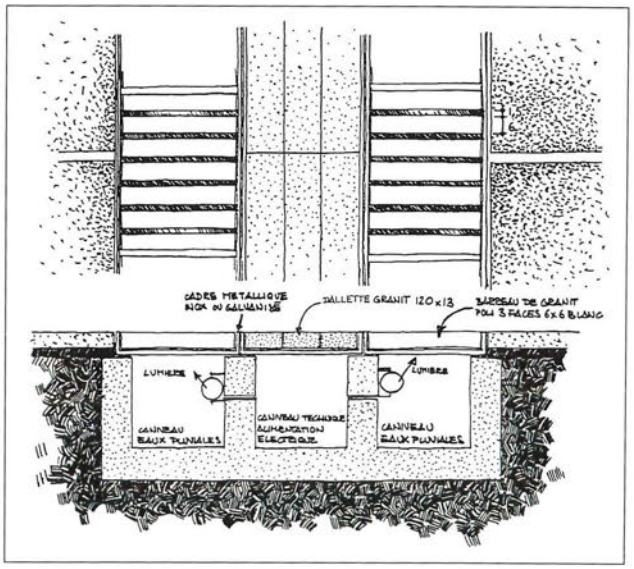
La lumière constitue l'une des idées maîtresses du projet. Elle contribue à marquer la perspective, à affirmer l'axe et à identifier les espaces et leurs volumes :
– la lumière dans les arbres et deux lignes lumineuses au sol marquent le lieu de communication entre le piéton et l'automobiliste ;
– le centre de l'espace promenade est marqué par une double ligne de lumière au sol axée sur le bord de l'Arc de triomphe ;
– l'espace d'échange est identifié en éclairant ponctuellement les bâtiments selon leur qualité ou leur fonction.

• Retrouver la matière

Un seul matériau est utilisé et montré dans toute sa richesse et sa subtilité : le granit. L'utilisation de tous les massifs granitiques européens voire mondiaux nous permet de créer un dégradé de gris, du plus foncé (aux Tuileries) vers le plus clair (à l'Arc de triomphe). Le nom de chaque région d'extraction étant inscrit au sol. Le calepinage joue sur le contraste du rugueux et du lisse.







Champs-Élysées

Architectes
André Schuch
Christophe Lukasiewicz

et
Serge Botello

Le projet s'attache à préserver l'unité spatiale et visuelle des Champs-Élysées, que risque de mettre en péril la plantation d'une double rangée d'arbres proche de la chaussée. Une trame répétitive assure l'unité transversale de la chaussée et des trottoirs, et "descend' dans la rue aux carrefours, offrant une promenade continue aux piétons.

Le principe de la composition

Le tracé : l'avenue est partagée en 77 travées, réglées par une trame issue d'un tracé régulateur à base de carrés.

Partant de l'axe de la chaussée, chacune de ces travées transversales contient deux grands carrés juxtaposés horizontalement, suivis sur chacun des deux trottoirs par deux carrés superposés, chacun de la taille du quart du grand. Enfin, un autre grand carré est associé latéralement et calé sur l'alignement des façades.

Matériaux, dimensions, textures et teintes

La trame est constituée uniformément de bandes larges de 1,50 m formées par deux lignes juxtaposées de dalles carrées (74 x 74 cm) en granit flammé gris clair.

Seule la longue bande médiane de la chaussée comporte en son centre un dispositif ininterrompu de marquage lumineux. La diffusion de la lumière régulière et modulable serait assurée par une source en fibres optiques et diodes placées en inclusions dans une lame de verre de qualité aérospatiale.

La bande médiane et les bandes transversales sont engravées dans le revêtement actuel de la chaussée. La chaussée à l'intérieur des grands carrés est revêtue d'un enrobé gris anthracite en remplacement du précédent, partiellement détruit. Il est envisageable, si son état n'est pas trop désastreux, de laisser apparent le revêtement en pavés mosaïque de granit, aujourd'hui disparu sous la mince couche d'asphalte.

La double bordure en granit bouchardé rose relie la chaussée et le trottoir. Large de 0,75 m, elle est décomposée en paliers de 50 cm destinés à la descente des voitures et en vraie bordure ; les deux totalisent 35 cm de dénivelé afin d'empêcher l'envahissement des trottoirs par l'automobile.

Deux bandes longitudinales de granit, espacées de 5,25 m, définissent l'espace du mail. Les arbres trouvent naturellement leur place aux intersections des bandes longitudinales et transversales qui forment la trame 6,75 m x 6,75 m du mail. Les petits carrés (5,25 x 5,25m) logés à l'intérieur de cette trame reçoivent un pavement en bois debout teinté vert.

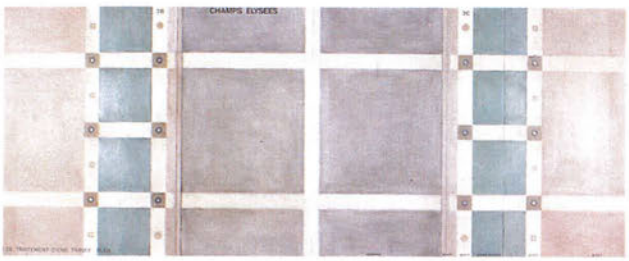
Le dernier grand carré est revêtu en dalles (53 x 53 cm) de granit rose appareillées sur la diagonale. Un caniveau avaloir d'eaux pluviales recoupe ce carré à 5 m de la façade marquant le point le plus bas des pentes transversales.

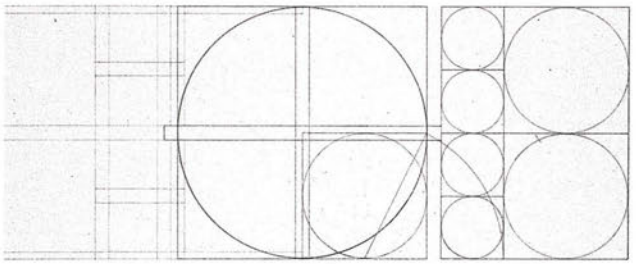
Les arbres du mail, dont les racines sont protégées par les grilles en fonte de type parisien, sont entourés d'une ceinture de dalles amovibles facilitant la maintenance. Afin de protéger les arbres des détergents et du sel charriés par les eaux de ruissellement, ces dalles sont inclinées systématiquement vers l'extérieur.

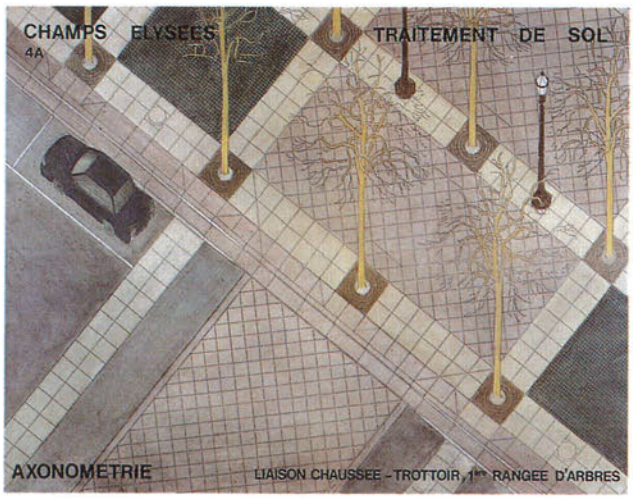
Les lampadaires modèle Hittorff sont replacés dans l'entraxe des arbres, formant la rangée la plus proche des façades. La même ligne est censée accueillir le mobilier urbain.

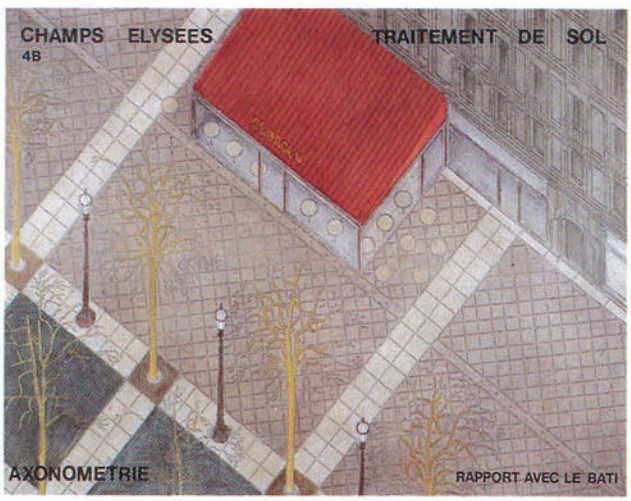
Les grands lampadaires occupent une trame sur trois de la rangée d'arbres proche de la bordure de la chaussée.

A. S.









Champs-Élysées

Architecte
Vincent Wormser

Le traitement du sol

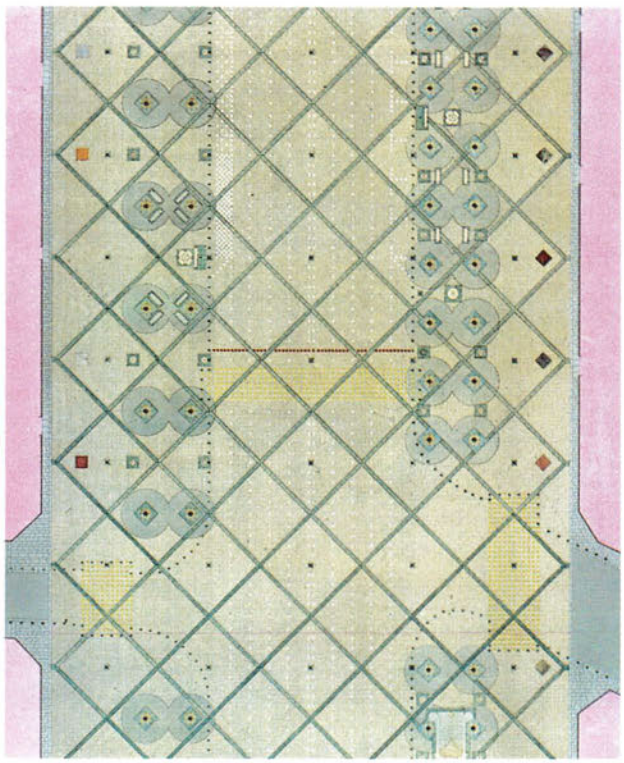
Afin de magnifier l'ampleur de l'avenue des Champs-Élysées, les trottoirs et la chaussée sont traités en un plan unique bénéficiant du même traitement de sol en granit.
La mise à niveau de la chaussée et des trottoirs développe et renforce la perspective. La séparation entre la partie carrossable et la partie piétonne n'est pas matérialisée par une différence de traitement des sols et par l'introduction de niveaux différents, mais uniquement par des obstacles physiques.
La plus grande avenue du monde, théâtre des plus grandes festivités, se doit d'avoir un profil en large le plus simple possible afin d'en rendre perceptible la largeur exceptionnelle. Nous avons voulu, pour les Champs-Élysées, le maximum d'ampleur. Le sol sera un large tapis plat qui montera doucement en s'incurvant vers l'Arc de triomphe.

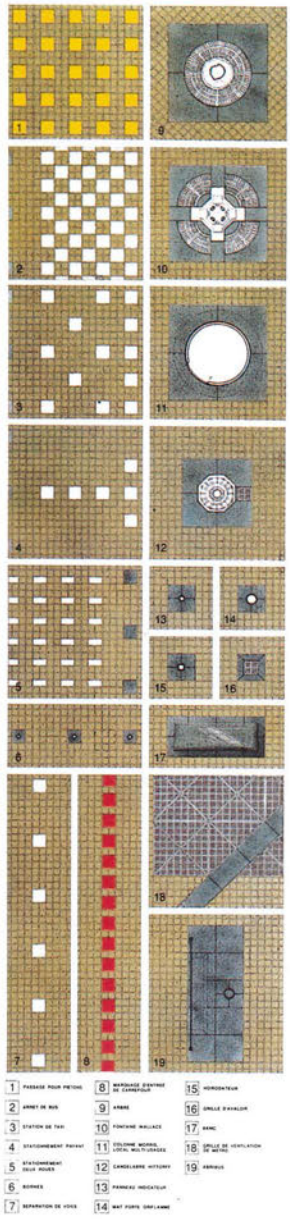
L'écoulement des eaux

L'avenue des Champs-Élysées est en pente ; l'eau s'écoule donc naturellement. Afin de respecter l'effet de planéité recherché dans le sens transversal sont créées cinq lignes d'avaloirs parallèles à l'axe de l'avenue. Chacune de ces lignes correspond en coupe en travers à un point bas. Le milieu de deux lignes d'avaloirs correspond à un point haut. La différence de niveau pour tout profil en large entre tout point haut et tout point bas est de 6 cm. L'écoulement des eaux est ainsi assuré, et l'effet de planéité de l'avenue est conservé. Un principe similaire a été mis en œuvre avec succès dans la cour Napoléon du Louvre, et l'expérience a démontré qu'en dimensionnant correctement les grilles, en concevant les réceptacles de déchets sous les grilles d'une manière judicieuse, enfin en surdimensionnant les canalisations enterrées, le système est fiable et extrêmement esthétique.

Les éléments du mobilier urbain

Les différents éléments du mobilier urbain sont systématiquement posés sur des dalles en granit s'insérant très exactement dans la trame des pavés.
De même, la signalisation au sol (stationnement, bus, taxis, passages piétons...), qui habituellement est matérialisée par de la peinture ou des bandes rapportées, est composée d'éléments de couleur venant prendre la place d'un ou de plusieurs pavés.
Ainsi, quel que soit l'emplacement du mobilier, de la signalétique aérienne ou au sol, cette solution comporte une logique qu'il sera facile de poursuivre dans le temps.





(Extrait du texte de présentation).

DEUX NOUVEAUX PARCS À PARIS

DEUX NOUVEAUX PARCS À PARIS

NATHAN STARKMAN

Les premières années 90 auront vu le patrimoine vert de Paris s'enrichir de deux nouveaux parcs, souvent considérés comme les derniers pour la capitale. En aval de la Seine, dans le XV^e^ arrondissement, le parc André-Citroën accueille les promeneurs depuis l'automne 1992. En amont, à Bercy, les chantiers de construction vont bon train et seront suivis par ceux du parc, dont les premiers espaces devraient être accessibles au public en 1993.

Si chacun de ces parcs a un caractère unique, leurs genèses présentent bien des points communs et tout d'abord leurs naissances mêmes, issues de décisions du conseil de Paris datant du début des années 70, à la suite d'études confiées à l'Apur et prenant le contre-pied des conceptions de la rénovation des années 60. Les objectifs auxquels les parcs devaient répondre sont également très semblables :

- contribuer à la création de quartiers nouveaux, mêlant habitat et activités, sur d'anciens sites d'industries ou d'entrepôt, proches des limites de la ville : les usines Citroën du quai de Javel, les entrepôts de vin de Bercy et, dans les deux cas, des terrains contigus à la SNCF ;
- former des équipements à l'échelle de Paris, dans la tradition des grandes compositions ouvertes sur la Seine ;
- offrir aux quartiers voisins des espaces de détente attractifs, ainsi qu'une identité nouvelle qui les valorise.

Les deux parcs sont inscrits dans des zones d'aménagement concerté (ZAC), associant, selon un système éprouvé depuis longtemps à Paris, espace vert public et lotissement urbain. Tous deux se développent le long de la Seine et au cœur des quartiers, mais sont séparés des boulevards extérieurs par de grands équipements publics et privés : bureaux et hôpital dans la ZAC Citroën-Cévennes, centre d'affaires et gare de marchandises à Bercy. Si les parcs gagnent ainsi en intimité et en animation, en revanche, leur ouverture vers la périphérie demeure limitée.

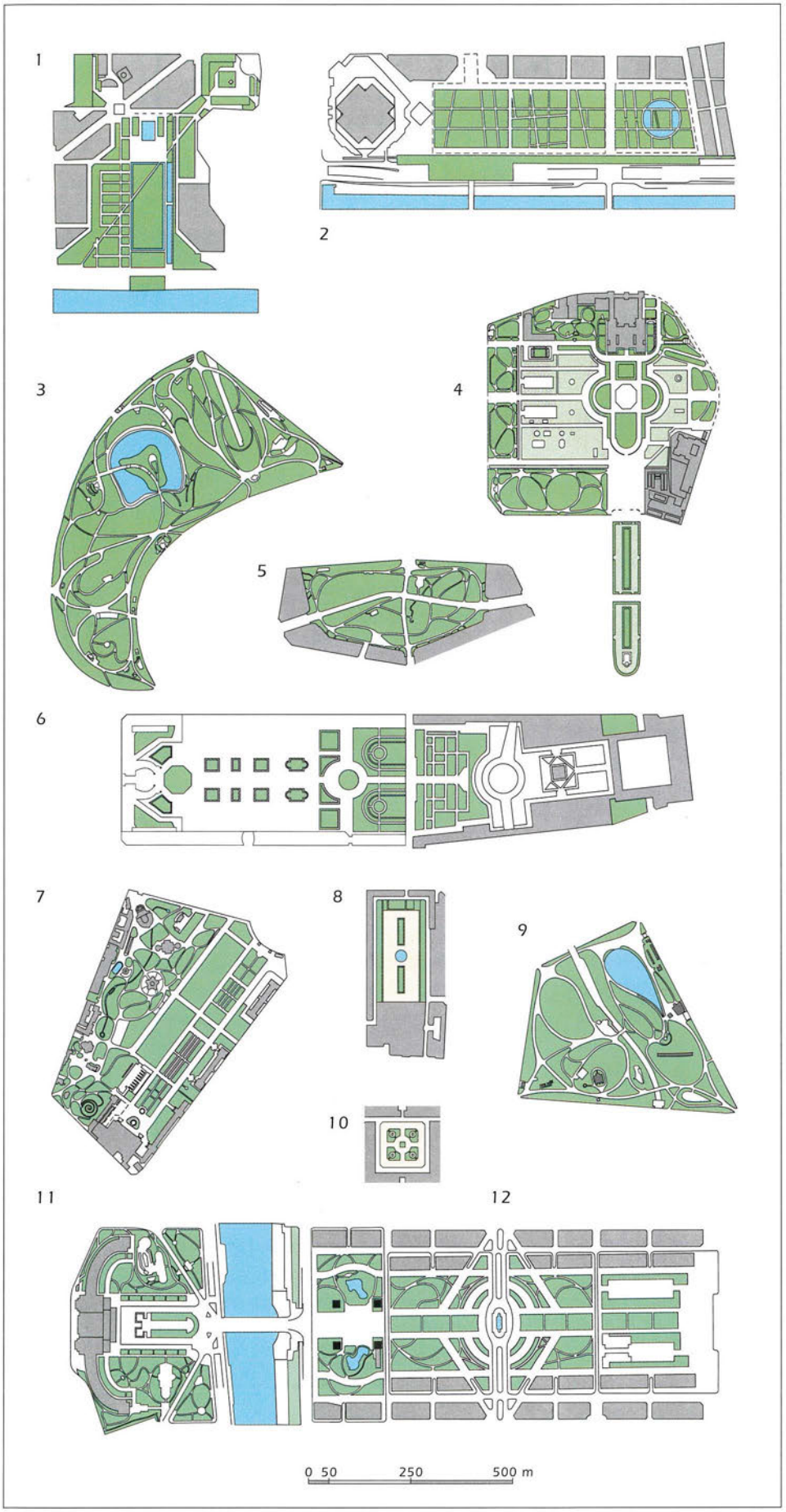
La même procédure a été adoptée pour la définition des projets. Après des études d'urbanisme approfondies, la Ville de Paris a confié à l'Apur l'organisation de concours de concepteurs au niveau européen. Dans les deux cas, dix équipes associant paysagistes et architectes ont été retenues au terme d'un appel de candidatures, et conviées à proposer leur version du parc urbain contemporain. Il leur était également demandé des suggestions sur les rapports à établir entre l'espace vert et les constructions riveraines.

Si les similitudes de méthode sont nombreuses, des différences importantes existent entre les deux parcs ; elles relèvent bien sûr du travail des concepteurs, mais aussi, en amont, de l'histoire et de la géographie des sites concernés. Ainsi, la forme et la dimension des emprises des anciennes usines d'automobiles ont permis au parc Citroën de s'ouvrir largement sur le fleuve – qu'il rejoint grâce à la mise en souterrain de la circulation – et de s'enfoncer profondément au cœur des quartiers voisins. À Bercy, la faible profondeur disponible a conduit à réaliser un parc allongé parallèlement à la Seine ; les importants flux de circulation des quais ont suscité le choix d'une haute terrasse protégeant l'intérieur des jardins et donnant vue sur le fleuve. Si les tracés existants, les arbres, nombreux et souvent superbes, et quelques bâtiments intéressants ont paru prédéterminer en partie le projet de Bercy, les terrains Citroën proposaient, à l'opposé, une sorte de page blanche à l'imagination des créateurs.

Les partis d'aménagement des ZAC Citroën-Cévennes et de Bercy, dont les parcs sont des éléments déterminants, ont déjà été décrits dans de précédents numéros de *Paris Projet*[1]. Mais les concours dont ils sont issus y sont inédits. Leurs résultats sont rappelés à travers une vision critique a posteriori.

Les deux dossiers qui suivent sont donc construits de la même façon : ils s'ouvrent sur un aperçu du projet de parc aujourd'hui, replacé dans le cadre de l'opération d'urbanisme dont il fait partie ; vient ensuite une interprétation critique des résultats du concours due à Jean-Claude Garcias pour le parc André-Citroën et à Thierry Grillet pour le parc de Bercy ; enfin les lauréats exposent les lignes de force de leur conception d'un parc contemporain pour Paris.

1. Pour Citroën, n°17 et n° 21-22 ; pour Bercy, n° 12 et n° 27-28



Comparaison graphique à échelle constante des principaux grands parcs parisiens (doc Apur).

1. Parc André-Citroën
2. Parc de Bercy
3. Parc des Buttes-Chaumont
4. Jardin du Luxembourg et allées de l'Observatoire
5. Parc Monceau
6. Jardin des Tuileries
7. Jardin des Plantes
8. Jardin du Palais-Royal
9. Parc Montsouris
10. Square Louis-XIII (place des Vosges)
11. Jardins du Trocadéro
12. Champs-de-Mars

LE PARC ANDRÉ-CITROËN ET SON QUARTIER

JEAN-MICHEL MILLIEX

Equipement central et majeur de la ZAC Citroën-Cévennes, le parc condense les éléments d'un parti d'aménagement affirmé tôt et fort. Le dessin choisi pour sa réalisation a enrichi, raffiné, qualifié les potentialités d'un site, d'abord délimité, dans le cadre du nouveau quartier, puis re-imaginé à partir de sa substance poétique propre. L'environnement bâti a fait l'objet d'un processus de composition dialectique avec le parc, en deçà et au-delà des limites de ce dernier.

LE PARC DANS LA VILLE

Le parc urbain à la force du paysage, tout en subordonnant la substance bâtie à la nouvelle matrice que représente le parc lui-même.

Le parc est soumis au paysage. La composition du parc s'inspire de la dimension géographique de son emplacement. Elle s'appuie sur un vaste espace central composé perpendiculairement au fleuve, vers lequel il vient s'épanouir. L'enjeu des premières retrouvailles d'un parc avec la Seine est tel que les barrières les plus complexes tombent pour ce projet : la circulation des quais s'efface sous le parc ; le RER, en talus, qui bloquerait son élan vers les berges, passera en viaduc... Cet empressement à rejoindre le fleuve déborde même les barrières administratives : le parc a dépassé, côté Seine, la limite de la ZAC arrêtée en 1981.

Le parc s'ouvre sur la géographie de Paris, mais il se soumet aussi à celle du paysage urbain en cédant, sur sa périphérie, à la pression de la ville. Sa forme se complique afin d'intéresser le tissu urbain existant et projeté sur le plus grand linéaire possible. Le vaste espace central va donc se diversifier en deux jardins de quartier plongeant en profondeur dans le corps de ce secteur du XV[e] arrondissement. Leur configuration est issue de l'interférence entre le damier formé par les rues, existantes et nouvelles, et la fonction principale recherchée pour ce parc : un grand équipement à vocation prioritairement locale.

Le damier des rues, la structure du réseau de voirie, est le troisième élément qui s'imprime, explicitement ou virtuellement, sur le système des espaces plantés de cette opération. Le rythme et l'emplacement des voies sont favorables à la constitution d'une sorte de module du plan des futurs jardins. Cette trame donne ainsi la mesure, pour le plan du parc et pour celui des jardins qui lui sont associés. Le réseau diagonal, issu du tracé de la voie majeure qu'est la rue Balard, altère le système orthogonal. Il manifeste, au fond du parc notamment, l'importance de la composante locale, qui vient déformer le rectangle central d'origine. L'ensemble ainsi dégagé pourrait symboliser une sorte d'itinéraire, se développant de la vaste ouverture sur la géographie du fleuve jusqu'à des espaces progressivement contrôlés par les logiques et les pressions plus locales d'un tissu urbain dense.

Le bâti est subordonné au parc

• Dans son implantation, tout d'abord. Le statut d'espace public attaché à l'image du parc ne pouvait admettre les constructions de caractère privé à l'intérieur de son enceinte ou au contact direct de ses limites. C'est pourquoi le bâti prend généralement place au-delà d'une voie publique de promenade, carrossable (à la différence du Champs-de-Mars, par exemple). Seule exception, au départ, pour des raisons d'histoire du lieu et d'adéquation toponymique : le siège de la société Citroën, situé à l'angle sud du quai André-Citroën (l'abandon de cet emplacement par la société a permis l'installation ultérieurement du complexe tertiaire du Ponant).

• Dans l'organisation précise des éléments construits, ensuite. Celle-ci ne relevait pas des contraintes réglementaires de la ZAC. Cependant, l'idée que des dispositifs perméables et fluides pouvaient dessiner une lisière, et non une frontière, figurait dès les premières études et, en particulier, sur les plans de masse et maquettes indicatifs d'origine, sous la forme de systèmes de "villas" perpendiculaires à la voie périphérique du parc.

• Dans sa volumétrie, encore. Le corps de règles architecturales joue ici pleinement son rôle. Les îlots qui entourent le parc sont conçus comme les résultantes hété-

Vision emblématique, l'architecture et la végétation se partagent littéralement l'espace. Le parc tout entier est comme une serre, englobant le végétal pour le domestiquer.
Photo F. J. Urquijo.

rogènes de la situation de leurs différentes faces. Le premier plan, formant le décor de référence du parc, est d'une hauteur limitée à celle des futures frondaisons (de 16 à 20 m), selon une disposition éprouvée dans de nombreux parcs et jardins parisiens, notamment le plus petit parc, Monceau. Le seul élément de frontalité plus puissante est localisé en fond de parc, afin de focaliser à terme les perspectives axiales.

Des seconds et des arrière-plans, de hauteur plus élevée, font percevoir la profondeur du tissu, l'épaisseur de la ville. Cette dilatation de l'espace que l'on peut observer, à d'autres échelles, sur les esplanades des Invalides ou du Champ-de-Mars, élargit le champ de vision par des lointains et des horizons aux riches lignes de ciel.

• Dans son expression architecturale, enfin. Les exigences des documents réglementaires ont été orientées selon deux axes : obtenir une perméabilité visuelle grâce à la prescription "d'ouverture sur des espaces plantés intérieurs", d'une part ; promouvoir une unité de composition plastique, face au parc, en insistant sur un "traitement architectural d'ensemble" sur toute sa périphérie, d'autre part.

LE DESSIN DU PARC

Résultant des développements ultérieurs à la consultation internationale, décrite dans les pages suivantes, le projet de jardins incarne et transcende le parti d'aménagement.

Le parc central ouvert sur la Seine devient un rectangle aux dimensions réglées, serti dans un cadre d'eau, qui glisse jusqu'aux berges du fleuve. Le fond de ce rectangle manifeste son contact avec le quartier, grâce à la présence de deux grandes serres ; leur volumétrie imposante contrôle la perspective centrale du parc tout en amorçant un jeu d'interpénétrations de pleins et de vides entre le parc et le quartier. Perpendiculairement au rectangle principal, l'intervalle des rues est scindé par des sous-ensembles tels que les jardins sériels, – jardins thématiques séparés par des merlons ornés d'une serre – alors que le prolongement de certaines voies engendre des partitions internes au parc, comme la limite entre la prairie centrale et le parvis ou "jardin sec", par exemple.

Les thèmes adoptés confirment la double apparte-

nance du parc à l'échelle géographique et à l'échelle locale : le modelé général en creux de la prairie qui s'incline vers les berges et la présence de l'eau sous toutes ses formes, dont un canal qui coule vers la Seine, sont autant d'hommages rendus à la présence du fleuve. Inversement, la fragmentation des jardins sériels, le contraste des jardins carrés, "jardin noir", "jardin blanc" et le "jardin des métamorphoses", au contact des grands équipements, au sud, sont autant d'altérations positives au profit des contextes locaux.

L'affectation des espaces du parc exprime à son tour cette dualité. Le vaste évidement central, dessiné avec une certaine monumentalité, conduit, depuis le débarcadère, jusqu'à l'espace festif manifesté par les grandes serres et l'esplanade ornée de sa "colonnade d'eau". Des lieux plus domestiques, ménagés au contact du tissu riverain, assurent le rôle de jardins de voisinage ; ils proposent soit des enclos de taille limitée (espaces de séjour et de jeu), soit des espaces de parcours plus libres, d'un dessin fluide, notamment au contact des noyaux d'équipements publics de la rue Saint-Charles.

Le parc et ses franges

La conception puis la création simultanées d'un parc et de sa périphérie construite ont posé une question relativement originale (les lotissements, au détriment d'un jardin préexistant, sont historiquement mieux connus). Cette question a conduit à l'élaboration d'une méthode, à des modalités de mise en œuvre assez particulières, à des résultats plastiques indéniablement accusés.

La méthode. A toutes les phases de la conception, la question de l'influence mutuelle du parc et du domaine bâti a été réitérée et précisée.

Le phasage des travaux de construction a été subordonné au résultat de la consultation portant sur la conception du parc. En effet, celle-ci interrogeait les concepteurs non seulement sur le dessin du parc, mais aussi sur les modalités du dialogue avec la périphérie construite. Un cahier des charges et de prescriptions devait contribuer à régler la question des lisières du parc en harmonie avec ce dernier. Le projet retenu proposait, à cet égard, l'idée de ne pas retenir le principe d'une opposition frontale, mais

PAGE 92
Le parc est appuyé à la limite de Paris. Sa géométrie épouse celle du tissu urbain de cette frange du XV[e] arrondissement. Photo J.-P. Vernay, Doc. Fr. Interphoto. 1992.

Paysages sous contrôle : verre et béton ; miroir d'eau et buffets de granit. Photo F. J. Urquijo.

d'engager plutôt un travail dialectique sur la latéralité et la profondeur du tissu. Aux temps forts conçus à l'intérieur du parc devaient répondre des temps faibles ménagés au cœur du bâti, et réciproquement. Le dessin du parc proposait cette rythmique : temps forts des terrasses digitales hautes plantées qui séparent les jardins sériels, bornées chacune, face au bâti, par une grande serre verticale ; "fond du parc" vigoureusement encadré par deux grands mails serrés, conclus par les deux serres monumentales – temps forts – encadrant à leur tour la colonnade d'eau – temps faible.

Cette géométrie très précise, modulée à partir des tracés de voirie, a permis de mettre au point un travail de découpage, dégageant les grandes unités de conception architecturale susceptibles d'entretenir une harmonie globale sur les rives du parc. Il restait alors à confirmer avec précision les dimensions, les directions, les ambiances qui, issues du parc, devaient s'imposer au cadre bâti.

LES MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE. Un cahier des charges architectural a été élaboré, avec l'aide d'Olivier-Clément Cacoub. Ce document a servi de base pour deux consultations successives, au nord et à l'est du parc. Son contenu, exigeant, figurait, notamment par leurs entre-axes cotés, les espaces constructibles ou non, rigoureusement calculés à partir de la composition du parc. Le décalage dans le temps des deux consultations a permis aux concepteurs de la seconde de connaître le premier projet retenu, de façon à introduire, au-delà de règles, l'idée de connivences formelles à rechercher de proche en proche dans les projets voisins.

L'îlot du fond du parc (en contact avec la rue Balard) est actuellement réservé à l'implantation de programmes qui auront, le moment venu, à respecter un processus analogue.

UN RÉSULTAT PLASTIQUE FORT. Les projets architecturaux retenus pour former la lisière du parc reprennent en contrepoint l'idée des jardins sériels. Leurs espaces libres sont donc bornés à l'intérieur du parc : à chaque "villa" privée répond une serre ponctuelle juchée sur un socle assez présent ; réciproquement, chaque façade se trouve comme projetée entre deux serres, vers le jardin sériel dont elle forme le fond de décor.

L'architecture à la modénature puissante de Roland Simounet est à la fois totalement ouverte sur le parc, par le jeu des plis successifs ménagés dans les "villas", et puissamment opposée au vide par la masse minérale et travaillée des façades frontales. Une certaine absence d'échelles intermédiaires donne à ces bâtiments un grand degré d'abstraction et la force d'un enrochement tout à fait adapté au site des jardins qu'ils jouxtent. La profondeur des "villas" permet, par ailleurs, un bon contrôle du paysage perçu, tout en ouvrant des vues vers le parc depuis les programmes les plus éloignés.

L'OSMOSE VILLE-PARC

Cette rigueur de la démarche dialectique produit des effets intéressants dans l'ordre du sensible ; pour des raisons de circonstances, elle n'a cependant pas été menée de façon égale sur la totalité du périmètre du parc. Une certaine autonomie des maîtrises d'ouvrage avait en effet fait aboutir très tôt les projets tant de l'ensemble tertiaire au sud-ouest que de l'équipement hospitalier au sud. Ces projets figuraient donc comme des contraintes *ne varietur* lors de la consultation sur le parc.

Depuis lors, par l'effet d'une sorte de contagion concertée, des modifications sensibles sont advenues. L'ensemble de bureaux est devenu totalement perméable aux mouvements des piétons ; quant aux vues, certaines le traversent, d'autres s'y diffractent plutôt.

Le projet d'hôpital a été radicalement revu. Initialement conçu comme une barre est-ouest, il est aujourd'hui composé de corps de bâtiments perpendiculaires au parc, entre lesquels sont installés les espaces d'accueil, les halls et jardins d'hiver, que l'on peut apparenter à autant de serres tournées vers le parc.

Le parc André-Citroën semble donc bien avoir engendré la digitalité, la perméabilité sur ses franges, une sorte de respiration qui traverse le tissu urbain. Que cela se produise par voie autoritaire ou, au contraire, par le biais de l'exemplarité, il semble que l'on assiste ici à des connivences réelles entre les différents intervenants de la maîtrise d'œuvre. Au-delà de tous les efforts louables de coordination, c'est la prise en charge collective de l'image du parc qui est ainsi assumée. Gageons donc que les effets de mode ne bousculeront pas la cohérence de cette démarche fructueuse mais aujourd'hui encore inachevée.

J.-M. M.

Promenade panoramique dans la séquence des jardins sériels.
Photo F. J. Urquijo.

PAGE 98
Esquisse de plan masse de la ZAC Citroën-Cévennes et coupe montrant la relation directe entre le parc et la berge de la Seine.

Les piétons passent au-dessus de la voirie en tranchée et sous le RER en viaduc.
Apur, document du concours pour le parc André-Citroën.

LE PARC ET SES JARDINS

Composition et mouvement sont les deux idées fondamentales qui caractérisent le parc André-Citroën.
Sa composition répond à l'échelle de Paris. Dans sa grande perspective, perpendiculaire au fleuve, le jardin s'incline et s'étire, depuis le cœur du quartier jusqu'à la Seine, par le jeu d'une vaste esplanade en pente légère, d'un grand parterre long et rectangulaire et de niveaux successifs rejoignant la berge. La dimension et la force architecturale de cette composition centrale sont à l'origine des autres composantes formelles du projet.

LA MATRICE DU PARC

L'espace du rectangle, où tiendrait le Palais-Royal, est affirmé par son axe et sa périphérie. Son axe médian trouve sa fin et sa célébration dans la ponctuation monumentale formée par deux grandes serres placées au contact du quartier riverain. La périphérie du parc offre une grande diversité de jardins : au nord, les jardins sériels, au sud, les jardins longeant le canal surélevé, au-delà duquel se développe le jardin des métamorphoses.

Des longues diagonales décrivent les lignes de continuité des parcours et articulent deux grands jardins plus autonomes, insérés dans le tissu urbain voisin : le "jardin blanc" de la rue Saint-Charles et le "jardin noir" de la rue Balard, chacun aussi important que le jardin de la place des Vosges. L'accès depuis le quai André-Citroën ouvre sur la plus longue perspective du parc (500 m) ; il permet de couper à travers tous les thèmes mis en scène.

LE MOUVEMENT

Les jardins expriment toujours une idée de nature ; ceux du parc Citroën vont puiser leur inspiration dans tout ce qui anime la nature : le mouvement des éléments qui la constituent, le mouvement du végétal travaillé sous toutes ses formes, y compris le mouvement de la durée – saisons, époques, années –, mouvement du temps qui passe.

Parmi les éléments, le vent est partout où le mouvement est le thème direct ; il fait ployer, onduler le "jardin des mouvements", exploite la brillance des saules et peupliers blancs qui animent les bords de Seine... Le vent, la terre, retournée, le feu du minerai, mais aussi et surtout l'eau.
L'eau est un thème majeur du parc. Issue de la Seine, elle en trace le cadre, elle interprète le thème du mouvement : fine lisière d'eau immobile le long des jardins sériels, fil lent et miroir du grand canal surélevé, suintements des nymphées, résurgences dans le jardin noir, mais aussi eau vive des fontaines adossées au mur du cimetière de Grenelle, ressauts du canal finissant en cascades, jets puissants formant le "péristyle d'eau" entre les grandes serres et, à l'opposé, paroxysme des canons d'eau proposés par les concepteurs le long des berges du XVI[e] pour les jours de grandes fêtes.
Le mouvement est aussi décrit par le végétal – substrats, essences, croissances – qui évolue de la Seine à la ville sur un registre allant du plus naturel au plus sophistiqué.

DES JARDINS SINGULIERS

Autour du parterre central, à la végétation "peignée" et prolongé par le "jardin sec" jusqu'au pied des serres – immobilité de référence – s'installent les jardins singuliers.

• LE JARDIN EN MOUVEMENT est situé tout au nord, quai André-Citroën. C'est le plus libre et le plus informel, celui qui suit le mouvement naturel, la biologie des plantes qu'on y a disposées. Choisies pour leurs prédispositions vagabondes, elles forment des îlots de végétation mobiles et toujours différents, elles n'ont pas de destinée figée : bi-annuelles "mauvaises herbes", digitales, balsamines géantes et aussi plantes qui déjoueront les prévisions – plantes à souche aux rejaillissements périodiques et inattendus.

• LES JARDINS SÉRIELS sont les plus rigoureux ; leur nom évoque les mathématiques. Ils sont sériels comme la musique moderne : combinaison de mesure et d'improvisation. Six jardins sériels sont enchassés entre des rampes inclinées vers le centre du parc et ponctuée chacune d'une serre élancée. Ils sont composés à partir de l'association terre-feu-minerai, et la couleur de leur végétation évoque sept métaux : l'or, l'argent, le cuivre, l'étain, le plomb, le mercure et le fer :

• LES NYMPHÉES marquent le même rythme que les rampes des jardins sériels vis à vis desquels elles se dressent, formant des jalons verticaux adossés au canal. L'eau y ruisselle, asile des plantes aquatiques.

• LE JARDIN DES MÉTAMORPHOSES est le jardin haut qui borde le canal, en s'étirant sur toute la profondeur du parc. Le mouvement, les "métamorphoses", y est matérialisé par les arbres à floraison rapide et alternée, à floraison à partir du sol et même à partir du bois.

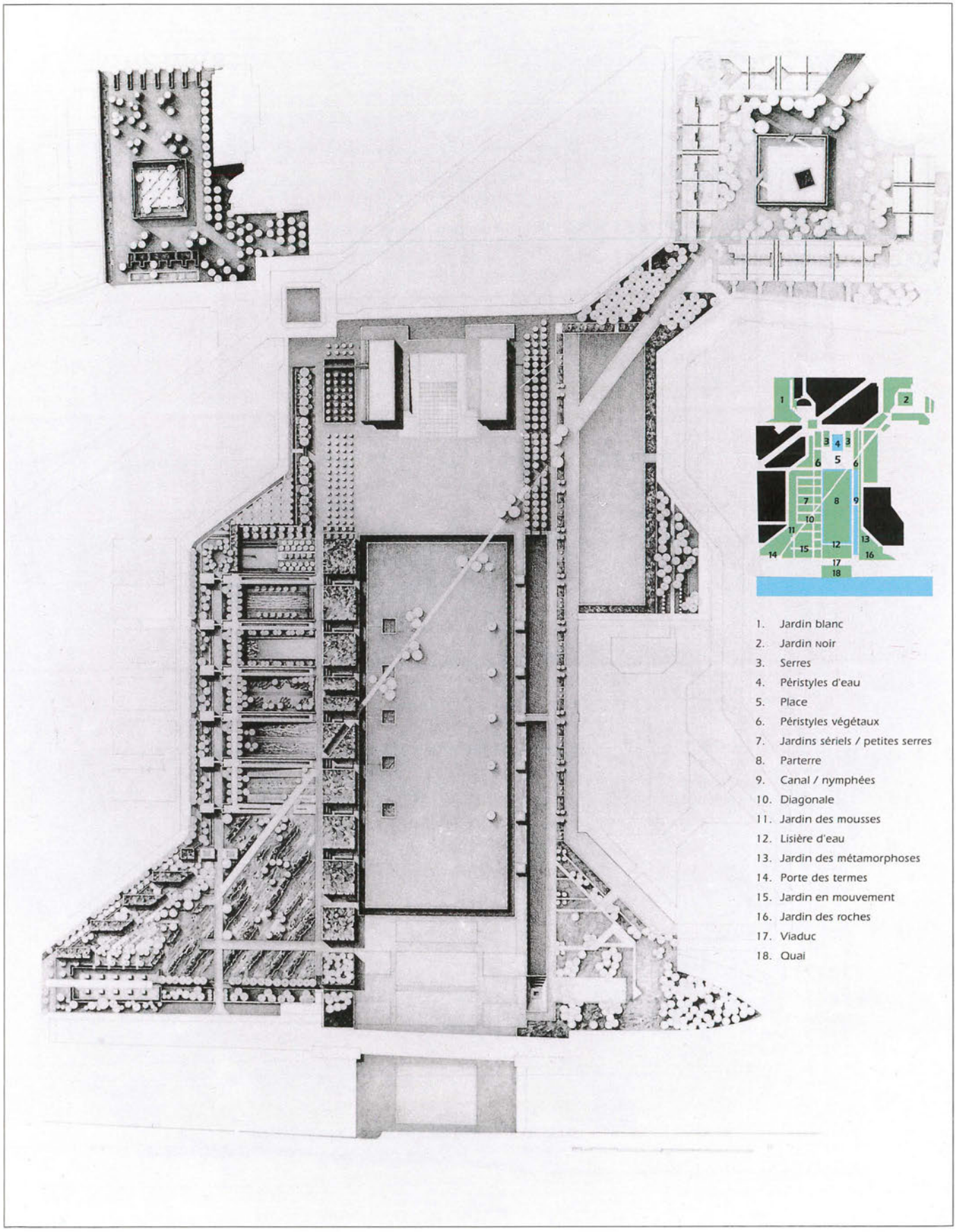
Trois jardins particuliers sont les jardins des artifices : le jardin blanc, le jardin noir et le jardin monumental.

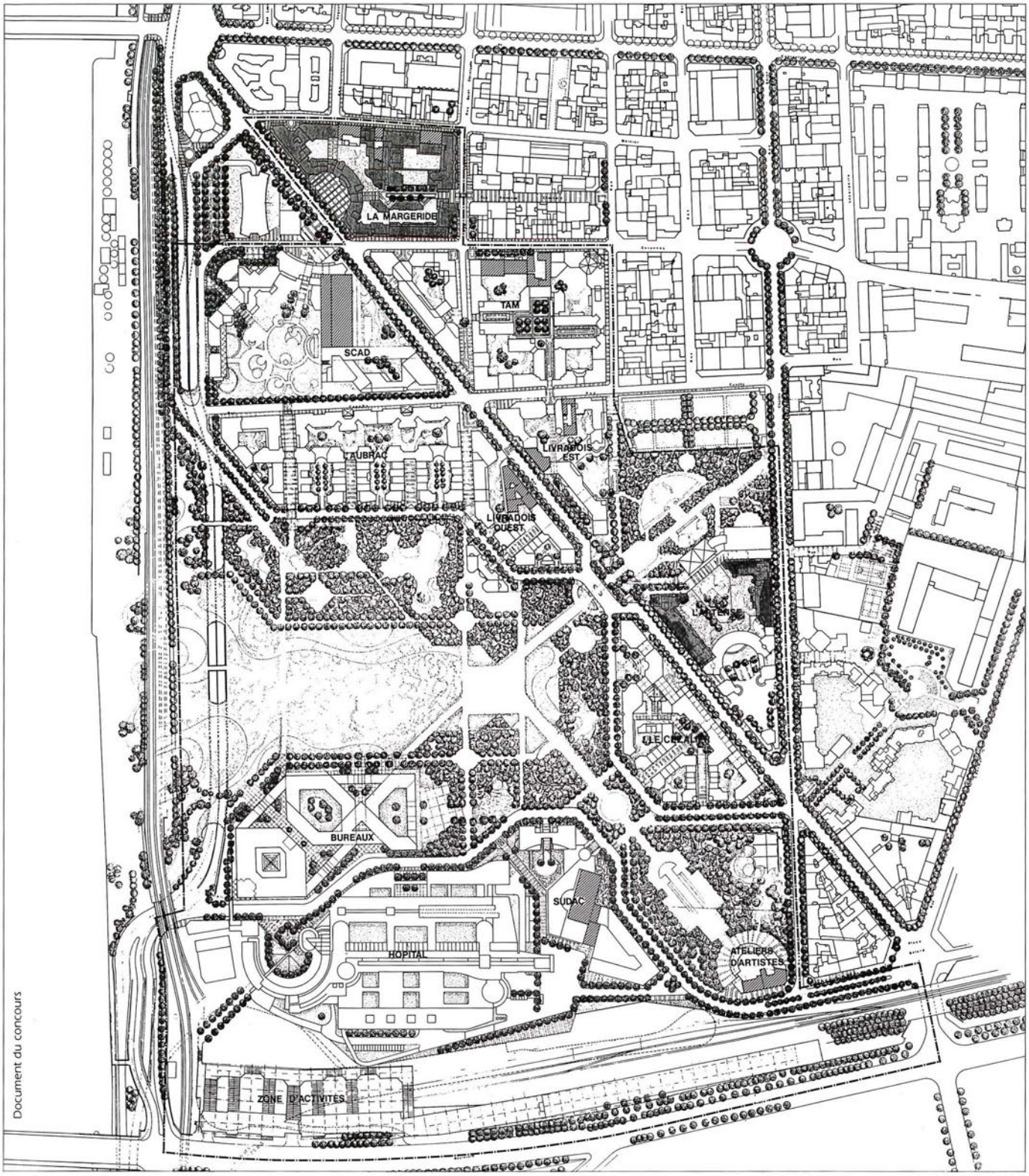
• LE JARDIN BLANC, ouvert sur la vieille rue Saint-Charles et les équipements du nouveau quartier, est, tel un simple mail, perméable et accueillant. Un filtre marque et masque l'alignement rue Saint-Charles constitué de haies permettant des entrées en "coulisse".
Le mur du cimetière est ponctué de fontaines, sources de vie, et d'un jaillissement de bambous. Au centre, un petit jardin clos est ceint d'une paroi de pierre massive appareillée et éclairée dans son épaisseur par des fentes ; les feuillages clairs, les floraisons blanches expliquent le nom de ce jardin.

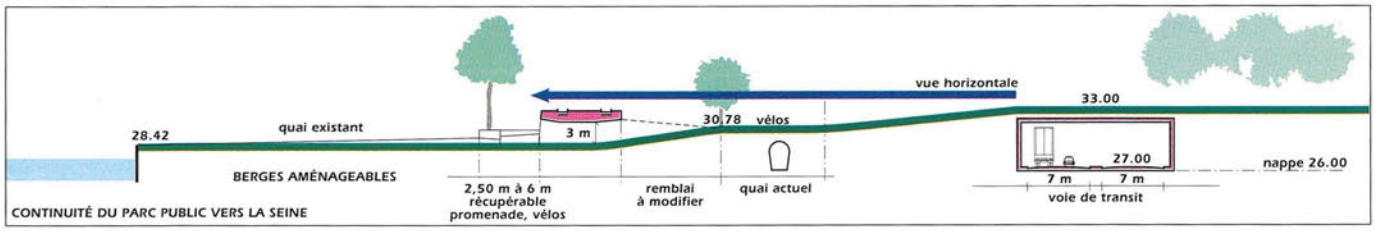
• LE JARDIN NOIR, à l'opposé, est vaste et introverti. Une terrasse surélevée borde les rues et accueille une série de salons de verdure d'où l'on domine la clairière centrale. L'accès à cette clairière se veut indirect et joue du vocabulaire des labyrinthes de plantations étagées donnant une valeur extrême au point lumineux central. Au centre de la clairière, le symbole du jardin, un cube noir fait de prunus pissardi parfaitement taillés, surplombe le jardin ouvert comme un livre, sur les versants duquel on voit les fleurs et les feuillages noirs de plantes horticoles curieuses.

• LE JARDIN MONUMENTAL est défini par les serres et l'esplanade qui forment un ensemble hissé sur un socle dominant la composition, les cheminements, les espaces de festivités. Entre les serres, un "péristyle d'eau" est formé de jets à hauteur variable. De part et d'autre des serres, les colonnes d'eau font place aux colonnes végétales monumentales que formeront les magnolias grandiflora rigoureusement alignés.
Enfin les serres elles-mêmes vivent au rythme des saisons. Comme au Luxembourg ou à Versailles, le printemps permettra d'orner le grand parvis central d'espèces tropicales ou fragiles sorties de ces nouvelles "orangeries" disposées selon les circonstances, les modes et l'humeur du moment.

J.-M. M.


1. Jardin blanc
2. Jardin noir
3. Serres
4. Péristyles d'eau
5. Place
6. Péristyles végétaux
7. Jardins sériels / petites serres
8. Parterre
9. Canal / nymphées
10. Diagonale
11. Jardin des mousses
12. Lisière d'eau
13. Jardin des métamorphoses
14. Porte des termes
15. Jardin en mouvement
16. Jardin des roches
17. Viaduc
18. Quai


LA MARGERIDE
TAM
SCAD
LAUBRAC
LIVRADOIS EST
LIVRADOIS OUEST
LA TERRASSE
LE CRAL
BUREAUX
SUDAC
HOPITAL
ATELIERS D'ARTISTES
ZONE D'ACTIVITES
Document du concours


vue horizontale
33.00
28.42
quai existant
3 m
30.78
vélos
27.00
nappe 26.00
BERGES AMÉNAGEABLES
2,50 m à 6 m
récupérable
promenade, vélos
remblai
à modifier
quai actuel
7 m
7 m
voie de transit
CONTINUITÉ DU PARC PUBLIC VERS LA SEINE

LE PARC ANDRÉ-CITROËN

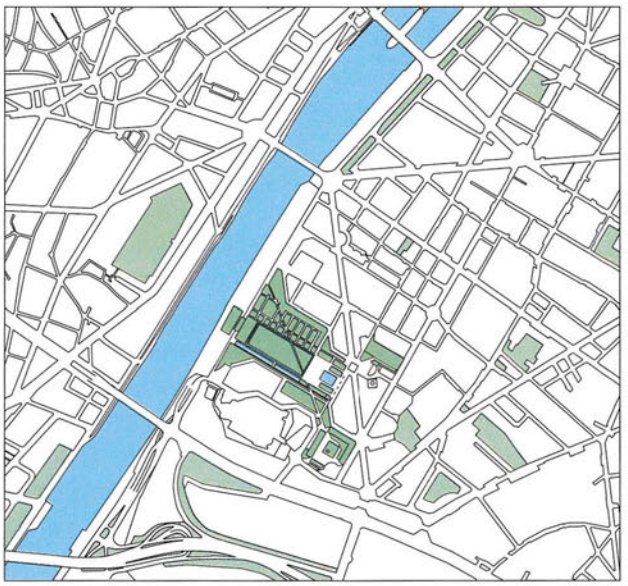
CONCOURS INTERNATIONAL JUILLET 1985

Concours organisé, pour la Ville de Paris, par l'Atelier parisien d'urbanisme, avec la Direction de l'aménagement urbain et la Direction des parcs, jardins et espaces verts, avec la participation de la Semea XV.

A l'étroit dans ses usines parisiennes, le constructeur automobile Citroën a progressivement déménagé ses installations, notamment à Aulnay-sous-Bois. En 1970, la Ville de Paris a acquis 23 ha à libérer par la société. Ces terrains ont constitué le noyau de la ZAC Citroën-Cévennes créée en 1979, qui associe 2 500 logements à des programmes de bureaux, activités et équipements.

Le programme de la ZAC prévoyait un parc de 14 ha ouvert sur la Seine qui constituerait l'équipement majeur des nouveaux quartiers et l'élément central de leur composition.

Au nord et à l'est, le parc s'ouvre largement sur les quartiers nouveaux et anciens, auparavant coupés du fleuve ; au sud, sa bordure est définie par de grands programmes tertiaire et hospitalier ; à l'ouest, il s'ouvrira directement sur la Seine grâce à l'enterrement de la circulation et à la mise en viaduc des voies ferrées du RER C.



Pour définir le parc, la Ville de Paris a lancé en 1985 un concours international ouvert à des équipes européennes de concepteurs associant architectes et paysagistes.

Les dix équipes sélectionnées parmi soixante-trois candidatures internationales (45 étrangères) devaient respecter un ensemble d'orientations d'aménagement découlant d'études complètes sur le site et le quartier.

L'exigence fondamentale consistait à traiter ce nouveau parc à une double échelle, tout en lui donnant une unité d'image. Il devait participer, d'une part, à l'ensemble des grands espaces verts parisiens – notamment ceux qui bordent la Seine – et, d'autre part, à la vie des nouveaux quartiers et du XV[e] arrondissement, grâce à des aménagements destinés à une fréquentation quotidienne. Les directives appelaient les concepteurs à enrichir ces données "par des espaces, des programmes, des thèmes originaux". Des prescriptions pour le traitement des abords bâtis du parc étaient également demandées.

A l'issue du concours qu'évoque l'article suivant, deux équipes lauréates ont été retenues – Viguier et Jodry, Provost, d'une part, Berger et Clément, d'autre part . Elles ont été associées pour définir le projet final du parc André-Citroën.

UN LUSTRE APRÈS, LE CONCOURS CITROËN REVISITÉ

JEAN-CLAUDE GARCIAS

L'analyse rétrospective d'un concours de paysage et d'architecture est un exercice périlleux : le recul aveugle. Et même si le critique se garde – consciemment tout au moins – de l'illusion de la cohérence reconstruite, selon laquelle la compétition s'imposait puisqu'elle a effectivement eu lieu, et que les lauréats devaient sans doute gagner puisqu'ils ont vaincu, il court le risque d'imputer les résultats aujourd'hui tangibles à des déterminismes rigides ou à de prétendus complots, d'autant plus ténébreux qu'ils sont à demi oubliés .

On rappellera donc qu'en 1985 rien n'était joué d'avance : ni la nouvelle "théorie jardinière", ni la fonction du parc de la ZAC Citroën, ni ses liens avec l'arrondissement et la ville, ni, a fortiori, son style. Seules certitudes un lustre après : le parc Citroën et ses "oreilles" s'inscrivent dans la longue durée urbaine – reconquête des friches industrielles héritées du paléocapitalisme – comme dans la longue durée des jardins modernes – tentative pour dépasser les modèles français du XVII[e] siècle et anglais du XVIII[e]. On ne dira rien de la première, si ce n'est qu'elle se poursuit sur la même rive, en aval, avec le démantèlement prochain des usines Renault, en amont, avec la Bibliothèque de France et le nouveau quartier Seine rive gauche. De la seconde, on retiendra que le début des années 80 a marqué une étape nouvelle dans la crise des grands jardins urbains, latente à Paris depuis les années 30.

Le jardin "public" est longtemps resté le décor de la scène sur laquelle la bonne société se donnait en spectacle à elle-même, avant de s'ouvrir partiellement aux foules sous le Second Empire : "Il n'y aura bientôt plus d'autres grands parcs que ceux qui appartiennent à tout le monde, c'est là un signe des temps nouveaux, et l'un des plus caractéristiques," écrivait Alphand en 1867.

L'âge d'or du parc urbain, tel que l'ont fixé la photographie ou la littérature, daterait donc de la fin du siècle dernier. A partir de la tradition pittoresque, les paysagistes ont alors fixé un standard accueillant toutes les pratiques : parade sociale et amoureuse, hygiène et pharmacologie, éducation et repos de masse, sans oublier les jeux enfantins. Ce paradigme entre en crise après la Première Guerre mondiale.

Malgré leur taille et le talent de leurs créateurs, les squares René-Le-Gall, Saint-Lambert ou de la Butte-du-Chapeau-Rouge reçoivent surtout vieillards et bambins. Après l'intermède peu glorieux des "espaces verts", le souci de reconquérir un large public – qui se traduit formellement par le désir d'inventer le jardin du XXI[e] siècle, donc d'échapper à l'opposition rebattue entre régulier et pittoresque – est à l'origine du concours de la Villette.

La conjoncture a voulu que le modèle adopté à cette occasion soit celui d'un "lieu d'échange et d'appropriation collective", censé favoriser "l'émergence d'une culture active d'intégration et de rencontre".

On connaît le résultat : un semis régulier d'équipements, une grande surface ludique. Organisé trois ans plus tard par l'Apur et la Ville de Paris, le concours Citroën se devait de se démarquer de la Villette comme de la tradition : ni fête foraine néoconstructiviste, ni "anglais", ni "à la française", le nouveau parc ne pouvait trouver de légitimation que lyrique. On va voir qu'au-delà du respect d'un programme trop précis et partiellement contradictoire, qui exigeait à la fois "un effet de masse" et "des sous-ensembles", c'est-à-dire 10 ha d'un seul tenant et deux jardins de quartier en forme d'oreilles, le résultat du concours reposait sur la capacité des compétiteurs à développer un discours et une image poétiques.

C'est sans doute ce que n'avait pas compris l'équipe belgo-franco-américaine Capart-Normand (p. 102), dont le parti d'une "harmonie ville-nature" évoque furieusement les Buttes-Chaumont à peine modernisées. Dans un rendu très La Cambre popularisé par Culot et les frères Krier, ils proposaient des grottes, des belvédères, des mouvements de terrain titanesques dont une montagne lointainement inspirée de celle de la fête de la Fédération au Champ-de-Mars

Patrick Berger, architecte, Gilles Clément, paysagiste, projet pour le parc André-Citroën, plan, 1985.

en 1790, des buvettes, des "biotopes", une "volière à papillons", une corniche, une vallée, "les contreforts des Cévennes" et pas moins de cinq ponts dont un "ferré" et un "inachevé". Ce collage un peu naïf de "tous les thèmes connus de l'art des jardins" visait à "la réintégration de la nature dans une faille créée au cœur de la ville". Nouveaux Alphands, Capart et Normand soumettaient au jury un fragment de nature idéalisée, qui renvoyait sans détours aux "éléments", tout en s'adressant bizarrement à l'enfance et au Tout-Paris par le truchement de "maisons didactiques". L'élément unificateur était fourni par une rivière biaise en forme d'appareil digestif – comme dans tant de jardins anglais – qui devait figurer "la miniaturisation du trajet de l'eau, de sa source à la mer". Le projet apparaît rétrospectivement trop cher, trop traditionnel, trop compliqué.

La proposition Catry-Brun (p. 104) manifestait davantage de distance encore envers les contraintes économiques : 220 000 m³ de remblai et une mégastructure de béton pour créer un promontoire dominant la Seine et le RER de plus de 25 m. On remarquera au passage la timidité dans les détails dont l'utopie est coutumière : tant qu'à créer une falaise artificielle sur une rive de plaine, pourquoi ne pas avaler la voie ferrée sous un éboulis ? Cela posé, on ne peut dénier une certaine grandeur à cette piste biaise de saut à ski, ou rampe de lancement pour V2 géant braquée sur la Défense... Le dessein était de réaliser un hors-la-ville cumulant les avantages de la forêt de Fontainebleau et du bord de mer : mur d'escalade, "domination spectaculaire" et pointe du Raz métropolitaine assise sur des serres pour devenir "cascade de verre", la nuit. L'élément le plus intéressant du projet était le traitement de la rampe en "champ de la vacance", à la fois "marais phréatique, immensité herbeuse sonore et ventée, et pur horizon d'une crête sur le ciel". Sans doute un immense terrain vague sur le modèle de ceux qu'on entrevoit derrière la palissade d'un chantier retardé, ou peut-être une métaphore de la lande bretonne désolée, ou encore de la jachère industrielle d'où est issu le concours.

On retrouve chez d'autres candidats, et singulièrement chez les lauréats, ce rêve d'une friche urbaine "aux herbes sauvages" où le laisser-faire du jardinier se mue en son contraire, la sophistication maximale. La "vacance" était plus classiquement encadrée au sud par une forêt, au nord par une rivière, toujours sur le schéma du tube digestif, mais régularisé au T et à l'équerre. Le piéton de Paris – sinon les habitants du XV[e] – regrettera le ballet de bulldozers, bennes et toupies qu'eût engendré sur l'horizon la réalisation d'une telle péninsule.

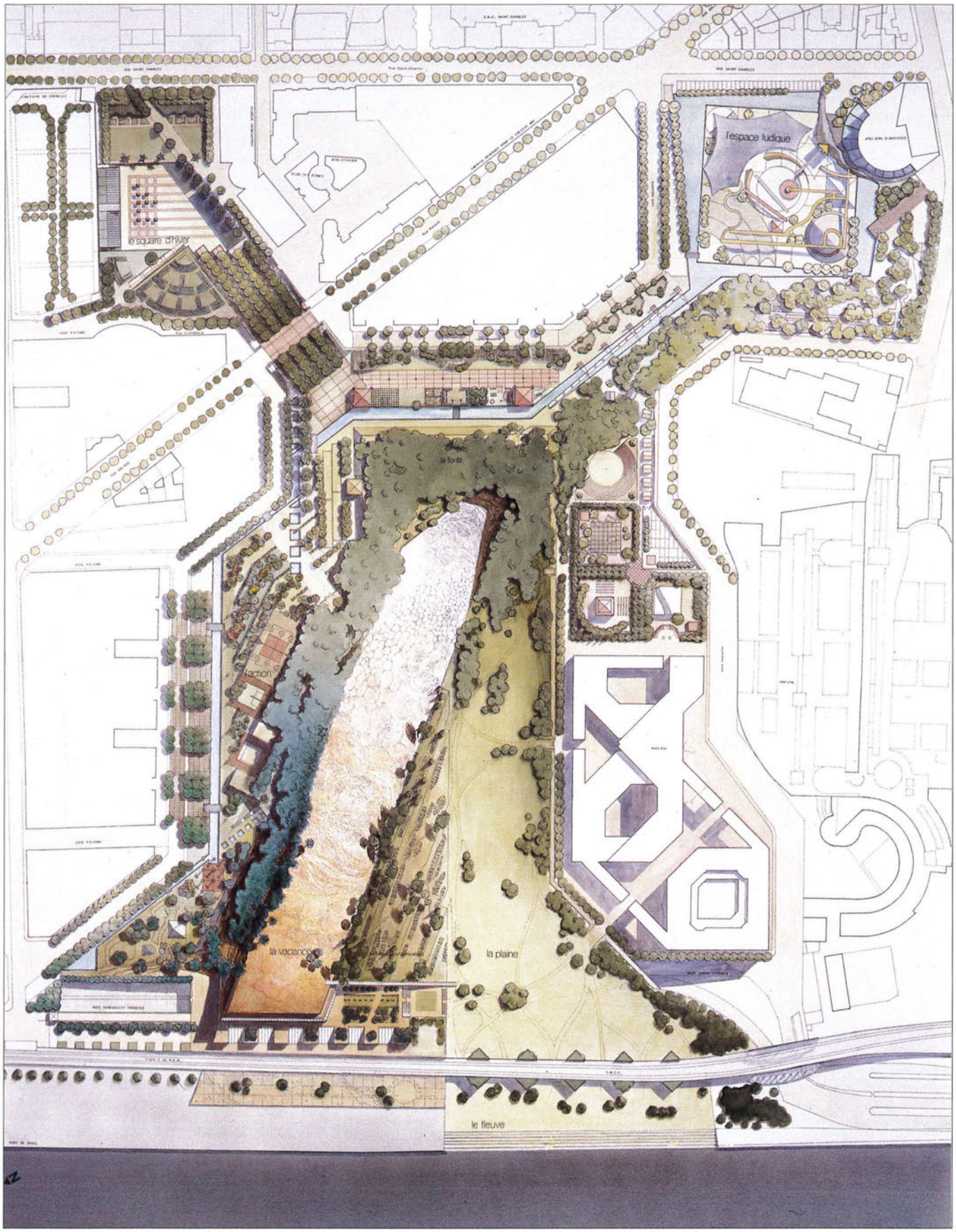
Passé bien près du but à la Villette, Rem Koolhaas s'était, pour Citroën, associé à Claire Corajoud (p. 105). D'où le caractère contrasté des documents graphiques – à la fois classiquement "paysagistes" et branchés façon OMA, mais déchiffrables au premier coup d'œil – et l'insistance de l'équipe pour présenter au jury une maquette-objet d'art que ne demandait pas le règlement. Le parti diffère peu de celui de la Villette : abstraction en diagrammes des "fonctions métropolitaines", "de quartier, de voisinage et internes", qui sont ensuite "synthétisées", ou plus simplement superposées. Avec le paradoxe qui le caractérise, Koolhaas veut faire surgir la beauté d'un excès de hideur :"Le parc développe une série de rapports avec la laideur des architectures existantes ou en projet qui définissent son périmètre. Autrement dit, un paysage sans nostalgie, une esthétique végétale capable de rivaliser avec la puissante – mais peu reconnue – beauté du paysage urbain de la fin du XX[e] siècle."

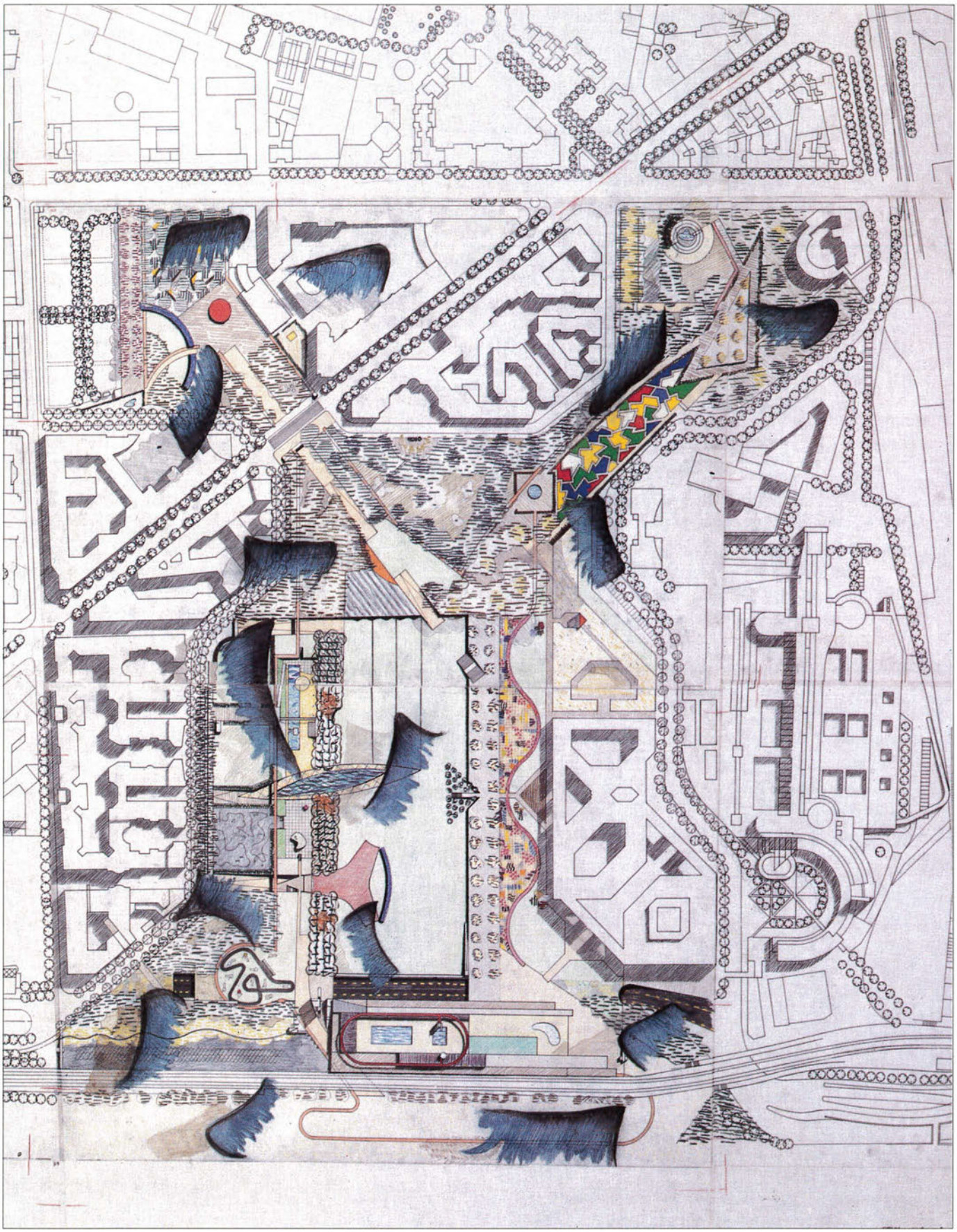
Et pour mieux intégrer les abords, l'équipe propose de les redoubler selon le "concept" du négatif photo : refaire en végétal les vides des îlots périphériques, en vide leurs

Jean-Noël Capart international SA, paysagiste-urbaniste, Atelier d'art urbain, architecte-urbaniste, Cooper, Eckstut Associates, architecte-urbaniste, Raymond Normand BET, projet pour le parc André-Citroën, plan, 1985.

PAGE 104
Arches/Parages, Pascal Catry, architecte, François Brun, paysagiste, projet pour le parc André-Citroën, plan, 1985.

PAGE 105
OMA, Rem Koolhaas et Elia Zenghelis, architectes, Claire Corajoud, paysagiste, Marc Rumelhart, ingénieur horticole, projet pour le parc André-Citroën, plan, 1985.


l'espace ludique
le square d'hiver
la forêt
l'action
la vacance
la plaine
le fleuve



pleins... Le résultat est effectivement surprenant, avec des bouquets d'arbres géants figurant les patios du Ponant, une "prairie métropolitaine", une "forêt linéaire", une serre biaise qui évoque les sheds et les chaînes de Citroën, des "chambres de voisinage", et même une volière "dont le pouvoir d'attraction pourrait qualifier fortement ce lieu". Mais comme Koolhaas ne peut pas s'empêcher d'introduire la "culture de la congestion" sur la plaine de Grenelle, la pièce maîtresse est un complexe sportif inspiré du Downtown Athletic Club de *New York Delire* : plage sur RER, piscine, bassin d'enfants en rognon très *fifties*, et anneau de jogging métallique porté à 15 m de hauteur par des minitours Eiffel à l'envers, qui peut aussi faire office de plongeoir. On terminera avec une citation rédigée en sabir technocratico-artiste qui ignore la virgule, et dont l'arrogance cache peut-être une naïveté foncière :

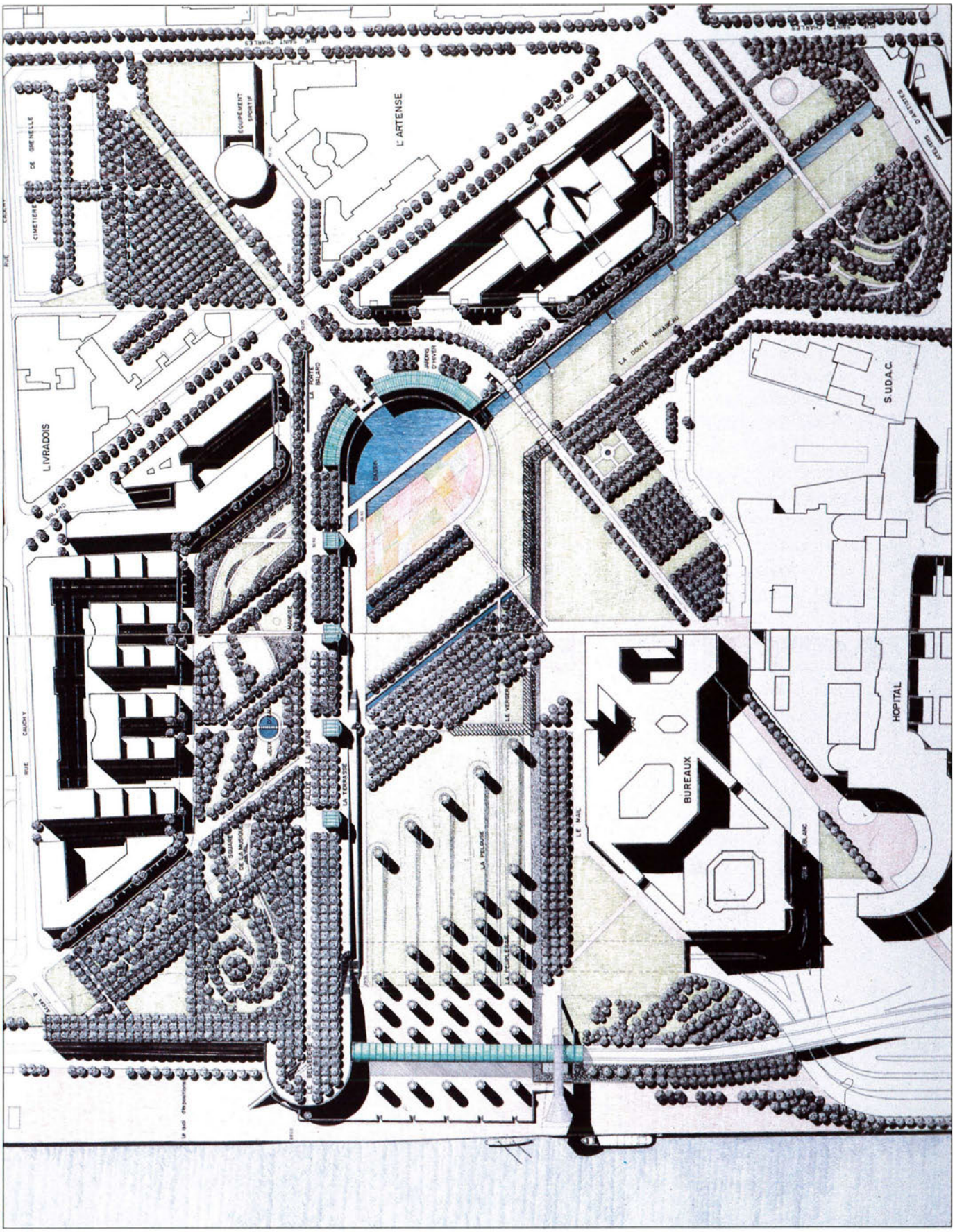
"Un *all-over* végétal vient donner une ampleur nouvelle à la fluidité du parc et son concept sous la forme haute et vigoureuse de pins "parasols" qui se superposent en taches arbitraires à la composition générale jusqu'à s'infiltrer dans le tissu existant. Où la gestuelle abstraite de la nature vient compléter la rigueur de la modernité urbaine."

Ni insolant ni candide, le groupe Debulois-API a rendu une proposition habile qui lui a valu une mention spéciale (p. 107). Leur effort a porté sur les axes et le relief, subtilement manipulés pour donner au parc l'impression d'ampleur qui manquait au site. Seule parmi tous les concurrents, l'équipe a eu l'audace de tracer une immense douve parallèle à la rue Balard et reliée au rectangle perpendiculaire à la Seine par une exèdre d'eau légèrement décentrée, mais classiquement bloquée par une serre courbe ou "jardin d'hiver". Trois rus reprennent la direction Balard pour délimiter successivement parterre, verger et peupleraie. Parti ambigu, qui refuse de trancher entre la grande pelouse perpendiculaire au fleuve et le tramage régulier nord-sud sur le reste du terrain, et dont la collision découpe un maximum d'angles aigus dans une composition globalement classique.

Mais la cohérence est assurée par un décaissement de 2,50 m, commun à la douve et au jardin, qui aurait garanti l'intimité du parc et partiellement gommé pour le promeneur les bureaux existants au sud, les logements à venir au nord. L'enfouissement du parc aurait également assuré la continuité avec l'actuel quai bas et permis au flâneur de passer sous le RER "mis en vitrine" dans un boudin transparent qui doit beaucoup aux escalators de Beaubourg. Et comme il faut bien se débarrasser des déblais, Debulois-API en faisait une rampe ou "basculement" jusqu'à 10 m au-dessus du sol naturel, et une "colline des enfants" culminant à 20 m au-dessus de la plaine. Jeu d'enfants aussi que de glisser sous colline et promontoire une patinoire enterrée et 800 places de parking que le concours prévoyait en option.

Après la rue Balard en écharpe, la rue Saint-Charles en decumanus. L'équipe italienne Giannini-Bruschi (p. 109) étaye son projet résolument néoclassique de "déclarations de principe" péremptoires, auxquelles souscrit d'ailleurs le critique : à Paris, et à Paris seulement, il faut faire carrément du monumental ; "territoire urbanisé", le parc exprime "l'état de la civilisation productrice" au même titre que le reste de la cité ; "un parc n'est rien d'autre qu'un parc", ce qui signifie que les éléments les plus "inutiles", comme kiosques et fontaines, ont préséance sur les plus "utiles", tels que bacs à sable et lieux de spectacle, qu'il convient de "déguiser sous forme jardinesque", la longévité des parcs, comme celle des perroquets et des éléphants, étant généralement supérieure à la moyenne humaine, il faut choisir des matériaux susceptibles de "vieillir en synchronie avec le monde végétal", ce qui exclut sans doute le métal laqué. Enfin le parc n'est pas éva-

François-Charles Debulois, architecte, API, paysagiste, projet pour le parc André-Citroën, plan, 1985.


L'ARTENSE
LIVRADOIS
S.U.D.A.C
HOPITAL
BUREAUX
LA TERRASSE
LE MAIL
LA PELOUSE
LA PERGOLA
LE VERGER
LA DOUVE MIRAMIONI
JARDIN D'HIVER
JEUX DE BALLONS
ÉQUIPEMENT SPORTIF
CIMETIÈRE DE GRENELLE
RUE CAUCHY
RUE BALARD
RUE SAINT CHARLES

sion, mais "continuité évasive" avec la ville. Tout le texte est de la même eau, réfutation hilarante des thèses convivialo-technologiques mises en œuvre à la Villette. Vient ensuite une description "scientifique" (ou maniaque ?) de la formation du quartier, reconstitution à la Rossi ou à la Benjamin d'une histoire de Paris à demi rêvée. L'équipe en retient l'ardente obligation de quadriller le parc selon une trame orthogonale générée par la rue Saint-Charles, à laquelle elle voue un véritable culte.

Le résultat – sans doute antérieur à l'analyse dans l'inconscient des analystes urbains – se révèle d'une foudroyante simplicité : trois bandes perpendiculaires à la Seine, dont la centrale qui contient l'axe vide est large de 135 m, "exactement comme la Seine". On admirera la logique implacable qui permet à Gianini et ses collaborateurs de retrouver sur une *tabula rasa* l'ordonnancement complexe accumulé pendant trois siècles au Jardin des Plantes : une "fontaine-forum" colossale dans le rôle du Muséum en fond de composition, une serre en lieu et place des galeries de minéralogie à gauche, et le Ponant figurant la ménagerie à droite.

L'équipe va jusqu'au bout de sa démarche obsessionnelle en refusant la jonction avec le fleuve : elle propose un "mur architectonique" des deux côtés de la voie ferrée "pour éviter la causalité gênante de la vue du train, bien plus nuisible, nous croyons, que la vue d'un mur". Sans doute trop réglé, d'un graphisme trop austère et bizarrement trop bon marché – les mouvements de terre sont réduits au minimum –, le projet Gianini ne correspondait qu'imparfaitement aux attentes muettes des décideurs. Gageons qu'il restera dans l'histoire des jardins à Paris, ne serait-ce que comme annonciateur des réaménagements néoclassiques de Bernard Huet.

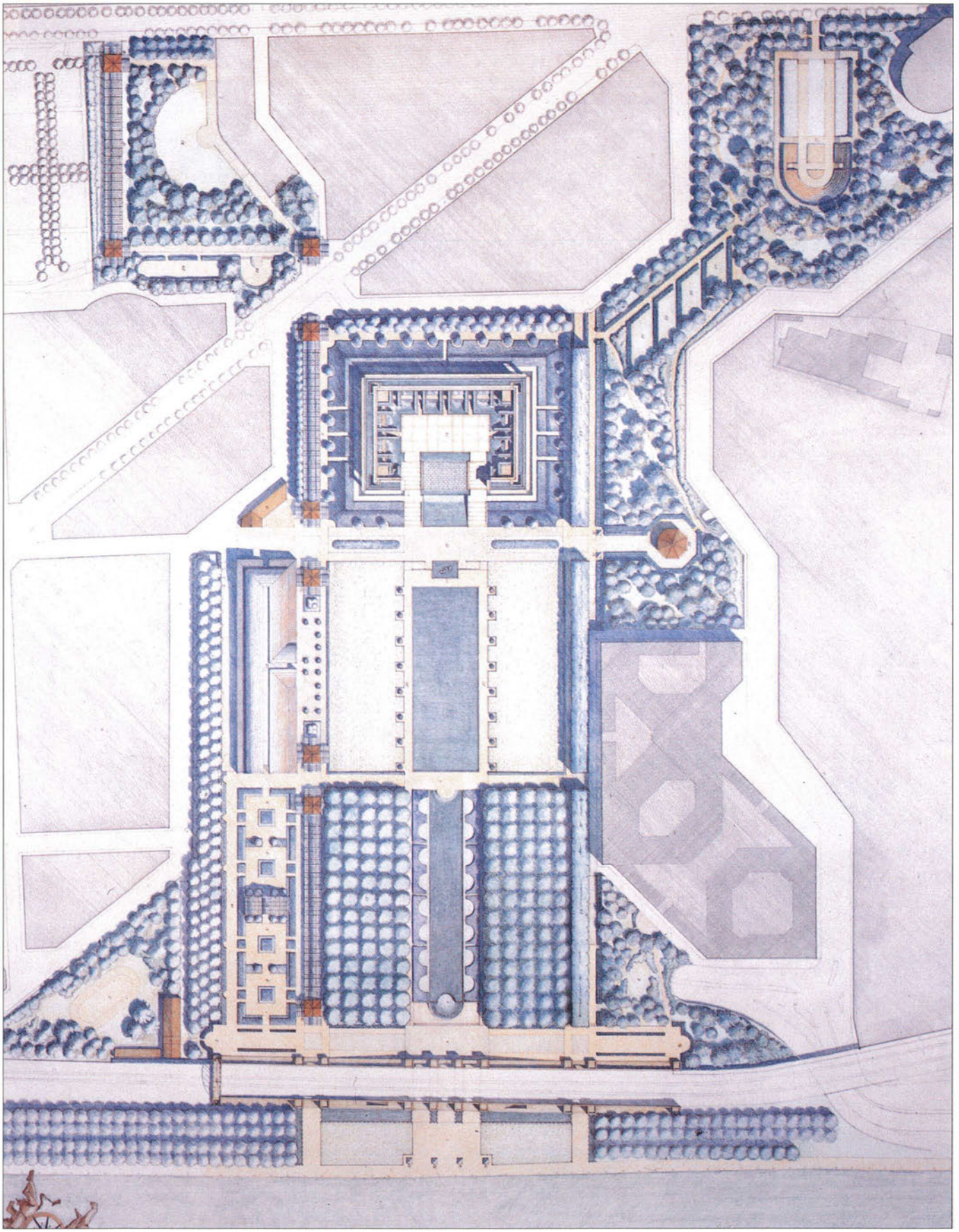
Le projet Le Caisne-Ferrand (p. 110) s'inscrit aussi dans la mouvance régulariste et propose un parti similaire : un grand espace central bloqué au fond par une exèdre, et une périphérie plus morcelée, encore que l'équipe n'ait pu résister au plaisir de tramer l'oreille Saint-Charles, dite "jardin des artistes". Le parti est clair et serein, renouant avec Le Nôtre par-dessus la tête d'Alphand, avec ses levées de terre inspirées des fortifications bastionnées. L'espace central, sans doute modelé sur l'aménagement du Champ-de-Mars en 1790, paraîtra un peu introverti.

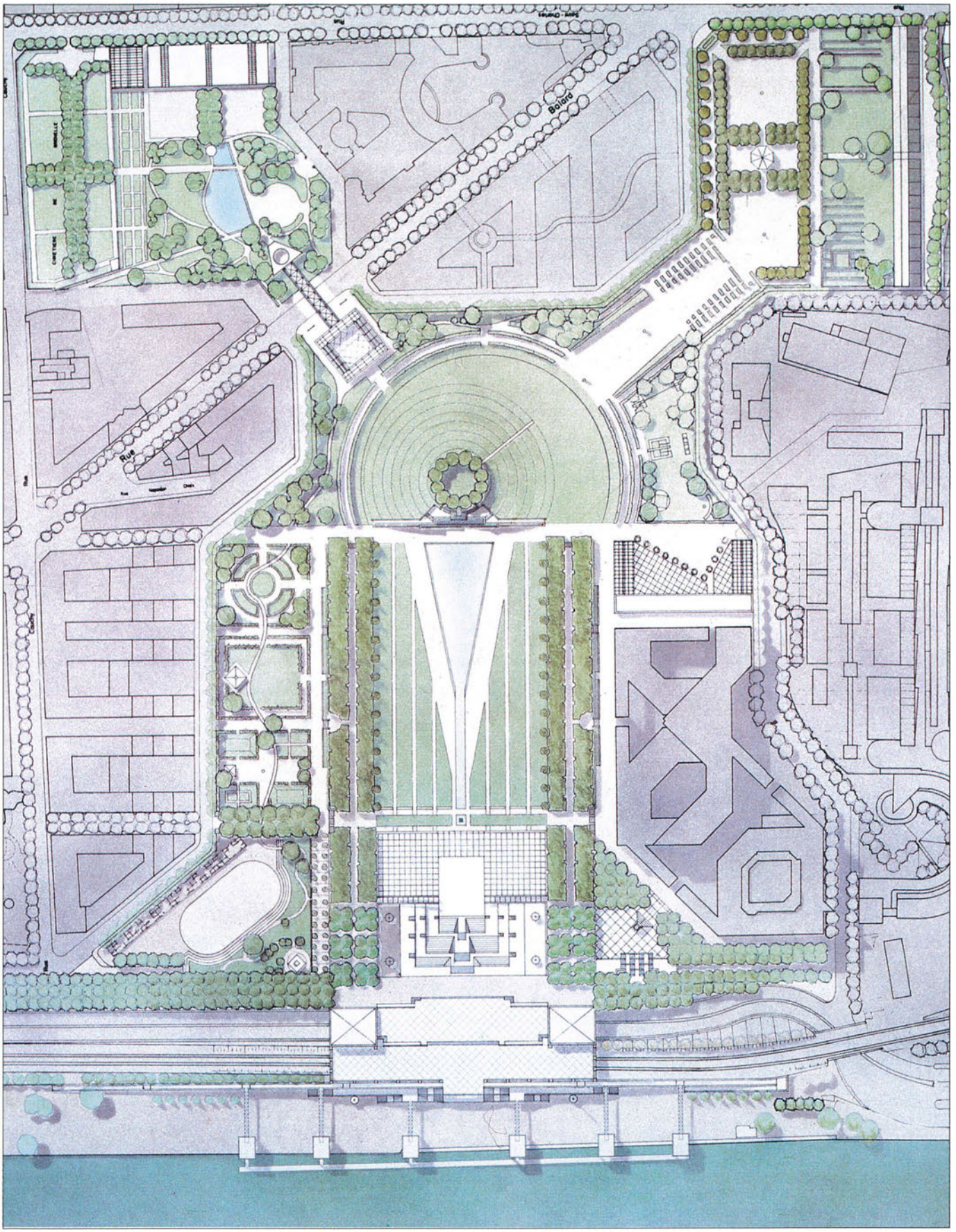
La pelouse et son plan d'eau triangulaire – concession à la modernité ou à la franc-maçonnerie ? – sont comme enchâssés en contrebas des mails latéraux audacieusement plantés de grands arbres en pot, du tumulus façon tombe de Rousseau à Ermenonville et de la terrasse sur Seine, sorte de Trocadéro miniaturisé à l'envers. Car le coup de force fondateur du projet, qui s'apparente assez à une mise hors concours volontaire, est le refus de modifier la voirie et d'enfouir la voie sur berge. Renforçant la coupure "plutôt que d'essayer de la nier", comme y conviait le programme, le projet Le Caisne-Ferrand avale voies ferrées et express sous une dalle-terrasse, point de repère et accès essentiel du parc.

Tout s'enchaîne ensuite dans la logique néo-néoclassique de l'Expo de 1937, à 2 km en amont sur la rive d'en face : la future gare du RER sous l'esplanade dallée, deux pavillons lilliputiens figurant les palais de Chaillot, un beau jeu de rampes, des hampes de drapeaux très *thirties*, et même cinq débarcadères façon "cubisme tchèque" sur le fleuve. Encore un excellent projet dont la rigueur néoclassique était paradoxalement en avance sur l'esprit du temps. Il faudra attendre la fin des années 80 pour voir le même style triompher à Stalingrad, aux Champs-Elysées et place des Fêtes.

De Low-Medhurst (p. 112), on dira qu'ils poursuivent la tradition de Lancelot "Capability" Brown : voirie et cours d'eau serpentins destinés à abuser le promeneur sur la

Alessandro Giannini et Carlo Bruschi, architectes-paysagistes, projet pour le parc André-Citroën, plan, 1985.




Balard

taille réelle du parc, donc sur la richesse et le pouvoir supposés du propriétaire. A ce modèle ingénument "anglais" viennent s'ajouter quelques gimmicks high-tech. Le concept est celui d'une cravate dont la pointe tremperait dans le fleuve pour s'élargir en lavallière sous les oreilles. On reconnaîtra, au passage, la promenade des peupliers, l'avenue des ciseaux et une passerelle assez angoissante. On ne s'étonnera pas d'apprendre qu'un rayon laser entre la tour Eiffel et la tour d'observation du projet devait "lier le parc à la ville".

Trop souvent réduite à des questions de style ou de programmation, l'opposition entre jardins traditionnels et contemporains tient largement aux moyens matériels mis en œuvre, déjà présents au stade de projet dans l'inconscient technique des projeteurs : le passage du travail simple symbolisé par la pelle et la truelle au travail complexe représenté par la pelle à vapeur des années 20, le bulldozer des années 50, la banche, l'étanchéité et le porte-à-faux, qui renouvellent radicalement les notions de soutènement, de plan d'eau ou de terrasse. Tous les projets en témoignent, à l'exception peut-être de celui de Giannini, mais aucun mieux que celui de Martin du Gard-Sgard (p. 113).

L'idée de base est audacieuse : puisque le parc ne peut pas aller au fleuve, qu'au moins le fleuve aille au parc. D'où la création en deçà du RER d'un ersatz de fleuve, ou canal latéral à la Seine, en surplomb de 6 m. L'équipe suggérait en effet un "grand canal" de 300 m de longueur, 30 de largeur et 1 de profondeur sur la voie express, avec porte-à-faux de 10 m du côté du fleuve pour permettre une ventilation naturelle. Il y a quelque chose d'un peu inquiétant, et qui relève davantage de l'ouvrage d'art que de l'art des jardins, à imaginer le flot frénétique et la rumeur confuse de dizaines de milliers de voitures sous les milliers de tonnes d'un plan d'eau immobile et muet. L'eau était d'ailleurs omniprésente : source, bassin, cascades et un grand aqueduc menant d'un château d'eau en pavés de verre à un "mur d'eau vertical" sur le quai apparenté aux piles du Ministère des Finances, après passage en siphon sous l'esplanade. Le reste de la proposition était plus sage : trame régulière en quinconce entaillée par une prairie sinueuse, serres en forme de paquets cadeaux ficelés d'une résille rouge, et surtout un immense mail de quatre rangées de platanes pour masquer la voie ferrée, sur le modèle du quai Saint-Bernard.

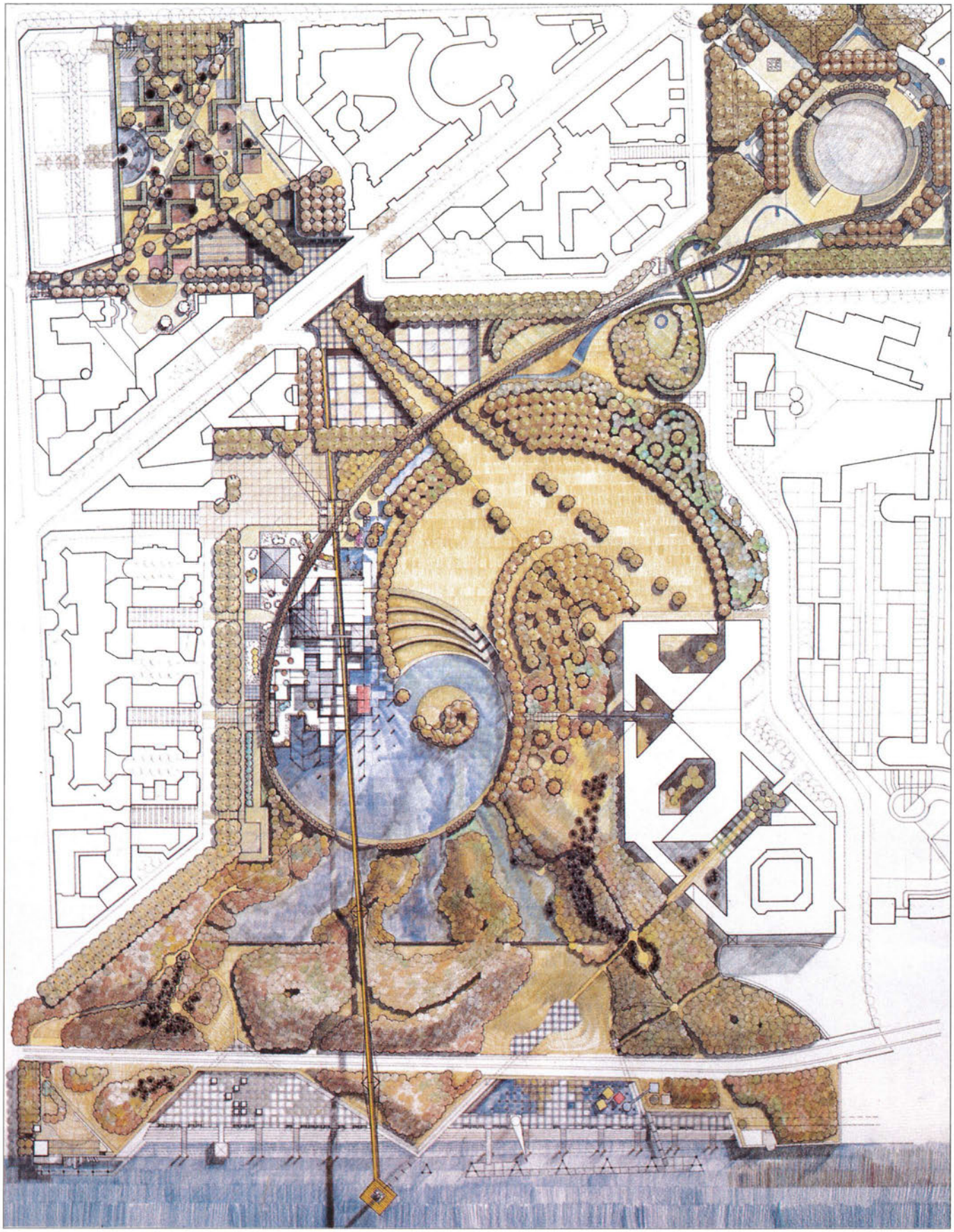
Parler des lauréats implique qu'on se retienne de décrire ce que sont devenus leurs projets confondus, pour s'en tenir strictement à leur état distinct en décembre 1985. Ma thèse sera que le mariage qui leur a été imposé tient moins à leur ressemblance formelle – grand espace rectangulaire vide flanqué de deux canaux inégaux et jardins à thème – ou à la complémentarité supposée des équipes – les doux poètes et les vrais pros – qu'à la légitimation commune des partis communs par un lyrisme néo-romantique aussi flou qu'efficace.

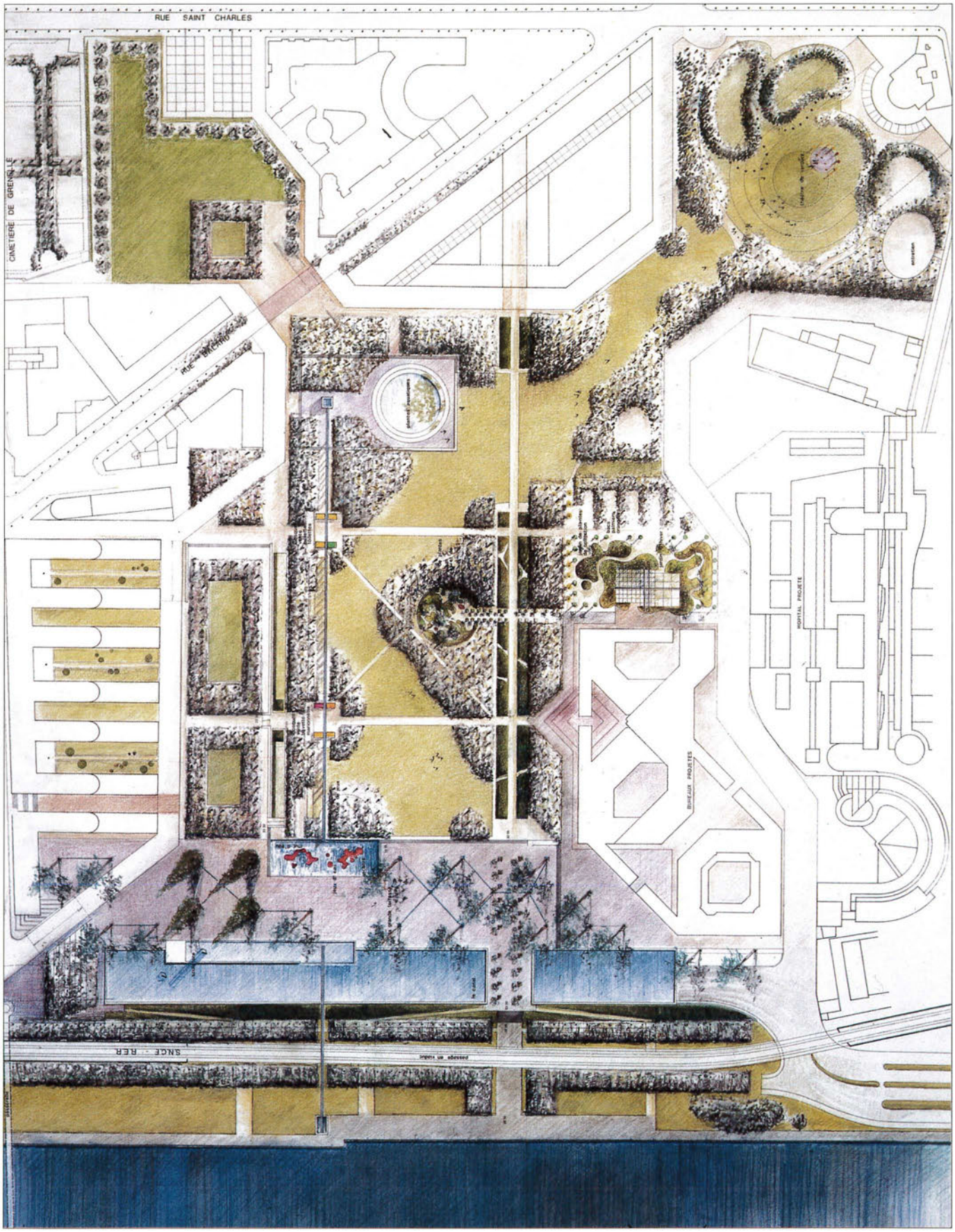
Tard venus à la maîtrise du verbe, les paysagistes rattrapent actuellement leur retard. Les plus doués ont mis les bouchées doubles pour le concours Citroën et convaincu le jury que le jardin du XXIe siècle serait poétique ou ne serait pas. C'est ainsi que Berger-Clément (p. 101) partent de l'usure – réelle – des théories jardinières antérieures qu'ils suggèrent de remplacer par le concept de "jardin en mouvement comme travail permanent de la nature", où "le végétal ne représente que lui-même, libre de tout autre récit". Joliment dit, mais connaît-on beaucoup de jardins qui ne soient pas en mouvement, à l'exception de celui d'Eden ? Le projet fait la part belle au désir, au toucher, à l'évanescent et au sensible : un jardin noir et un blanc dans les oreilles, liés par un jardin sec et minéral, un grand jardin en mouvement (une friche ?) dans le rectangle central, complété par un jardin des graminées et

Ian Le Caisne, paysagiste, Marilène Ferrand, Jean-Pierre Feugas et Bernard Leroy, architectes, projet pour le parc André-Citroën, plan, 1985.

PAGE 112
Price, Low & Cullen, architectes, John Medhurst, paysagiste, projet pour le parc André-Citroën, plan, 1985.

PAGE 113
Jean-Paul Martin du Gard, Laurent Beaudoin, Christine Rousselot, architectes, Jacques Sgard, paysagiste, projet pour le parc André-Citroën, plan, 1985.




RUE SAINT CHARLES
CIMETIERE DE GRENELLE
RUE BREARD
HOPITAL PROUETTE
SNCF - RER

un jardin argenté de part et d'autre de la voie ferrée ; et dans les espaces résiduels, une foule de jardins sériels, des métamorphoses, des fougères, de l'ombre et des transparences. Dans le genre exquis et vaporeux, le texte et les croquis fascinent.

Le doute pourtant s'insinue : et s'il s'agissait d'un jardin conçu à rebours, pour faire l'économie de l'usure du temps qui est à l'origine de l'aura de tous les jardins, même les plus "français" ? Je dirais, en forçant le trait, que la moindre feuille morte qui volette dans la brume avant de toucher la terre des Tuileries est lourde du spleen des saisons, mais surtout de trois siècles de nostalgie. Est-il injuste de suggérer que le projet Berger-Clément propose une programmation de l'élégie, un phasage de la nostalgie, mais purifiés de tout contenu autre qu'individuel et réduits à l'élément ou au végétal "sans récit" ? Compression du temps, raccourcis historiques, création instantanée de microclimats conduisant à la contemplation ou l'extase : élargissement à l'échelle urbaine des pulsions libérées par Zola dans la serre de l'hôtel Saccard, où le couple semi-incestueux s'ébat sur une peau d'ours noir (!) sous les bananiers, palmiers, fougères géantes et autres euphorbes d'Abyssinie[1]. Ce rapprochement scabreux tendrait à prouver – et ce n'est pas un mince compliment – que le jardin rêvé par Berger-Clément parlait aussi d'amour.

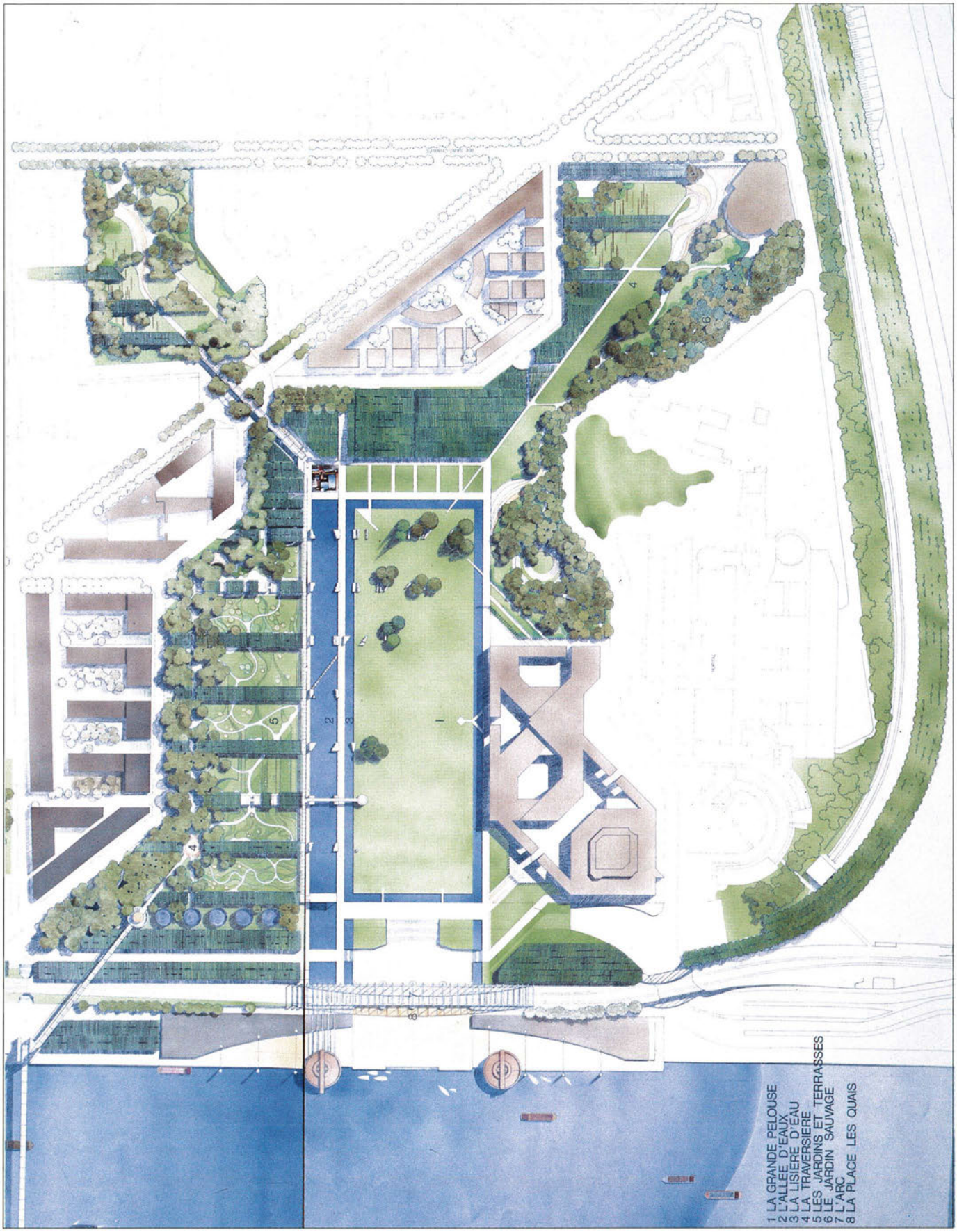
Plus lyrique encore était le texte d'accompagnement de la proposition Provost-Viguier-Jodry (p. 115) : citations sur l'eau tirées de Bachelard, pansexualisme naïf des thèses sur la terre et "les érections douces du sol", ou sur le végétal, "arbre volume, enflé, bien portant, qui se répand à travers le site en une gigantesque amibe". Mais là où on attendait un jardin à l'érotisme torride, la simplicité du projet confine au minimalisme. Renversant intelligemment les données du problème, l'équipe propose un centre en creux ou "pelouse à fleur d'eau" : une prairie rase grande comme deux terrains de football mis bout à bout, cernée d'une douve ou "lisière d'eau", elle-même doublée au nord-ouest par un grand canal ou "allée d'eau", sabrée en biais par une sente "traversière" de 750 m de longueur, et piquetée à l'ouest de quelques grands arbres. Le dispositif était complété par un jardin "sauvage" dans l'oreille Balard, des terrasses sérielles perpendiculaires au canal, un arc triomphal et une place basse sur le quai. Car le point fort du projet, outre le vide, est l'ouverture sur le fleuve. Confrontée comme tous les candidats au problème du RER, l'équipe s'en tire élégamment par un "appel visuel" ou "faux viaduc", sans doute inspiré du pont métallique sur la rue Leblanc ou du métro aérien. Techniquement inutile, cet "ouvrage très pur" permet d'éviter l'aspect "fente de boîte aux lettres" sous la voie ferrée, et de camoufler le RER en l'exhibant, comme *la Lettre volée* d'Edgar Poe. On est moins convaincu par les grands bâtiments cylindriques disposés en chiens de faïence sur le quai, peut-être inspirés des centrales à béton qui y sont encore aujourd'hui installées.

Comme tout concours de paysage, la compétition Citroën posait un double problème : celui de la représentation de la nature urbanisée, figée dans l'utopie au moment du rendu, mais nécessairement vouée à un devenir incontrôlable ; et celui de la justification théorique d'une future pratique jardinière. Dès lors que le jury avait fait le choix d'écarter le modèle "français", qui se prête mal aux effets de tremblé ou de flou artistique entre projet d'aujourd'hui et "réalité" de demain, et fondé en outre sur une lexis cartésienne jugée dépassée, les projets lauréats étaient incontestablement les meilleurs. Mais fallait-il tant de fleurs de rhétorique pour les motiver ?

Jean-Claude Garcias

Alain Provost, paysagiste, Jean-Paul Viguier et Jean-François Jodry, architectes, projet pour le parc André-Citroën, plan, 1985.

1. Emile Zola a souligné dans *la Curée* l'imbrication – sphère privée – sphère publique qui est propre à l'hauussmannisation : la ville comme antichambre de l'hôtel particulier.


1 LA GRANDE PELOUSE
2 L'ALLÉE D'EAUX
3 LA LISIÈRE D'ÉAU
4 LA TRAVERSIÈRE
5 LES JARDINS ET TERRASSES
6 LE JARDIN SAUVAGE
7 L'ARC
8 LA PLACE LES QUAIS

ENTRETIEN AVEC LES LAURÉATS

ALAIN PROVOST ET JEAN-PAUL VIGUIER

Comment avez-vous conçu votre projet initial ?

JEAN-PAUL VIGUIER. Ce parc est un parc de Paris. Et pour cela, il fallait dès le départ que sa composition satisfasse à un certain nombre de règles qui le qualifient comme l'un des grands parcs de la rive gauche de la capitale. C'est-à-dire, d'une part, une organisation perpendiculaire à la Seine, d'autre part, la mise en place d'un grand espace central, appelé "parterre", qui est un espace dégagé ; cette ouverture sur le fleuve permet, comme aux Invalides, au Champ-de-Mars ou au Jardin des Plantes, d'avoir une relation d'échelle avec la capitale tout entière.

Ensuite, à la périphérie du parc s'opère la déclinaison de ses thèmes.

Puis, nous avons ajouté un plus à cela. Tous les grands parcs de la rive gauche s'accrochent à la capitale parce qu'ils ont aussi une correspondance sur la rive droite. Or, pour le parc Citroën, la contrepartie rive droite du parc est bouchée par le quai Louis-Blériot. Alors, nous avons proposé plusieurs mesures : d'abord, conformément aux directives du concours, relier le parc à la Seine, sans obstacle. Ce sera une première à Paris. A cette fin, la voirie passera sous le parc, et les voies SNCF seront mises sur viaduc. Ce dernier dispositif permettra au public d'accéder librement au quai. Une seconde idée est la mise en place, de l'autre côté du fleuve, en bordure de la voie Georges-Pompidou, dans le prolongement des Ducs d'Albe existants, d'une série de jets d'eau et de fontaines, afin d'avoir une relation visuelle importante entre le grand parvis des serres du parc et l'autre côté de la Seine. Ce dispositif se complète par une proposition de création d'une passerelle qui permettrait au public et aux piétons de relier le parc avec le XVI[e] arrondissement.

Comment caractérisez-vous l'apport spécifique de chacune de vos deux démarches au projet ?

JEAN-PAUL VIGUIER. Une grande partie de mon travail a été de donner une identité urbaine à ce parc ; d'une part, à l'échelle de la ville et, d'autre part, à l'échelle du quartier. La première approche a permis de définir l'axe majeur perpendiculaire à la Seine, support d'un grand espace central. En ce qui concerne l'échelle du quartier, mon objectif était de mettre en relation la structure du parc, sa géométrie architecturale, avec la texture du bâti périphérique, afin d'éviter que ce parc soit une île déconnectée de la ville. Autrement dit, il s'agissait de renouer avec l'esprit des parcs à la française, dans lesquels les tracés étaient en connexion avec le bâti. Ce choix a eu des conséquences directes sur le projet d'immeubles de logements de Roland Simounet : nous avons mis en correspondance chacun des grandes porches des bâtiments avec l'un des axes perpendiculaires du parc. Quant au Ponant, qui était déjà construit, il a été autant que possible remis en scène par rapport au parc, par la création d'un rythme de plantations qui correspond au rythme architectural du bâtiment.

ALAIN PROVOST. Je voulais à tout prix remettre en avant l'idée de végétal, parce que les paysagistes, depuis vingt ou trente ans, ont surtout été amenés à combler les vides de l'architecture, à faire de l'espace vert au mauvais sens du terme, dans les ZUP, pour les ZAC, etc. Depuis vingt ans, dans les parcs et les jardins en France, on a exclu le végétal au sens qualitatif, sophistiqué du terme. On a oublié de remettre en avant l'idée de végétal telle qu'elle existe dans les "jardins des plantes", dans la vallée de la Loire, par exemple.

Dans le parc de la préfecture de Cergy-Pontoise que j'ai réalisé, on ne voyait dans un premier temps que le minéral. Mais, quinze ans après, on ne le voit plus ; ce sont les volumes végétaux qui remplissent l'espace et lui donnent intérêt.

J'avais aussi une grande ambition sur l'eau, parce qu'un jardin sans eau, ça ne marche pas. Les grands jardins ont tous des eaux remarquables. A Versailles, les gens sont autour du grand canal ; aux Tuileries, les gens sont autour du bassin ; à la Courneuve, il y a jusqu'à 100 000 personnes dans le parc pendant les week-ends, 90% des gens sont autour des lacs. C'est essentiel pour moi, aussi avons-nous repris l'eau sous des formes très différentes : sous forme de miroirs, de cascades, de fontaines, de canaux, de jets, de péristyles...

Comment le projet Berger-Clément et le vôtre se sont-ils conjugués ?

JEAN-PAUL VIGUIER. Il est assez rare que, dans les concours, le maître d'ouvrage choisisse deux projets en leur demandant de se confondre, d'une certaine manière, et d'aboutir à un seul projet. Et je crois que là il l'a fait parce qu'il a intimement senti qu'il y avait complémentarité entre les deux approches. C'est cela qui nous a donné confiance, parce que, sur le plan professionnel et sur le plan des relations entre les créateurs, c'est un exercice redoutable. Nous étions aussi confiants parce que les équipes s'estimaient sur le plan personnel et professionnel, et parce que nous avions senti qu'il y avait une complémentarité d'approches. La trame qui sous-tendait les deux projets était très proche.

On percevait très bien dans notre projet un travail de composition très attentif, très minutieux, et peut-être moins suivi sur le plan de l'appareillage végétal, alors que, dans le projet de Clément et de Berger, des développements importants portaient sur la thématique du parc, les ambiances de couleurs et d'odeurs.

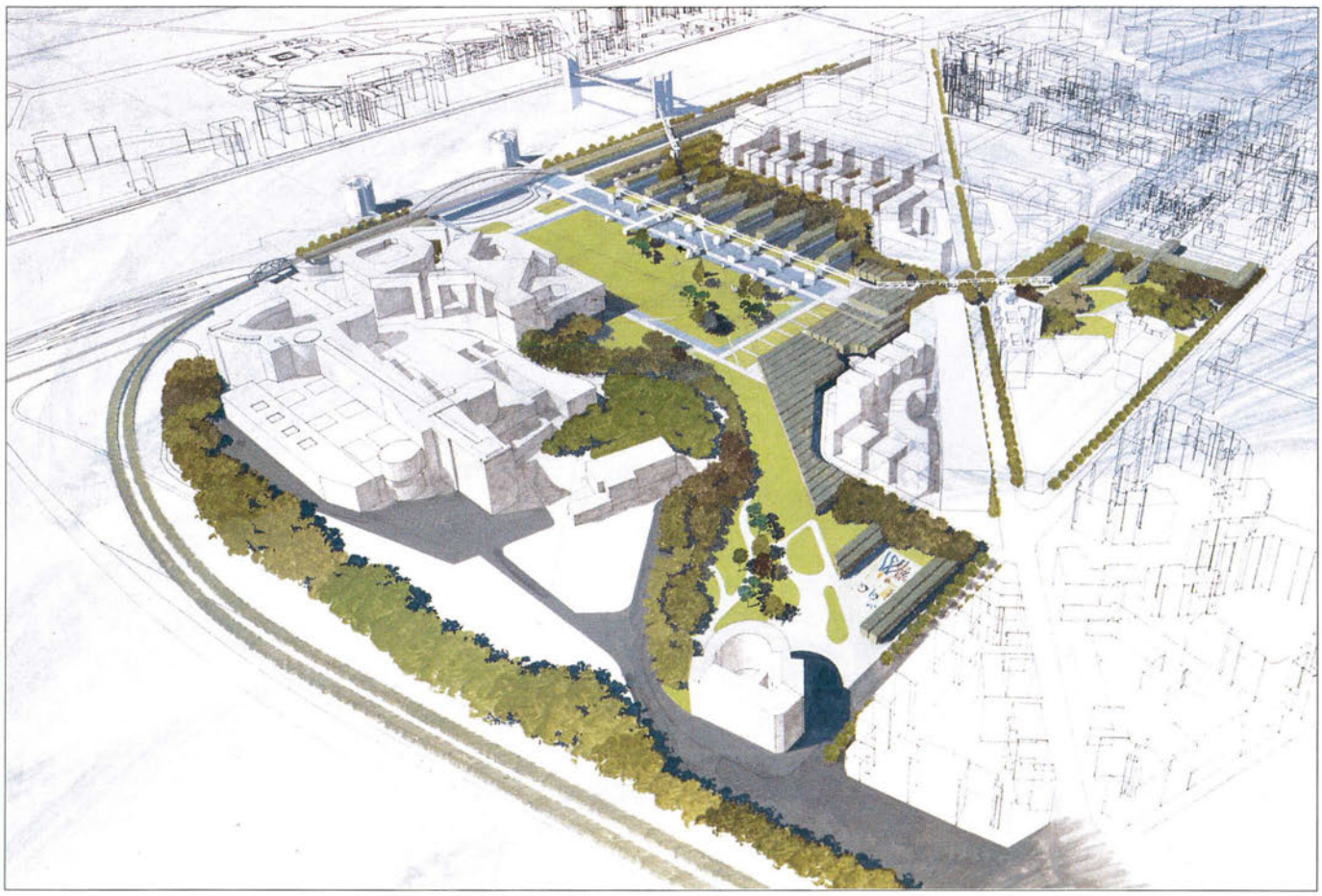
Voilà le point de départ ; après cela, bien sûr, il y a eu un travail long et approfondi, et cela n'a pas toujours été simple.

ALAIN PROVOST. Effectivement, la collaboration et la prise de décisions par quatre concepteurs de sensibilités différentes ont demandé du temps. Non pas quatre fois plus de temps, mais quatre fois quatre fois plus de temps !

A l'issue de cette démarche, toutes les dispositions ont été arrêtées, aussi bien ce qui concerne l'esprit et la volumétrie du parc qu'en ce qui concerne l'économie et la technique. Une alchimie compliquée a présidé à la répartition horizontale – en plan – et verticale – en lots de travaux – des rôles. Mais la rédaction commune d'un avant-projet très poussé a fait que l'ensemble du parc est propriété intellectuelle indissociable des uns et des autres.

En tant que mandataire commun des équipes, je dois préciser que la gestion technique et administrative d'une telle opération n'est pas de tout repos. C'est peut-être là que la pesanteur de l'association, par ailleurs fructueuse, fut la plus forte.

Vue aérienne du projet de parc proposé lors du concours.



Vous aviez émis lors du concours un certain nombre de propositions, hors du cadre strict du parc, concernant l'aménagement des quais. Comment ont évolué ces propositions ?

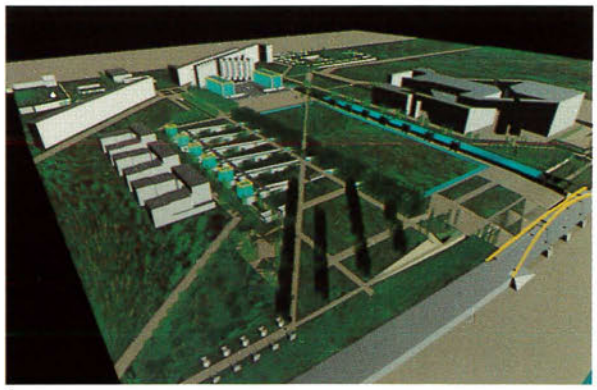
JEAN-PAUL VIGUIER. La construction du viaduc, essentielle pour le projet, est maintenant enclenchée, mais le marchand de matériaux qui occupe une partie stratégique du site n'a pas encore déménagé et, par ailleurs, la présence d'une quantité de réseaux sous le quai complique techniquement la réalisation de cet ouvrage.

Quant à l'aménagement des quais, il est apparu très vite nécessaire de dépasser les limites strictes du projet pour proposer une promenade continue, plus ambitieuse, d'autant plus qu'a été aménagé un début de promenade entre le pont Mirabeau et le pont Bir-Hakeim, et que, sur la suite du parcours, les centrales à béton et les sablières occupant le quai devraient partir d'ici à 1995. Autre argument : les immeubles très abîmés qui donnaient sur ce quai sont ou seront remplacés par le bâtiment de Canal Plus puis par le futur "îlot des 3 marches". A partir de ces données, j'ai réalisé pour le Port autonome et la Ville de Paris une étude sur la mutation de ce quai industriel, et j'ai proposé la création sur 1,5 km d'un espace fluvial de promenades et de loisirs, avec l'implantation d'activités liées au parc et à la Seine, situées dans des petits bâtiments sur le quai ou sur des péniches. Ce projet est très important parce qu'il va changer complètement la physionomie du parc. Le réaménagement des quais appelle aussi une passerelle qui traverse la Seine, et cette idée proposée lors du concours mériterait de revenir à l'ordre du jour.

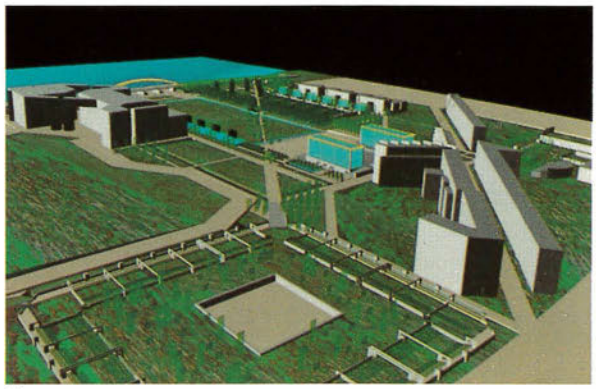
Dernier dispositif majeur de ce projet : l'aménagement d'une promenade haute sur la couverture, des trémies de la voie souterraine qui traverse le parc. Il y a là la possibilité d'un beau parcours paysager jusqu'au rond point du pont Mirabeau ou se situera l'une des entrées principales du parc.

Comment percevez-vous le parc aujourd'hui ?

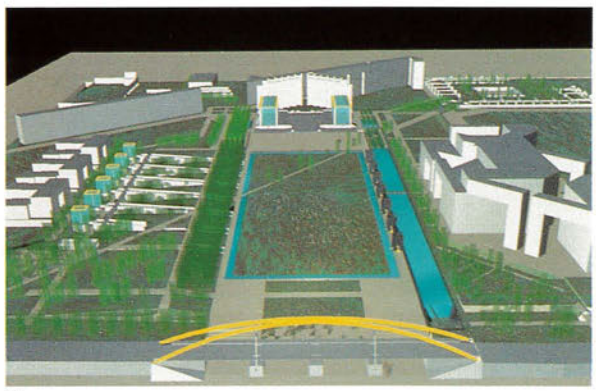
JEAN-PAUL VIGUIER. L'élaboration d'un tel projet suscite des doutes auxquels nous avons voulu répondre en stabilisant le parc par des tracés clairs. Il me semble que la pertinence de ce choix se sent bien aujourd'hui. Le développement de la masse végétale me surprend agréablement par sa rapidité, surtout à l'ouest, car à l'est le Ponant est plus fortement présent. Je crois surtout qu'un parc doit faire son expérience, affirmer sa présence par sa fréquentation et son animation. Le parc André-Citroën offre pour cela un vrai potentiel. La vie est déjà là, dans les multiples espaces créés. Les courses des enfants et leur façon de jouer avec les jets d'eau de l'esplanade en donnent une image gaie et prometteuse.



1



2



3

Etudes infographiques du parc André-Citroën, lors de la phase APD :
1 et 2. Vues aériennes du parc dans l'axe de sa plus grande diagonale en champ et contre-champ.
3. Vue de la Seine.

ENTRETIEN AVEC LES LAURÉATS

PATRICK BERGER ET GILLES CLÉMENT

Quelle a été la conception de votre projet lors du concours ?

PATRICK BERGER. En abordant ce projet, plusieurs questions se sont immédiatement posées : qu'est-ce qu'un jardin aujourd'hui ? Quelle idée de nature faut-il représenter ?

Je crois que l'idée de nature la plus pertinente à notre époque est celle qui rompt définitivement, d'une part, avec la notion de remplissage par le végétal et, d'autre part, avec la notion de mise en scène ou de figuration d'un lieu ou d'un temps mythique : je pense à la représentation par les jardins de l'Orient, de l'Antiquité, du Paradis, etc.

Nous sommes arrivés à un moment où le jardin ne peut plus figurer un monde, une histoire qui lui est extérieure, mais où il doit devenir son propre sujet de représentation. Autrement dit, son matériau spécifique, le végétal, doit lui-même se mettre en scène. A partir de ces réflexions s'est dégagée l'idée de créer un jardin en mouvement.

GILLES CLÉMENT. L'idée d'un jardin fondé sur le mouvement ne procède pas d'un déplacement de perspective, comme dans le passage du jardin classique au jardin romantique, mais d'un jeu sur la vie même des végétaux au sens strictement biologique du terme.

Il s'agit pour le jardinier de suivre, d'interpréter et d'orienter le cycle des plantes, variable en fonction des espèces.

Le meilleur cadre pour une telle observation est celui qu'offre la friche. Aussi, pour ce parc, j'ai proposé de créer une friche en l'installant d'emblée au niveau de richesse floristique le plus intéressant, qui serait atteint "naturellement" après dix ans d'abandon.

A partir de là, le travail du jardinier n'est plus de décider ce qui est bonne ou mauvaise herbe, c'est le mode biologique des plantes qui détermine l'emplacement et la forme des masses fleuries. Comme ce mode biologique est variable, ces masses fleuries suivent toutes sortes de mouvements, il en résulte une modification permanente de l'aspect du jardin. La succession des cycles biologiques doit être gérée pour mériter l'appellation de jardin : il faut qu'il y ait une adéquation entre une dynamique un peu violente et une esthétique. Mais l'esthétique, ici, n'est pas figée au moment du projet, elle se confronte en permanence à l'évolution des végétaux.

Comment cette idée de jardin en mouvement s'est-elle matérialisée dans le projet et comment a-t-elle évoluée après le concours ?

PATRICK BERGER. Dans le projet initial, le jardin en mouvement était au centre du parc, et tout autour s'inscrivaient des jardins thématiques qui avaient pour objet de figurer différentes forces de mouvement : le jardin des métamorphoses, le jardin des mutations, le jardin des graminées (en mouvement sous l'effet du vent) . Ces jardins périphériques constituaient le cadre même du parc et le traitement de ses limites avec la ville. Sur les 3 côtés, se manifestait, par ailleurs, la présence de l'eau dont les sources étaient diverses (fontaines, coursier, canal...). Le quatrième côté du cadre était la Seine elle-même, que s'appropriait ainsi le parc. Après la refonte des projets des deux équipes, le jardin n'est plus au centre, mais les jardins thématiques et les traitement de l'eau ont été conservés. Le jardin en mouvement a été déplacé sur l'un des côtés du parc dans le prolongement des jardins sériels, dont les séquences, constituées par les coursiers d'eau et les serres, présentent des transcriptions végétales des sept métaux : le plomb, le mercure, le fer, le cuivre, l'étain , l'argent, l'or.

De quelle manière, pour un tel projet, l'architecte et le paysagiste travaillent-ils ?

GILLES CLÉMENT. Les catégories conventionnelles architectes-paysagistes ne sont pas les bonnes. Nous ne nous sommes jamais, Patrick Berger et moi, trouvés en position de lutte. Ça a été une rupture complète avec cette concurrence habituelle entre le discours des architectes et celui des paysagistes.

PATRICK BERGER. Pour moi, le végétal ne sert pas à compléter les vides de l'architecture, et le travail du paysagiste ne sert pas à accompagner celui de l'architecte.

J'envisage le paysage comme le produit d'une réflexion entre un architecte-maçon qui serait du côté de la pierre et un paysagiste-jardinier qui serait du côté de la plante ou de l'arbre, chacun connaissant du mieux qu'il le peut chaque matériau. Un jardin, c'est la confrontation entre la pierre et l'arbre, la pierre qui défie le temps, et le végétal en mouvement. Cette confrontation met en valeur chacun des matériaux. Par exemple, dans le jardin blanc, les grandes fontaines en granit monolithique, très lourdes, s'opposent aux bambous extrêmement légers.

Sur quelles bases le travail en commun avec l'autre équipe a-t-il été possible ?

PATRICK BERGER. Il existait dans les deux projets une analogie géométrique et de dénomination d'un certain nombre d'éléments. Il y avait, par exemple, un canal dans les deux projets, l'un situé à droite, l'autre à gauche. Á l'issue du concours, le jury a repéré ces analogies et a clairement indiqué ce qu'il retenait de la proposition de chacune des équipes ; chacun des éléments importants était dans ce cadre nettement notifié. Les deux équipes ont ensuite défini ensemble une synthèse du plan général d'aménagement et de situation des éléments du programme, puis elles se sont réparti la conception proprement dite des différentes parties du parc et des ouvrages architecturaux correspondants.

GILLES CLÉMENT. C'est-à-dire qu'au fond nous avons essayé tous les quatre de résoudre le problème du parterre central, parce que la demande du maître d'ouvrage était que cet espace ne soit ni un "jardin en mouvement" ni une grande pelouse risquant d'être transformée en terrain de football. Nous avons ainsi été mis devant un cas extrêmement difficile, notamment à cause des éléments techniques qui entrent en jeu. Finalement, nous sommes arrivés à l'idée qu'il ne fallait pas que cet espace central soit une simple pelouse, mais qu'il reste une sorte de matrice du parc, un résumé, un abstract du jardin. C'est-à-dire que, sur ce parterre, il fallait installer une série d'éléments signifiants : cela a introduit finalement des jardins encastrés pour ne pas oblitérer la vue, et tout le système des éclairages par diodes qui, pour la lecture de nuit, a énormément de signification.

La répartition géographique est donc très nette ?

GILLES CLÉMENT. Nous avons eu à nous répartir certaines tâches qui touchent la totalité du parc et d'autres sur la base de critères géographiques. Pour ma part, je me suis occupé de la presque-totalité de la nomenclature des végétaux et de la totalité de l'éclairage. Ensuite, il y a la répartition géographique très précise où apparaît de façon évidente une différence d'écriture.

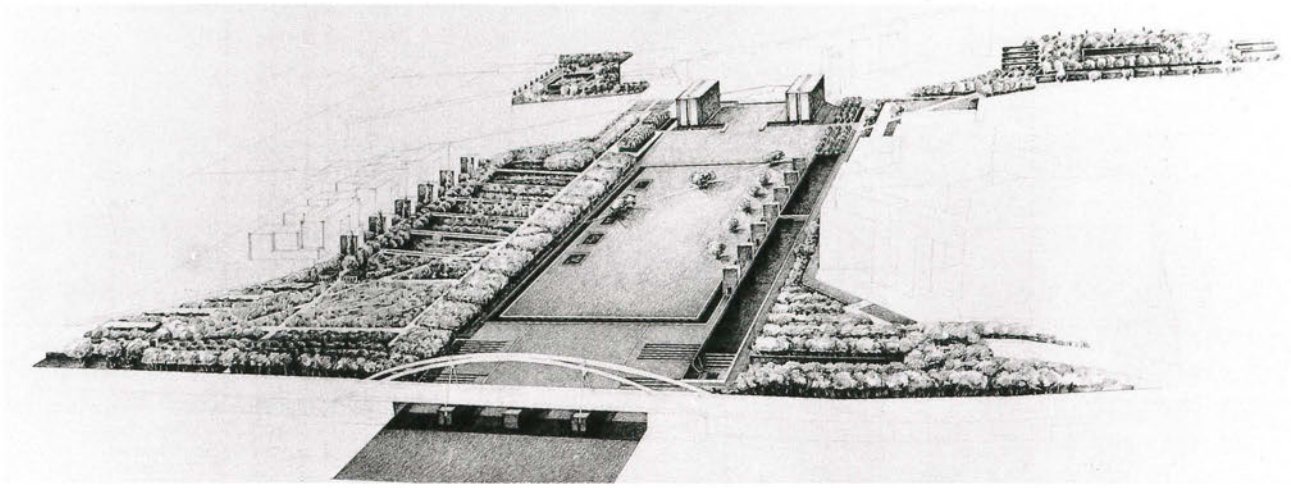
A propos des végétaux, je tiens à signaler l'initiative très intéressante prise par le maître d'ouvrage. C'est la première fois en France et à l'étranger que le contact avec des pépiniéristes est établi plusieurs années à l'avance, du moins avec cette précision dans le choix des plantes. Leur mise en culture a été programmée de telle sorte que tous les végétaux choisis existent au moment de leur plantation, et que ce soient rigoureusement les espèces choisies. La tâche était d'autant plus compliquée que nombre d'entre elles n'avaient encore jamais été utilisées en France, en tout cas à Paris et que, chacune d'elles ayant un but précis, il n'était pas question d'en remplacer une par une autre.

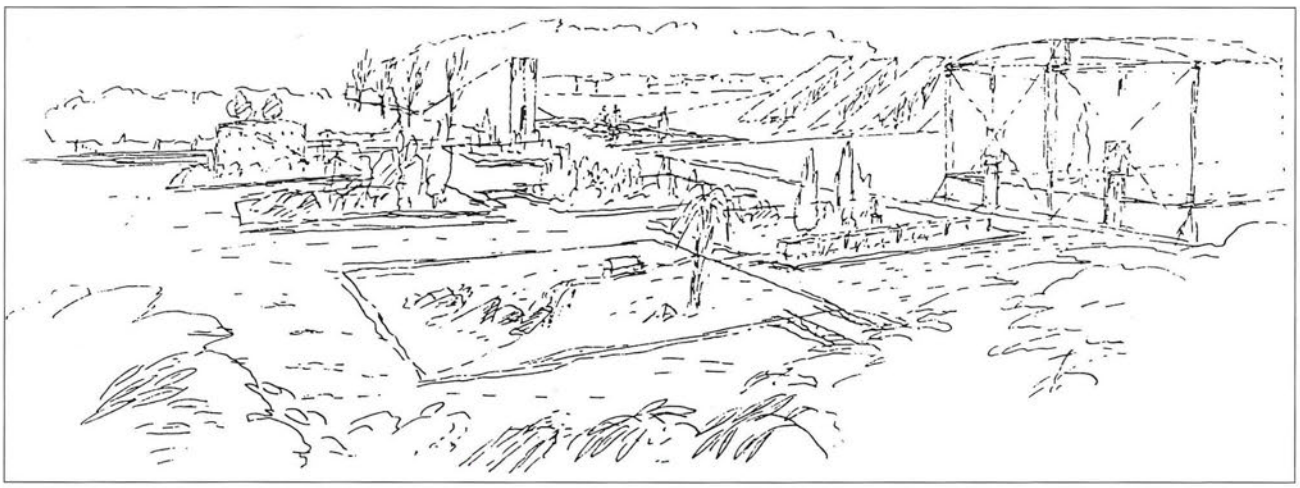
Comment percevez-vous le parc aujourd'hui ?

PATRICK BERGER. C'est une question qui appelle des réponses d'ordres très différents. La réalisation est encore inachevée, et des enjeux importants demeurent côté Seine ainsi qu'en fond de perspective. Mais il me semble que le parc est déjà, réellement, un élément urbain structurant, à grande échelle et aussi à une échelle plus locale par les vis-à-vis, l'interpénétration suscitée entre ville et jardin.

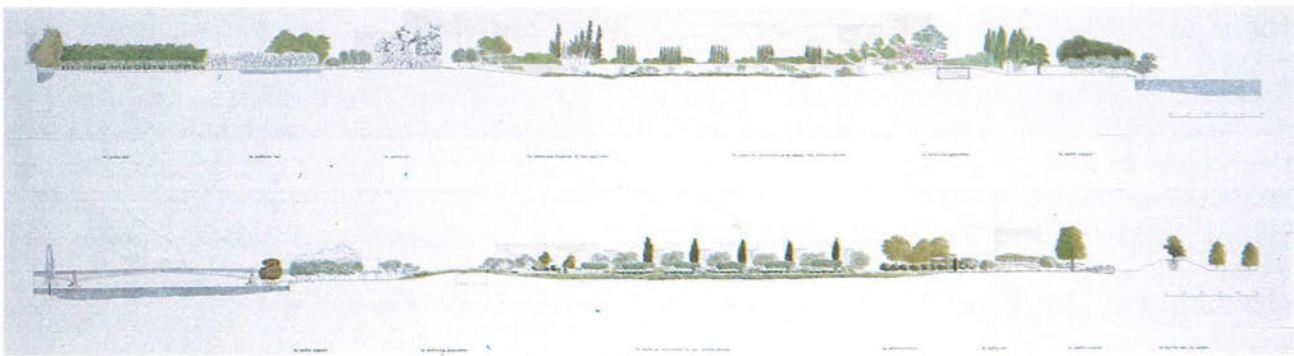
Le travail effectué à partir du matériau végétal – c'était une sorte d'innovation ou de retrouvailles lors de la conception – est bien reçu par le public, et d'ailleurs bien respecté. Plusieurs usages, plusieurs lectures de cette végétation apparaissent : la simple détente près d'une idée de nature, mais aussi un regard plus curieux appréciant le caractère composé, sophistiqué des jardins et de leurs plantes.

Vue aérienne d'ensemble du parc André-Citroën, lors de la phase APD.





Coupes sur le projet de parc proposé lors du concours.



LE PARC DE BERCY ET SON QUARTIER

PIERRE MICHELONI

Le futur parc de Bercy n'a trouvé sa définition précise qu'après la réalisation du Palais Omnisports et du Ministère des Finances et l'adoption des plans des opérations d'urbanisme qui l'entourent. Pourtant l'idée de créer ce parc, retenue par la Ville de Paris depuis le début des années 70, a été déterminante pour toute la conception de ce nouveau quartier du XII[e] arrondissement de Paris[1]. Elle constitue aujourd'hui le fondement essentiel de son organisation spatiale.

LES DONNÉES DU PROJET

Les directives édictées par le schéma du secteur "Seine sud-est" adopté par le conseil de Paris en 1973 et reprises par le SDAU de Paris en 1975 étaient succinctes : un parc entouré d'un quartier d'habitation et d'activités, avec l'implantation d'un grand équipement public au voisinage du boulevard de Bercy, à l'articulation avec le pôle tertiaire de la Rapée. En revanche, les données du site – et particulièrement celles des entrepôts de vin – étaient prégnantes et très explicites.

En effet, Bercy, plus que bien d'autres territoires à réaménager dans la capitale, est d'abord un lieu riche d'histoire : en premier lieu, celle du paysage rural qui couvrait la plaine de Conflans au Moyen Age, puis celle des hôtels particuliers et de leurs jardins qui se sont implantés dès le XVII[e] siècle le long de la rue de Bercy ; ensuite, celle des entrepôts de bois qui se sont installés le long de la Seine et progressivement développés à l'intérieur du site ; enfin, celle des entrepôts de vin, arrivés à partir du XVIII[e] siècle, et qui se sont maintenus jusqu'à nos jours.

Bercy a donc une forme très spécifique, qui est l'expression de ses différentes périodes historiques d'évolution ; leurs traces se sont superposées, chacune reprenant des données de l'occupation précédente, sans jamais l'effacer complètement. Outre une couverture végétale très importante – plus de 500 arbres de haute tige, pour la plupart des platanes –, Bercy présente ainsi un tissu original qui en fait un "monde à part" dans la ville, dont il fallait absolument garder la mémoire et le caractère.

Le site offrait donc un potentiel pour de futurs aménagements, et sa morphologie suggérait des lignes de force pour la composition ; mais il était nécessaire d'en interpréter les données dans de nouvelles écritures architecturales et urbaines.

LA RECHERCHE D'UN SYSTÈME

Dès le début des études, il est apparu que le nouveau quartier de Bercy devait traduire une double appartenance : celle, atypique, aux entrepôts de vin et celle, plus habituelle, au tissu urbain parisien dont il devait former le prolongement. La question était de savoir comment les différents constituants urbains existants ou à créer (masses bâties, jardins, voies publiques, découpage parcellaire) cohabiteraient dans une conception d'ensemble qui marquerait cette double appartenance. Pour la constitution d'un morceau de ville aussi important et aussi complexe, dont l'aménagement devait s'étendre sur plusieurs années, il était également indispensable que le système urbain choisi soit à la fois suffisamment fort pour résister aux données conjoncturelles de l'aménagement (évolutions du programme, fluctuations économiques, nouvelles techniques, expressions architecturales) et suffisamment souple pour les accepter sans rien perdre de ses qualités et de sa spécificité.

Une autre donnée majeure du site était son enclavement dans les faisceaux ferroviaires qui le bordent au nord-est et au sud-est. Le projet devait répondre à cette contrainte en prévoyant autour du parc des programmes mixtes et d'une dimension suffisante – qu'il s'agisse des logements ou des activités économiques – pour qu'ils soient capables d'apporter une réelle animation urbaine aux quartiers nouveaux. C'est d'ailleurs pour ce motif – et aussi, bien sûr, en raison de l'importance des terrains disponibles – qu'il avait été imaginé dès les années 70 d'accueillir à Bercy des équipements à fort rayonnement.

1. Voir aussi *Paris Projet* n° 27-28.

1

2

1 et 2. Dans les entrepôts de Bercy deux constructions anciennes dont la rénovation est prévue (doc Apur).

Vue aérienne des entrepôts de Bercy, 1990 Doc. Fr. Interphoto.

Le tracé des espaces publics et la localisation des programmes ont permis de définir un cadre qui réponde aux principales questions posées.

Le réseau de voirie mis en place reprend les deux trames juxtaposées sur le site : celle, intérieure aux entrepôts, issue de l'ancien parcellaire rural, et celle, extérieure, qui s'est développée indépendamment de la première, à ses frontières, et qui n'a investi son territoire qu'en quelques points particuliers. Ces deux trames ont été associées dans le nouveau dispositif de desserte de l'ensemble du secteur, à partir duquel s'organisent les masses bâties et les espaces libres.

Le parc se développe à l'emplacement des deux anciens entrepôts de vin, parallèlement à la Seine, en s'appuyant sur le tracé du quai, sous la forme d'une figure sensiblement rectangulaire. A l'image des grandes compositions monumentales qui se sont développées tout le long de la Seine au cours de l'Histoire, soit perpendiculairement au fleuve (Jardin des Plantes, Invalides, Trocadéro, École militaire), soit parallèlement (Orsay, le Louvre, les Tuileries), la direction majeure choisie pour la composition de Bercy est ainsi soumise au tracé de la Seine et situe le nouvel aménagement à l'échelle monumentale de la capitale.

Elle inscrit Bercy dans le quadrillage orthogonal dessiné par les berges, par les ponts de Bercy et de Tolbiac avec le boulevard de Bercy et la rue de Dijon qui les prolongent, et enfin par le parcours de la rue de Bercy et la rue de Pommard. Les voies nouvelles tracées autour des limites du parc reprennent et prolongent encore les directions de ce quadrillage.

Au sud de l'opération d'aménagement, ces tracés s'infléchissent et se dilatent en certains points pour retrouver la trame de voirie des anciens entrepôts. Cette adaptation est dictée par la volonté de préserver l'héritage de l'Histoire et la qualité de l'environnement qu'il apporte. L'utilisation des voies existantes, éventuellement remodelées, assure en effet naturellement l'insertion dans les quartiers nouveaux des plantations anciennes (à l'exemple des superbes alignements de la rue Neuve-de-la-Garonne) et des bâtiments intéressants, notamment des chais de la cour Saint-Emilion et des entrepôts Lheureux, inscrits à l'inventaire. Cette méthode s'applique tout particulièrement au parc lui-même, riche des plus beaux arbres et de certaines constructions dont la conservation a été décidée.

La présence du parc a également influencé le positionnement des programmes qui l'entourent. A son extrémité nord, le Palais Omnisports de Bercy, très visible du fleuve, amorce la poursuite du développement de la ville et apporte au quartier et au parc, créés sur les espaces antérieurement consacrés aux entrepôts, un élément puissant d'attraction ; à son extrémité sud, les activités commerciales et tertiaires, tournées en grande partie vers le commerce du vin et de l'agroalimentaire, doivent former un autre foyer d'animation susceptible de créer une "tension", une "dynamique en long", dont profiteront le parc et l'ensemble du quartier jusqu'au fond du site. Entre ces programmes, les îlots de logements se développent sur l'épaisseur disponible des terrains, jusqu'aux voies de la gare de Bercy ; ils bénéficient d'une situation et d'une exposition remarquables et d'une longue façade sur le parc.

Cette organisation des espaces publics et des programmes pourrait aussi permettre à l'avenir, quand les installations ferroviaires se modifieront, d'ouvrir Bercy vers le sud-est et de prolonger à nouveau le redéveloppement urbain vers les boulevards extérieurs et, au-delà, vers Charenton. Elle pourra encore, dans un futur proche, se relier aux aménagements prévus sur la rive gauche, pour constituer de part et d'autre de la Seine un ensemble urbain fort, lisible et cohérent à l'échelle de la capitale.

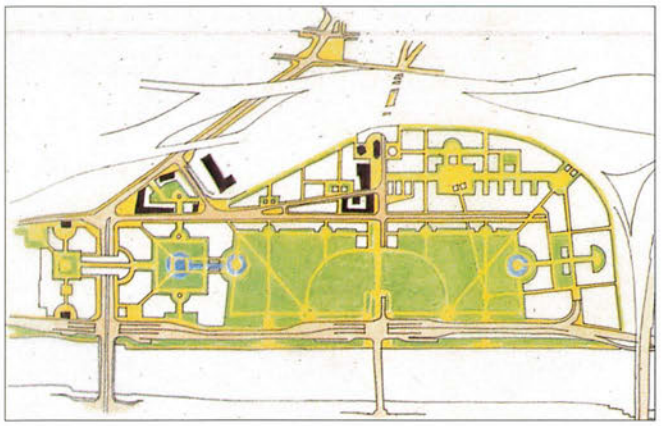
LE PROJET DU PARC

Les orientations du concours pour la conception du parc de Bercy, lancé en 1987, se sont appuyées très largement sur les études d'aménagement antérieures.

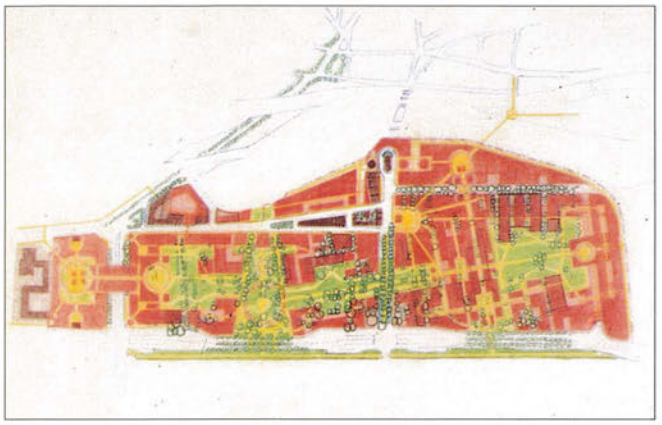
Certaines de ces orientations traduisaient des choix précis : la figure d'ensemble, sensiblement rectangulaire et parallèle au fleuve; l'emprise de 12 à 13 ha (environ 700 x 170 m) ; la partition en deux espaces séparés par la rue de Dijon : deux tiers sur le Petit Bercy, un tiers sur le Grand Bercy (l'un des enjeux de la consultation étant de faire un parc unique de ces deux parties) ; la volonté de réaliser un parc public clos, accessible aux heures d'ouverture des équipements parisiens ; la création d'un parking à proximité du Palais Omnisports, afin d'améliorer les capacités de stationnement pour les spectateurs, et aussi d'accueillir les autocars utilisés lors des manifestations sportives et culturelles.

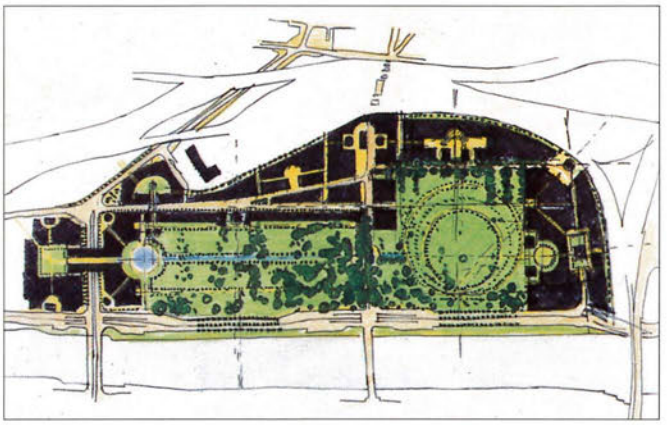
D'autres orientations étaient inspirées par le site : le maintien de la couverture végétale et celui des bâtiments intéressants ; la création – suggérée – d'une terrasse en bordure de la voie express, afin de réduire les nuisances phoniques et visuelles, mais aussi d'offrir une promenade haute associant par le regard le parc et le fleuve.

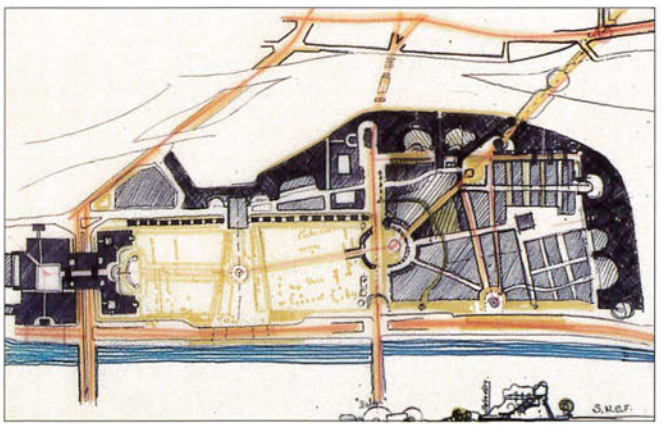
Certaines directives, enfin, étaient plus ouvertes à l'interprétation : d'abord, la juste proportion à trouver entre un traitement à l'échelle du site de Seine sud-est et simultanément à l'échelle du quartier ; ensuite le programme, même s'il devait être "plus proche du quotidien que du spectaculaire" en raison du fort rayonnement des équipements publics et privés placés sur sa bordure immédiate ;

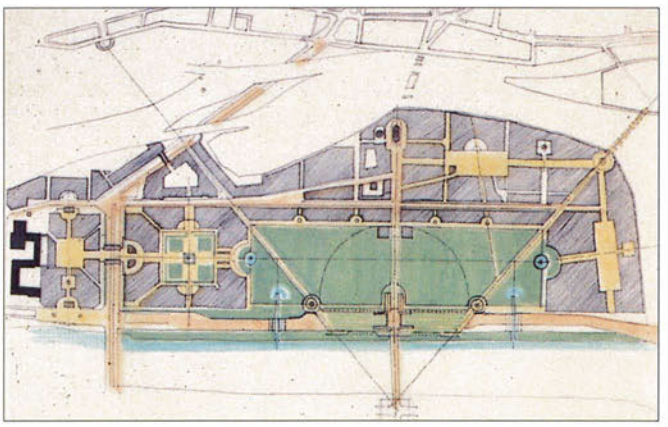


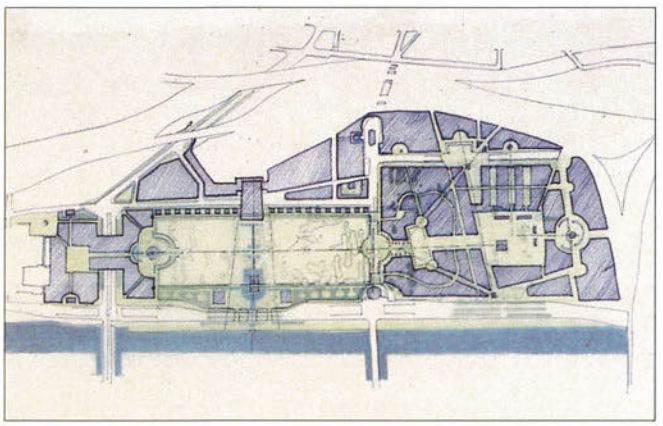
Atelier parisien d'urbanisme, études pour le parc et le quartier de Bercy, avant la construction du POPB (1974-1978).
Ces premières esquisses, antérieures à l'implantation du Palais Omnisports Paris-Bercy et du Ministère des Finances, illustrent les réflexions sur la forme et l'étendue du parc, compte tenu de la volonté d'accueillir sur le site des programmes importants, susceptibles de créer des quartiers animés dans un espace enclavé par les emprises SNCF et les quais (dessins Pierre Micheloni).

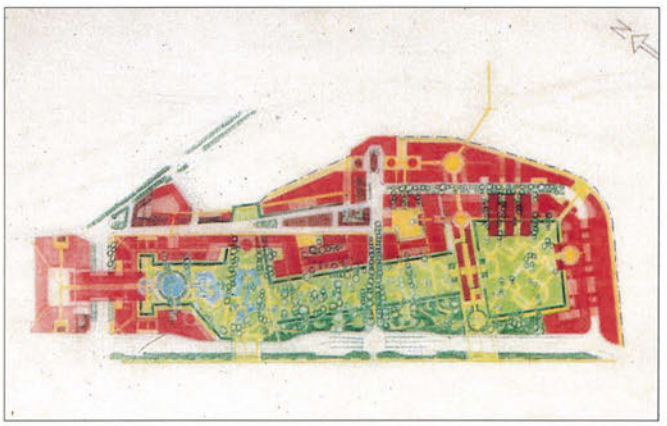


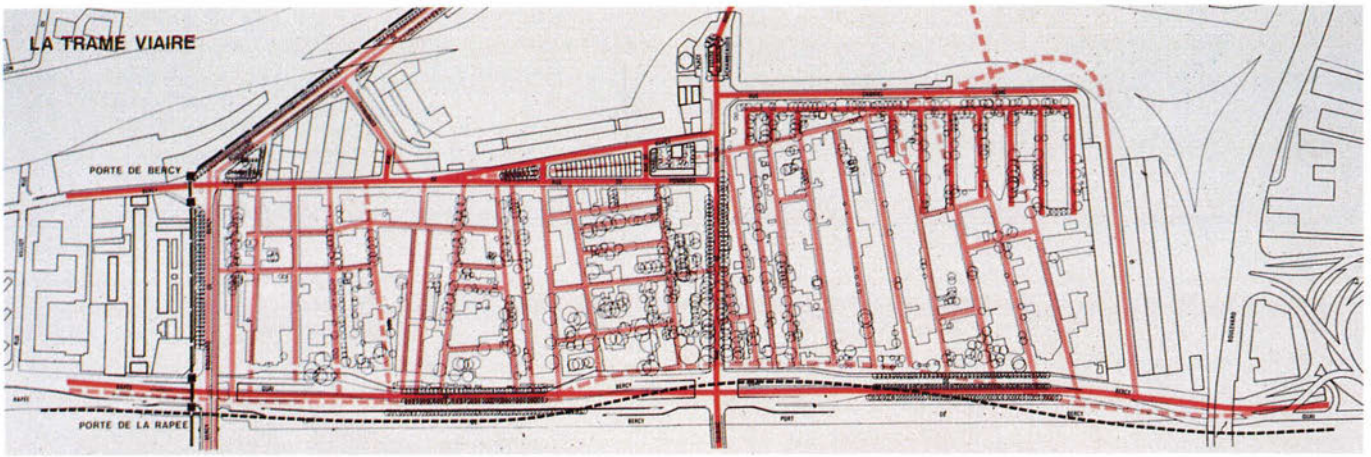




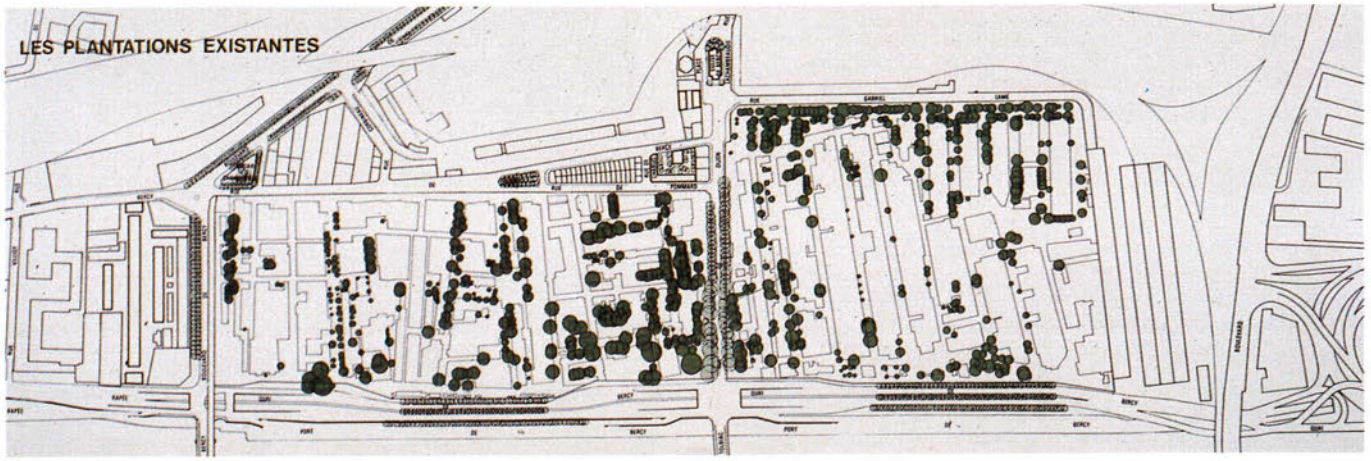




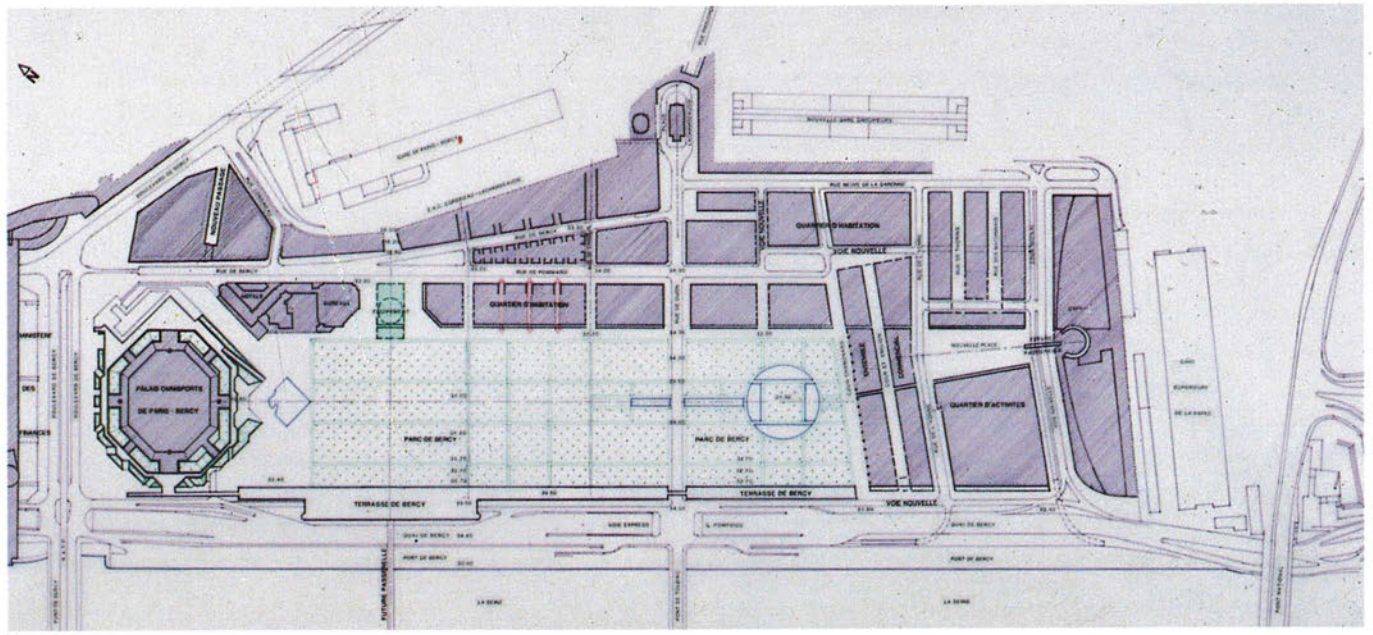



LA TRAME VIAIRE
PORTE DE BERCY
PORTE DE LA RAPEE

1


LES PLANTATIONS EXISTANTES

2


PALAIS OMNISPORTS DE PARIS - BERCY
QUARTIER D'HABITATION
QUARTIER D'ACTIVITES
PARC DE BERCY
TERRASSE DE BERCY
VOIE NOUVELLE

3

PAGE 126-127

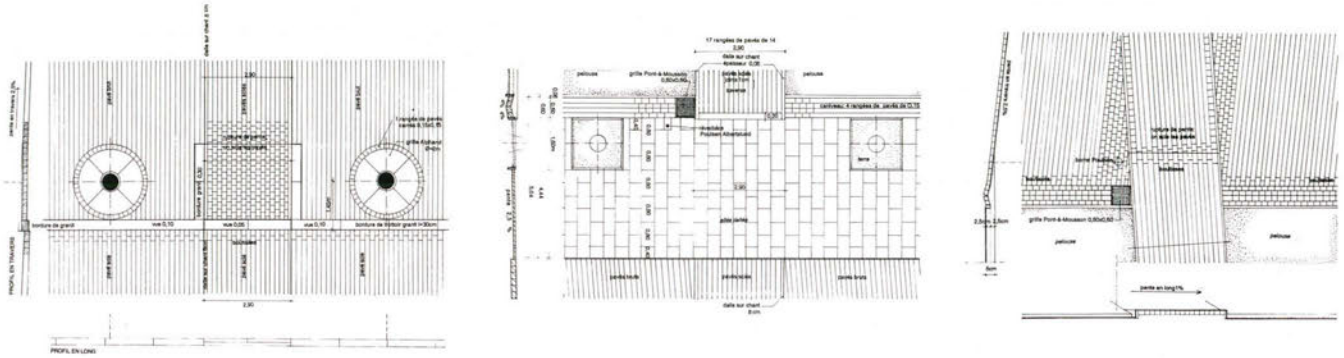
1. Le réseau des voies avant la construction du POPB (1978). La trame est constituée selon deux logiques, appartenant chacune à deux époques différentes : en rose, celle héritée des jardins aristocratiques du XVIII[e] siècle et figée par les lotissements du XVIII[e], en rouge celle de l'urbanisation des XIX[e] et XX[e] siècles.

2. Les plantations existantes avant la construction du POPB (1978).

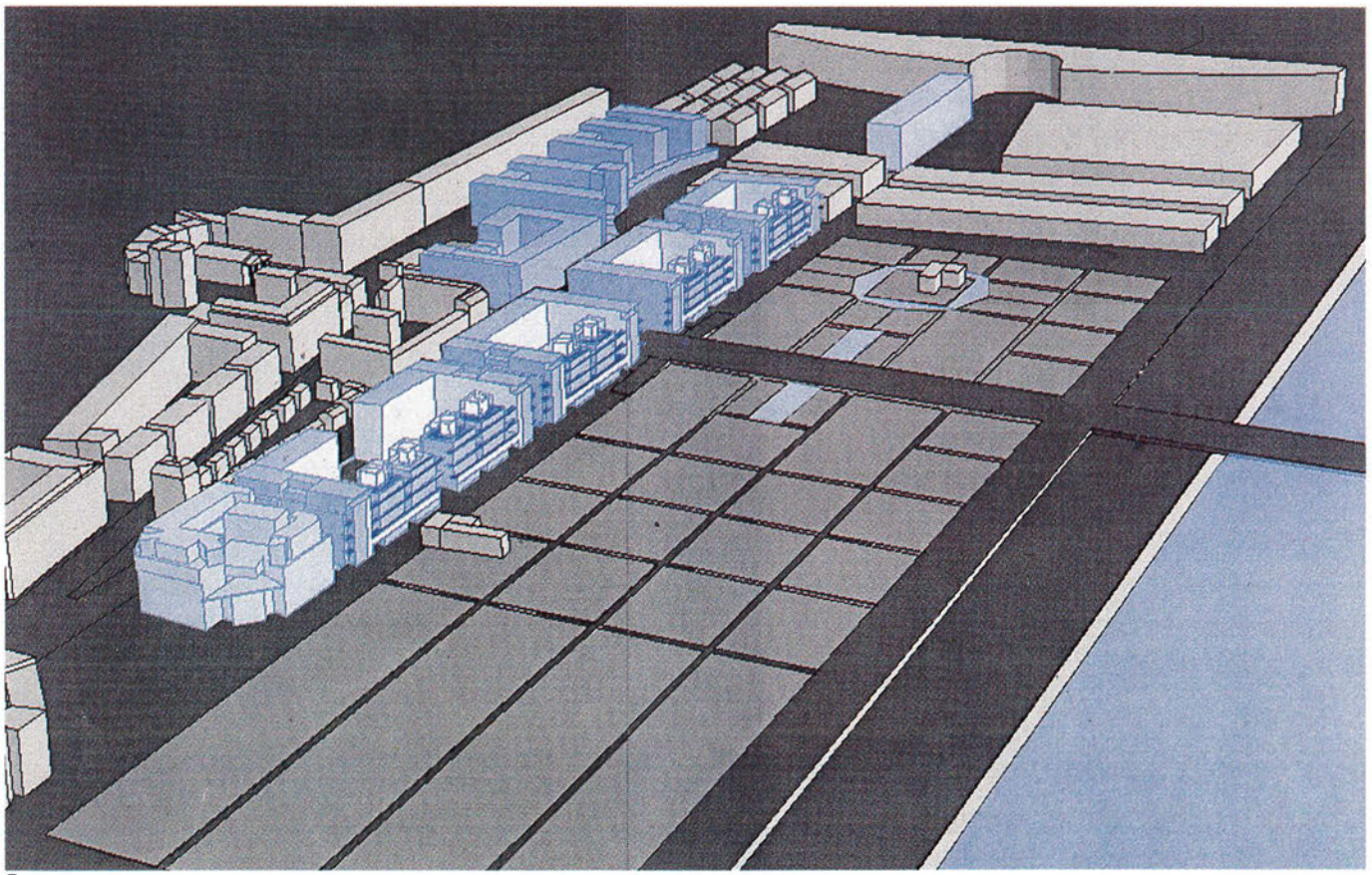
3. Le lotissement et le parc, tels que préfigurés par les documents administratifs.

4. Muriel Pagès, étude pour la voirie du quartier de Bercy, détails de calepinage de sol, 1991.

5. Jean-Pierre Buffi, architecte : principes pour la coordination urbaine et architecturale des immeubles de logements: fragmentation du linéaire de façade, aménagement de jardins au cœur d'îlots ouverts, de manière à dilater l'emprise du parc dans la profondeur des quartiers d'habitation.



4



5

enfin, la demande d'exploiter les contraintes liées à l'environnement et à l'enclavement du site. Sous cette dernière rubrique étaient évoqués les accès et les liaisons avec la périphérie, tout particulièrement la liaison avec la berge basse de la Seine, suggérée au-dessus ou au-dessous de la voie Georges-Pompidou ; le souhait était également formulé que les thèmes des entrepôts, leurs marques, leur disposition en creux par rapport aux terrains voisins, etc., bref le "génie des lieux" ne soit pas oublié mais au contraire utilisé dans les propositions.

Les concurrents étaient également interrogés, de façon plus subsidiaire, sur leurs idées pour le traitement des enveloppes bâties à construire le long du parc, en rapport avec la conception de celui-ci. Les propositions – très diverses – issues du concours sont évoquées et illustrées par l'article suivant.

Le projet lauréat – dû à l'équipe constituée par les architectes Marilène Ferrand, Jean-Pierre Feugas, Bernard Huet et Bernard Leroy, et le paysagiste Ian Le Caisne – s'est largement conformé aux orientations du cahier des charges. Le titre, "le Jardin de la mémoire", choisi par les auteurs qui évoquent leur projet pages 150 à 153, exprime d'ailleurs clairement la référence à l'histoire et à la morphologie du lieu. La composition est fondée sur l'idée du palimpseste : "écrire sur l'écrit". En effet, le dessin proposé pour le parc est issu de la superposition des deux tracés contenus dans le site, sans qu'aucun n'efface l'autre. La trame extérieure aux entrepôts, prolongée dans le parc, lui assure un tracé régulier qui l'ancre définitivement dans son quartier et dans le site de la Seine. Cette trame, écrite en majeur, fixe une géométrie de base, marquée par l'orthogonalité. C'est à partir d'elle que se développent les éléments structurants (limites, séquences, grandes liaisons, etc.). Enfin, elle met en scène le Palais Omnisports, sans pour autant assujettir le jardin à sa présence. La trame intérieure des entrepôts est maintenue en mineur dans ses tracés et dans ses matériaux. Elle affleure à la première et donne au jardin son deuxième niveau d'écriture, plus délicat et plus intime. Le maintien de ce tracé ancien permet de garder la totalité des alignements d'arbres et certaines constructions, qui deviennent assimilables à des "fabriques".

Comme le conseillait le cahier des charges, une grande "terrasse du bord de l'eau" est proposée entre le parc et la voie Georges-Pompidou. Située à environ 5 m au-dessus du niveau des quais, elle permet d'appuyer la passerelle piétonne qui franchira la voie express et le fleuve. A l'intérieur du parc, un vaste mail longe la terrasse sur toute sa longueur, formant une large promenade en contrebas.

Le jardin est divisé en trois grandes séquences spatiales et fonctionnelles. La première est constituée par un vaste espace engazonné face au Palais Omnisports, aménagé de façon simple en "prairie". La seconde séquence comprend neuf jardins thématiques, séparés par le carroyage des allées. Ces "parterres" représentent la mémoire des jardins ordonnés des anciennes résidences aristocratiques de la plaine de Bercy ; ils reprennent des thèmes traditionnels des jardins français : le jardin des simples, la roseraie, le labyrinthe, les jardins des senteurs, ou rappellent encore le passé plus récent du site avec des treilles et des vignes. La troisième séquence, située de part et d'autre de la rue de Dijon, est traitée en un jardin romantique, composé autour d'un canal qui s'achève à l'est par un bassin circulaire accueillant, sur une île, une maison conservée. La liaison entre les deux parties du parc, de part et d'autre de la rue de Dijon, est assurée de deux façons : par un passage piéton sous la rue, qui accompagne le canal, et par deux passerelles lancées au-dessus de la voie, appuyées sur des talus engazonnés dissimulant la rue depuis le parc.

La mise au point du projet

Le projet établi lors du concours a été ultérieurement précisé quant à son organisation interne, mais aussi et surtout quant à ses limites en contact avec les espaces publics et les constructions qui le bordent.

Les études complémentaires ont porté sur plusieurs espaces importants du parc ; elles ont repris, parfois profondément, les propositions initiales, au fur et à mesure que certains programmes contigus au parc devenaient, eux aussi, plus précis.

L'entrée depuis la rue de Bercy. Cette entrée du parc deviendra probablement son accès principal, car celui qui existe depuis le parvis du Palais Omnisports exige la montée d'escaliers qui en diminuent la lisibilité. Placée entre un programme de bureaux et le bâtiment de l'American Center, cette entrée est également inscrite sur l'un des axes majeurs du projet d'aménagement de Bercy : celui qui traverse la "prairie" – zone qui restera hors clôture – et relie les escaliers de la gare de Bercy, les grands emmarchements donnant accès à la terrasse, la future passerelle et, sur la rive gauche, le parvis de la Bibliothèque de France.

L'idée de départ était de marquer l'entrée par un petit bâtiment placé dans le vide de 70 m de largeur qui, à cet endroit, sépare les constructions. Plusieurs programmes – serres, marché aux fleurs, théâtre de marionnettes – et différentes solutions d'implantation et de nivellement du sol ont été examinés. Finalement on s'achemine aujourd'hui vers la réalisation d'un espace ouvert et planté, affichant mieux le parc sur la rue, agrémenté d'une sculpture monumentale dans l'axe de la passerelle.

LE PROLONGEMENT DE LA TERRASSE. Les études ont rapidement souligné l'intérêt d'allonger la terrasse "du bord de l'eau" au-delà des dimensions du parc, pour atteindre celles de l'ensemble du site de Bercy. Il est donc envisagé de la prolonger jusqu'au boulevard de Bercy, au nord, et jusqu'à la rue de l'Yonne, au sud. Elle reliera ainsi, dans une composition très affirmée à l'échelle du fleuve et de ses quais, le Palais Omnisports, le parc et l'ensemble commercial de la cour Saint-Emilion.

LA PASSERELLE ET LES LIAISONS AVEC LES BERGES. Lors du concours du parc, la passerelle sur la Seine n'était qu'une possibilité à ménager pour l'avenir. Les décisions relatives à la construction de la Bibliothèque de France sont venues modifier cette situation. La position de la passerelle et la conception de la terrasse ont été précisées en conséquence, ainsi que les liaisons entre terrasse et berges de la Seine. Les études se poursuivent actuellement sur le cahier des charges de cette future traversée, liaison fonctionnelle mais, en même temps, lieu de promenade au-dessous du fleuve, entre Bercy et Seine rive gauche.

LE FRANCHISSEMENT DE LA RUE DE DIJON. La liaison sous cette rue, indispensable pour maintenir la continuité du parc, a dû être revue pour conserver le plus grand nombre possible d'arbres existants. Les dimensions initialement envisagées ont été réduites pour limiter les excavations et préserver au maximum les réseaux situés sous la rue, tout en permettant le passage des piétons et du canal.

L'ACCÈS À LA STATION MÉTÉOR. Afin d'éviter l'abattage d'arbres cour Chamonard et en raison de différentes contraintes techniques, il a été décidé de déplacer légèrement la ligne de métro automatique Météor, qui passe ainsi sous le parc, à son angle sud-est. Cette modification a entraîné un travail très précis de redéfinition des limites du parc et de sa clôture, afin que l'accès à la station n'apparaisse pas comme une échancrure brutale, mais comme un élément de composition associant l'accès au métro et l'une des entrées du parc.

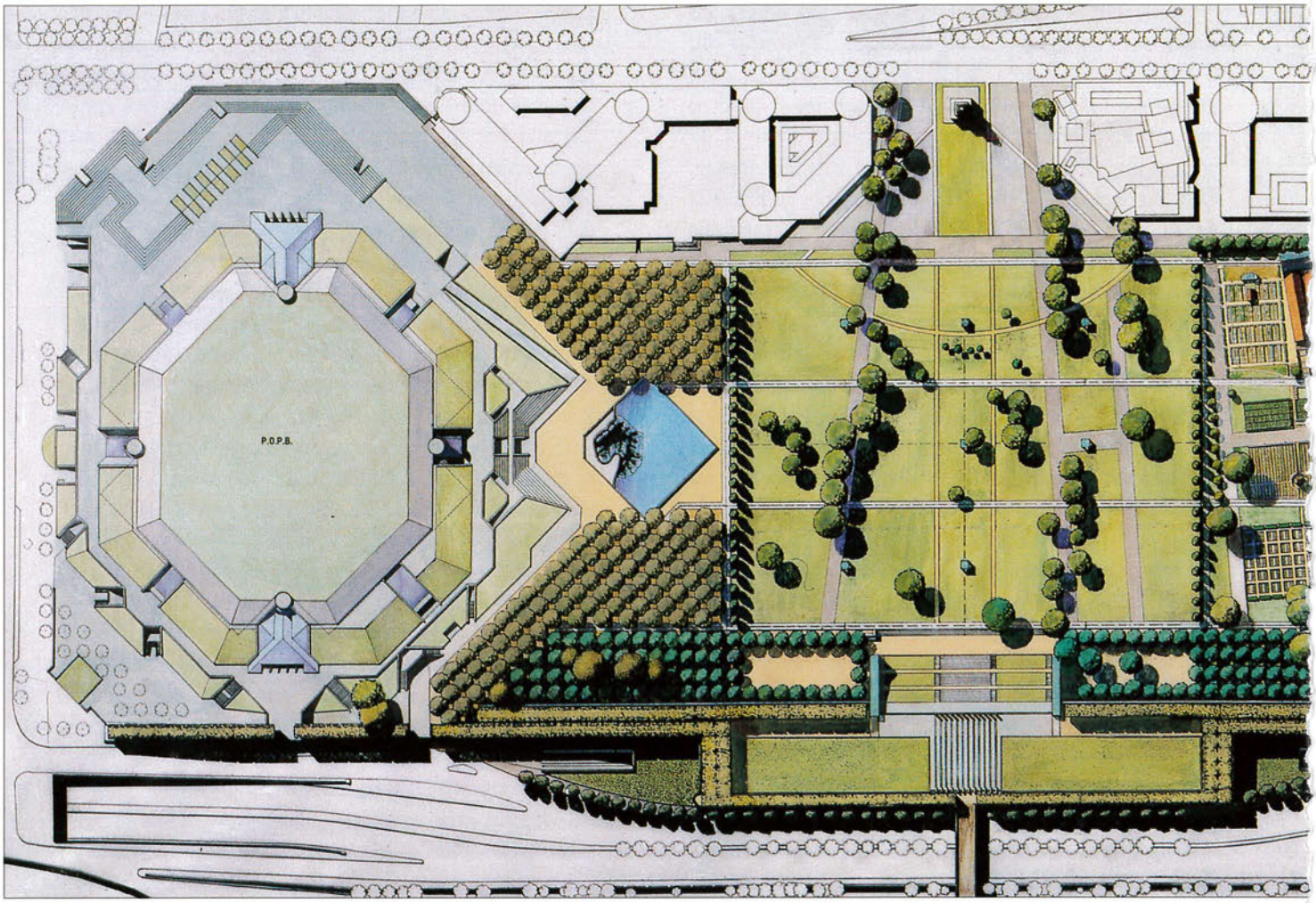
Des études approfondies ont également été consacrées aux espaces immédiatement voisins du parc. Deux de ses bordures bâties étaient prédéterminées : le Palais Omnisports de Bercy, dont le revêtement de gazon s'inscrivait à l'avance dans la continuité d'un espace planté, et, au sud, le programme commercial de la cour Saint-Emilion dont la volumétrie devrait rester limitée de façon à intégrer les chais conservés.

Pour la façade du quartier de logements, il a été demandé à Jean-Pierre Buffi, architecte, d'établir des prescriptions assurant une coordination urbanistique et architecturale. Sa proposition a été de créer des îlots ouverts, laissant voir leurs espaces plantés intérieurs qui prolongent visuellement le parc. Le long des voies publiques perpendiculaires au parc, chacun des îlots est bordé de constructions continues : les "refends". Face au parc, les proues de ces bâtiments encadrent des "plots" de conception plus libre. La continuité de la façade urbaine reste affirmée par des balcons reliant, dans chaque îlot, ces constructions discontinues et par des règles communes d'écriture architecturale. Les lots de constructions s'étendent jusqu'à la rue de Pommard ; ils ont été répartis entre dix architectes qui traitent chacun soit deux refends bordant une voie publique, soit deux "plots" contigus.

Une réflexion d'ensemble sur l'espace public a été confiée à Muriel Pagès, architecte, afin de donner une réelle qualité à cet élément essentiel du paysage urbain. Son travail a porté à la fois sur la conception générale – alignements, nivellement, accès piétons et automobiles – et sur le traitement détaillé : matériaux, calepinage, plantations. L'allée du parc mise en œuvre parallèlement aux bâtiments riverains donnera, dès 1993, une première illustration de l'ambiance originale créée à l'interface de ville et du jardin.

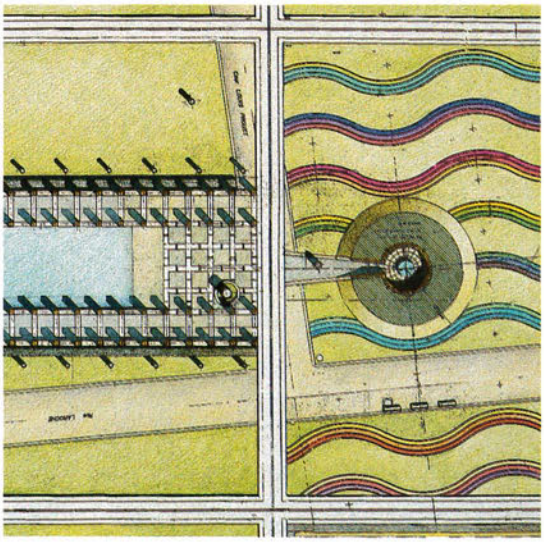
En même temps que se réalisent les bâtiments, une "architecture des vides" dessine ainsi, peu à peu, le futur Bercy. Le parc, les rues et les places forment la structure essentielle de la ville et, depuis le début, orientent le projet. Leur traitement progressivement précisé, et jusqu'à leur rapport avec certains espaces privés, modèle le paysage qui identifiera demain ce nouveau quartier de Paris.

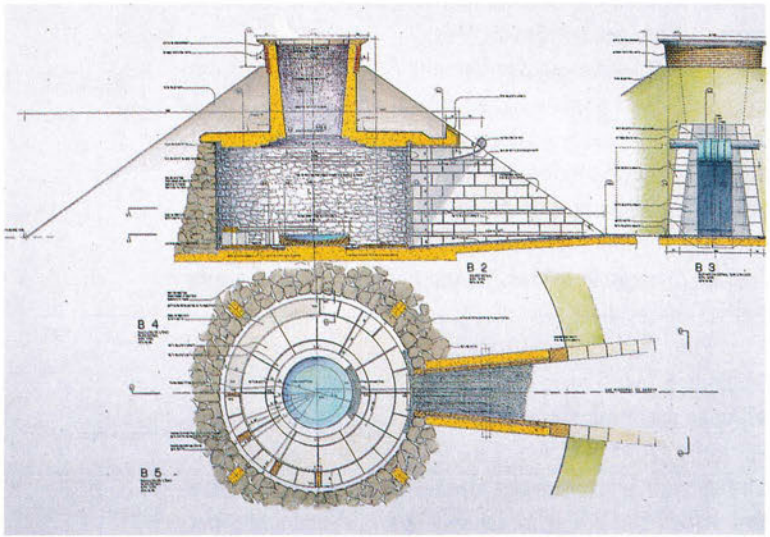
P. M.

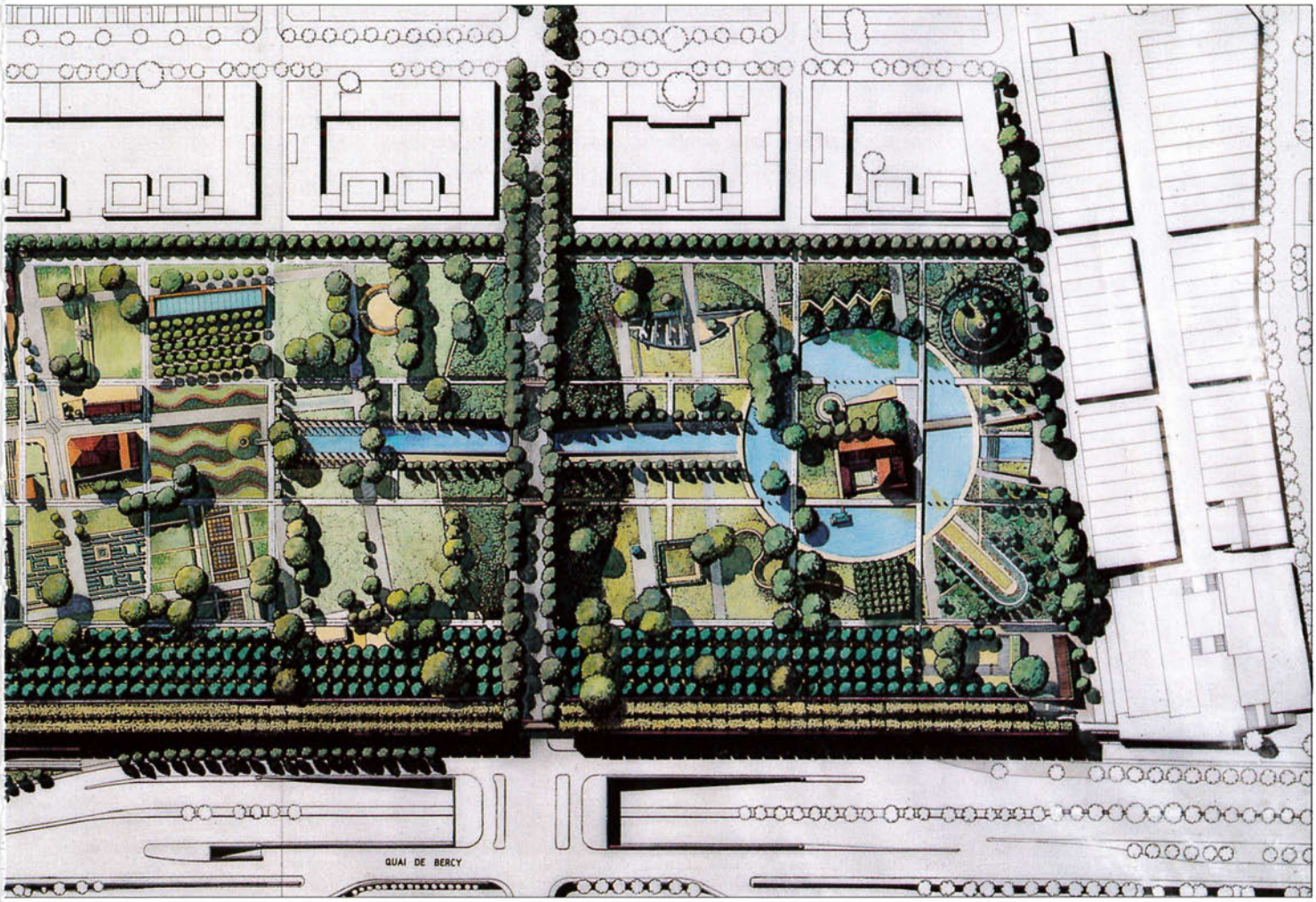


Marilène Ferrand, Jean-Pierre Feugas, Bernard Huet et Bernard Leroy, architectes, Ian Le Caisne † et Philippe Raguin, paysagistes, plan d'ensemble du parc de Bercy, 1992.

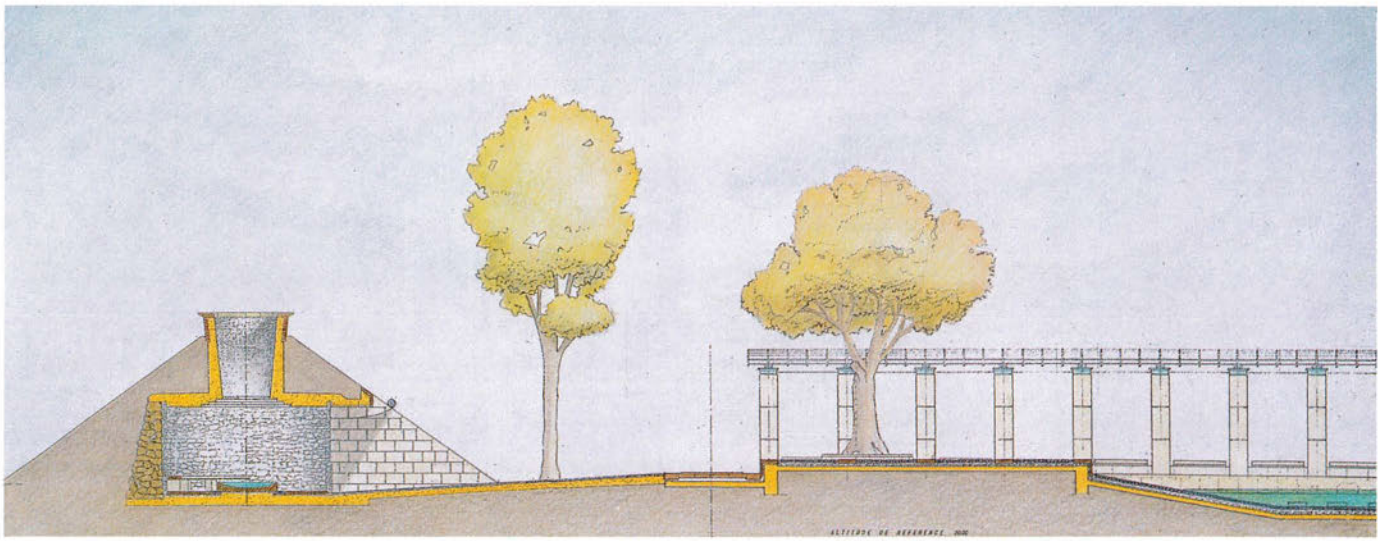
Le pavillon de l'eau et l'amorce du canal, situés dans l'axe du jardin ; coupe et plan d'ensemble, et détail du pavillon, 1992.







Cette série de dessins laisse deviner les règles de composition qui se sont imposées à l'équipe de maîtrise d'œuvre. A grande comme à petite échelle, le pittoresque est moins arbitraire que dicté par le site : la position des arbres impose certaines pentes et contre-pentes ; ailleurs ce sont les bâtiments conservés ou, plus systématiquement, les voies anciennes qui forcent l'élargissement ou le rétrécissement de certains passages.

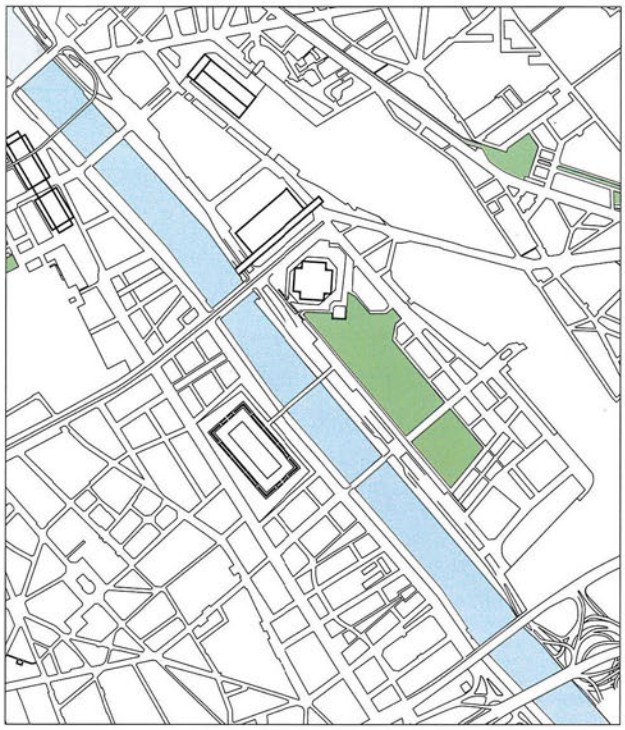


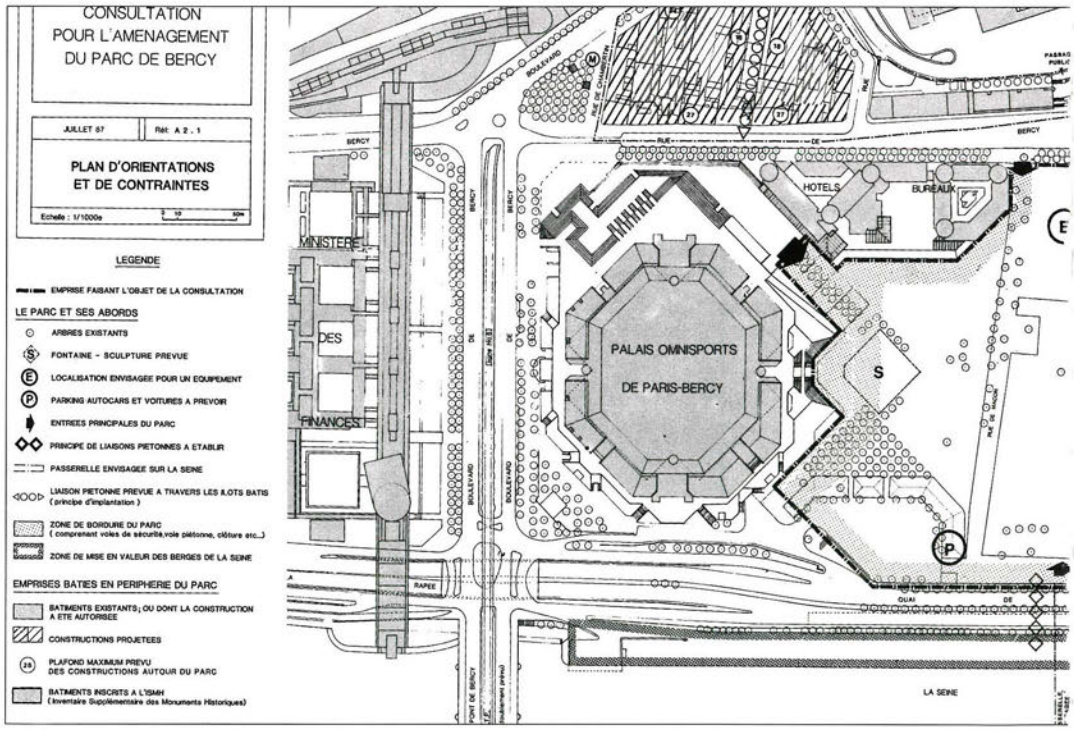
LE PARC DE BERCY

CONCOURS EUROPÉEN 1987

Concours organisé pour la Ville de Paris par l'Atelier parisien d'urbanisme, avec la Direction de l'aménagement urbain et la Direction des parcs, jardins et espaces verts.

Situé à l'entrée de la Seine dans Paris, et par là même prédestiné à l'entreposage des marchandises acheminées par voie fluviale, Bercy



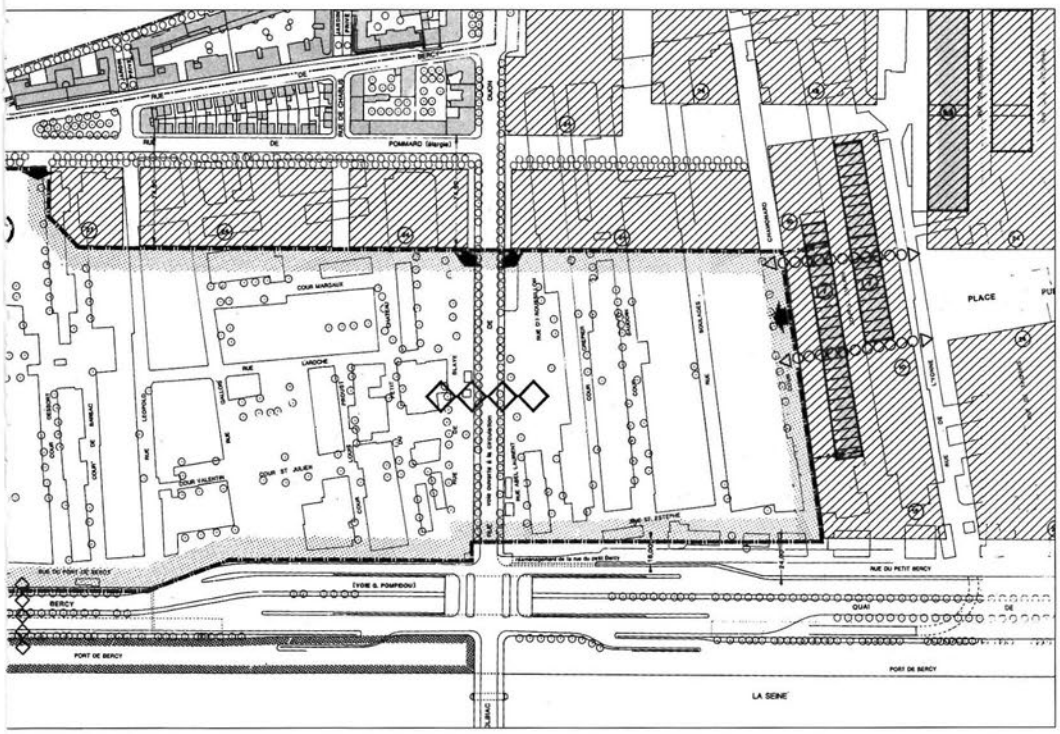


devint au début du XIX[e] siècle l'un des principaux marchés européens des vins et des spiritueux. C'est de cette époque que date l'aspect qu'on lui connaissait encore récemment, celui d'un village abrité sous de larges frondaisons, entouré de grilles et parcouru de voies ferrées.

Le déclin de son activité et la qualité de son site appelaient une reconversion définie, dès 1973, par le schéma d'aménagement du secteur Seine-sud-est. Le parc est donc un élément d'un dispositif à grande échelle, qui embrasse les deux rives du fleuve, depuis les gares d'Austerlitz et de Lyon jusqu'aux limites de la ville.

Dix équipes sélectionnées parmi cent six candidatures européennes (46 étrangères) ont été consultées pour la conception du parc. Leurs propositions devaient porter sur un rectangle de 13 ha environ longeant la Seine, mais séparé d'elle par la voie rapide Georges-Pompidou, bordé à l'ouest par le Palais Omnisports de Bercy, au nord par des îlots de bureaux, logements et équipements et, à l'est, par des programmes commerciaux et tertiaires. Les projets devaient tenir compte d'orientations précises, découlant des études d'urbanisme : traiter le parc "à l'échelle de Paris" ; imaginer "un programme plus proche du quotidien que du spectaculaire" ; résoudre la question de l'isolement du terrain dû aux voies routières et ferrées, ainsi qu'aux nombreux équipements qui l'entourent ; tirer parti de la singularité de ce lieu, héritage de son histoire.

A l'intérieur du parc existaient également plusieurs contraintes importantes : la conservation de nombreux arbres anciens, souvent de grande qualité ; la coupure de la rue de Dijon, qui traverse l'emprise en la dominant de 2 m ; la présence de nombreux réseaux et d'une nappe phréatique haute. Il était enfin demandé d'intégrer au projet des locaux de service, un parking répondant notamment aux besoins techniques du Palais Omnisports et de mettre en valeur l'arrivée de la future passerelle franchissant la Seine.

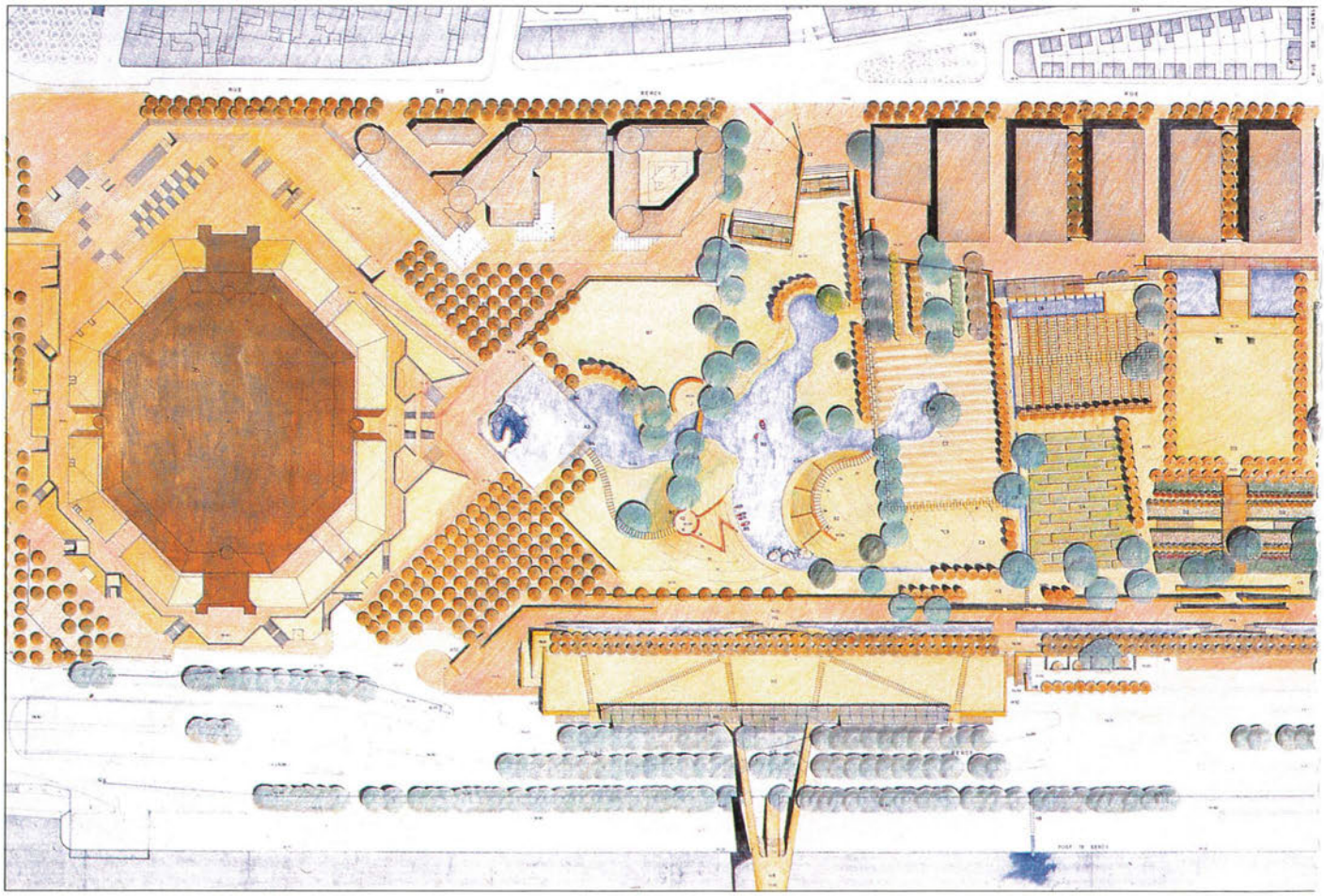


LE PARC DE BERCY, DIX PAYSAGES SUR LE MODE CONDITIONNEL

THIERRY GRILLET

"La modernité, c'est le transitoire, le fugitif, le contingent..." Charles Baudelaire, "Le peintre de la vie moderne", in *Curiosités esthétiques.*

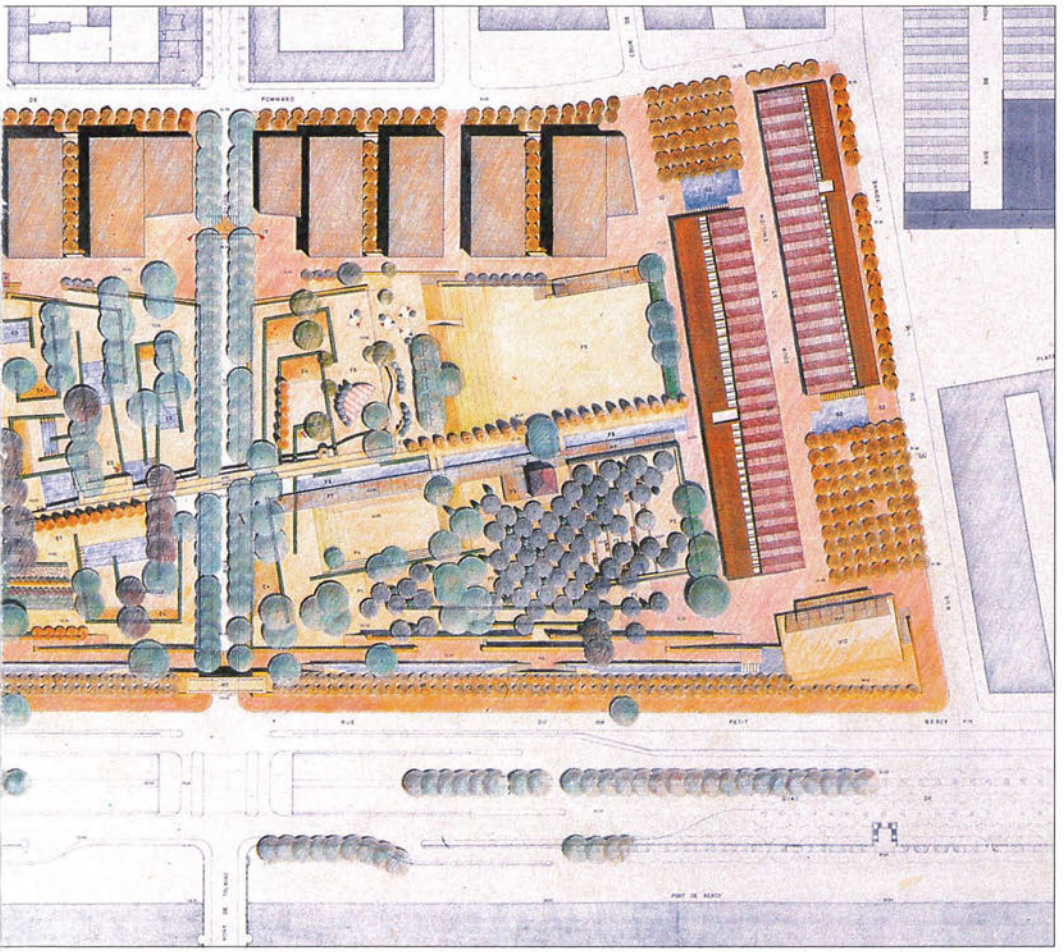
Concours sage que cette consultation de Bercy. Bien rangée en épi, la quasi-totalité des projets enregistre et confirme, sans jamais vraiment les discuter, les intentions d'un programme, dont la grande ambition est de préserver une tranche de passé. Tendance somme toute normale – et pourquoi pas légitime, dans une époque "patrimoniante" ? – à la rétrospection qui saisit, à intervalles réguliers, toutes les sociétés. Le XVIII[e] siècle a ainsi "rustiqué" sa ville, qui grignotait, sur les bords, une édénique nature. Le XIX[e] a été secoué par une fringale médiévale dans le temps même où il découvrait les locomotives à vapeur. L'hypermnésie est aussi le marqueur, par contraste, de la vigueur d'une modernité, si on peut l'appeler ainsi, qui nous met la tête dans la malle aux regrets. Il est vrai, par ailleurs, que Bercy représente la dernière grande occasion de confirmer le mouvement d'équipement des jardins dans Paris depuis Louis XIII.



Avec son air de "mémorialiste", le parc de Bercy, tel qu'il est défini dans les directives, manifeste probablement quelque chose de la modernité ambiante. Qu'est-ce donc, au fond, que le projet lauréat – "les jardins de la mémoire", précisément – sinon la manifestation allégorique d'un nouvel *ars memoriae* ? Avec sa trame respectueuse du tracé de la voirie haussmannienne, ses microprogrammes, son réseau et, au cœur du cœur, dans sa centralité, un bâtiment intégralement préservé. Il y a de la carte à puces dans Bercy. Logique du stockage, des mémoires, du fichier. Mais cette passion pour la mémoire n'a rien de commun avec les spasmes rétrospectifs dont on parlait. Les uns recomposaient le passé, quitte à le trahir ; l'autre a l'air de conditionner des bits d'information.

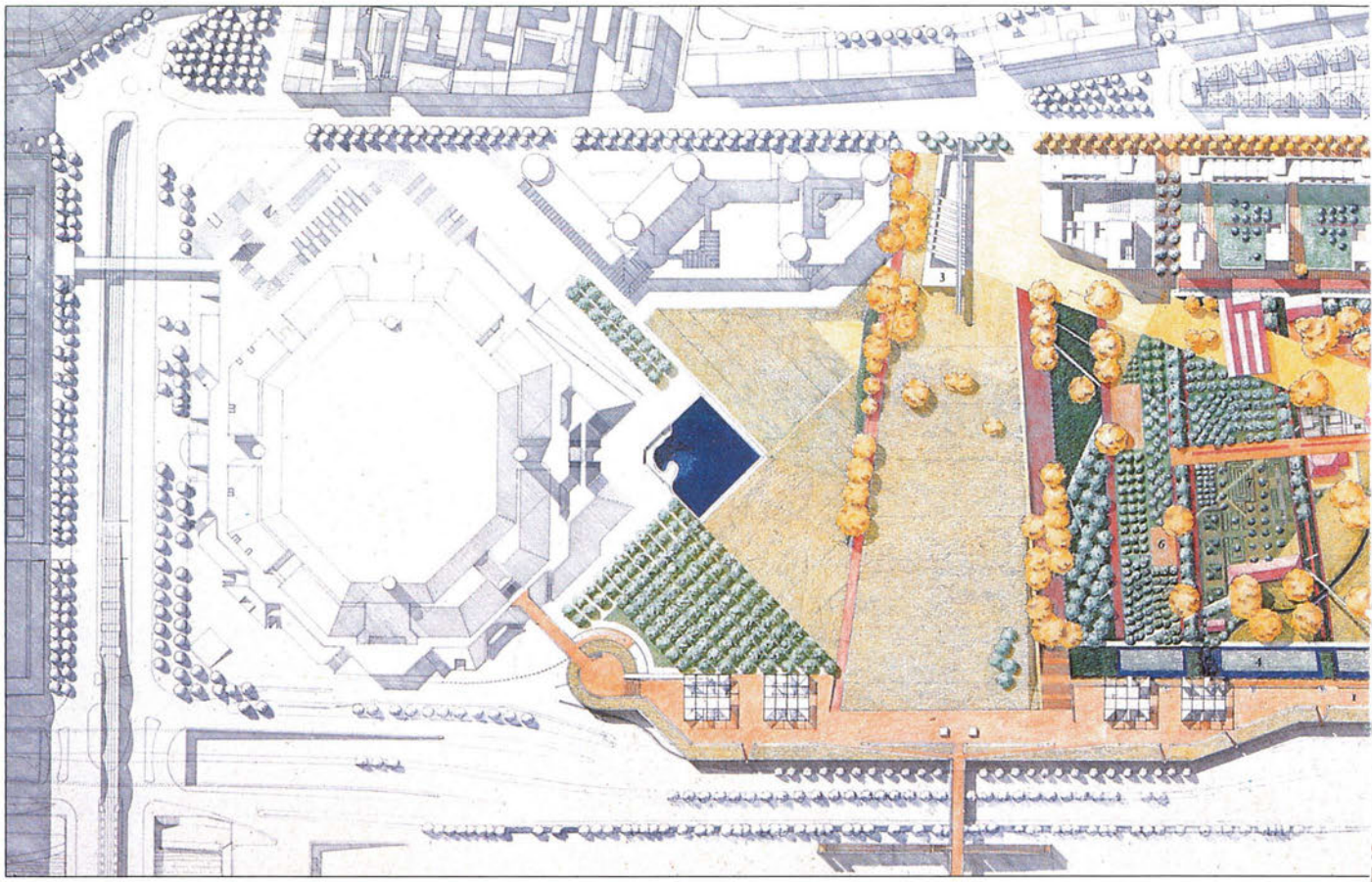
C'est sans doute parce que Bercy est au cœur d'une recomposition futuriste de l'Est parisien qu'il ne peut qu'être "patrimonialisé". Le "charme" du déjà-là, ce résiduel de ce que la ville comptait comme énergie industrieuse, doit être préservé, rendu "manifeste" – à la façon dont l'analyste éclaire le sens latent du rêve – à défaut d'acoucher du jardin-manifeste de la fin du XX[e] siècle. Comment pourrait-il en être autrement ? L'emballement pour le concours prolonge en l'organisant le désarroi qui a saisi la décennie dernière. Dans les décombres des avant-gardes, sans plus de projets théoriques fédérateurs, la commande publique tâtonne et se donne des repères formels. Quelle est l'incertitude qui se répercute dans ce concours particulier et qui aboutit à la livraison d'un parc "tautologique", tendant à ne réserver à la nature dans la ville que la seule archéo-nature de la ville ?

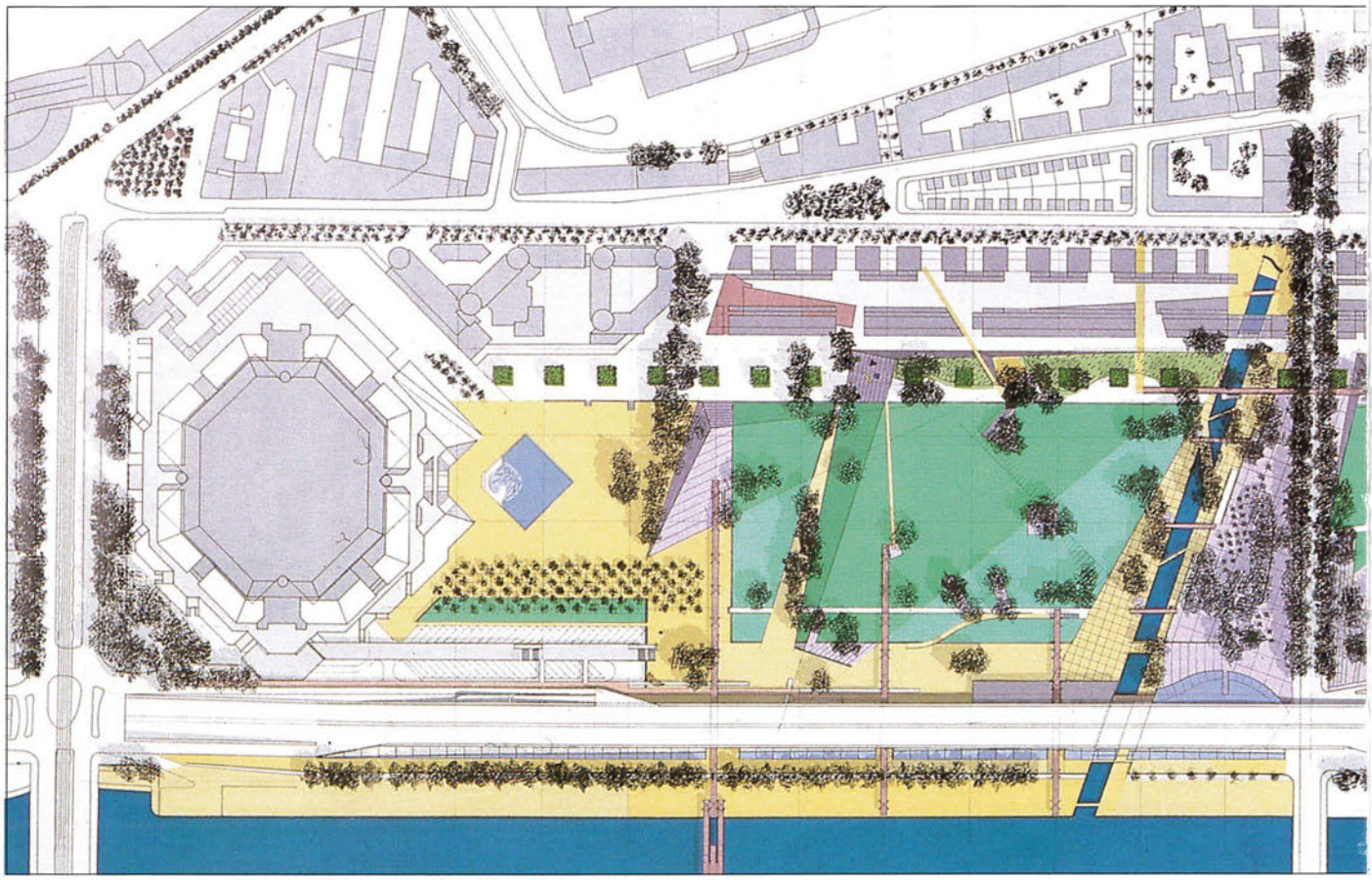
Mais même si le projet lauréat occupe une place éminente et paraît réaliser, au plus près, l'esprit du concours, il n'est pas tout le concours. L'intérêt d'ailleurs qu'il y a à se pencher sur toutes les copies tient surtout au fait que ces dix jardins précipitent, au conditionnel, les modes d'être du jardin. D'une façon générale d'ailleurs, le paysage, dans sa naturalité, obéit à une lente histoire du regard : Russel, au XIX[e], rend désirables les Pyrénées, comme William Gilpin, au siècle précédent, avait levé le rideau sur l'Ecosse, paysages jusqu'alors "invisibles" pour les contemporains. Le jardin, à l'inverse, se construit à travers des événements datés et se soumet à une histoire à rotation rapide, aux modes. Ainsi, Musset s'ennuie à Versailles. Les paysages dessinés par Le Nôtre, qu'admirait le duc de Saint-Simon, dégoûtent, un siècle plus tard, le mar-

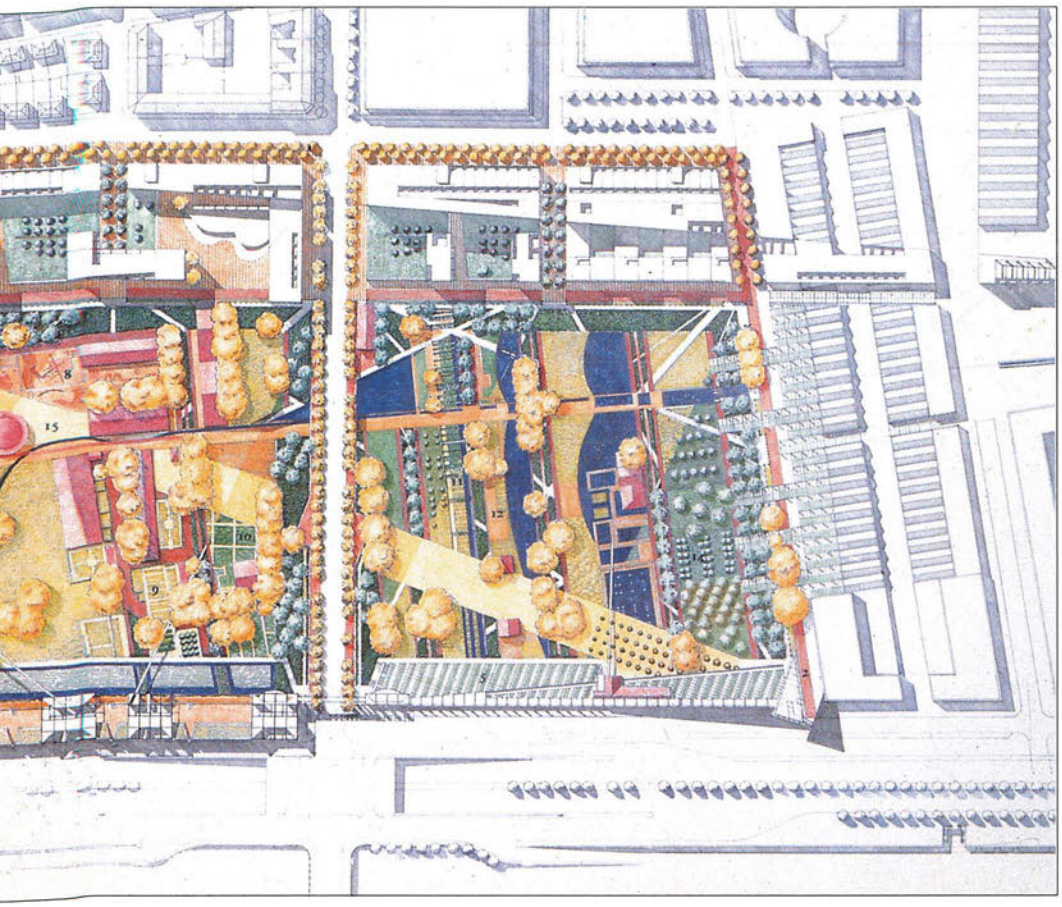


Enrique Battle Durany, architecte, Juan Carrillo de Albornoz, paysagiste, projet pour le parc de Bercy, plan, 1987.

"C'est une grande terrasse continue le long de la Seine qui unifie ce parc conçu comme un collage d'"éléments conventionnels extraits des modèles originels. Cela permet de comprendre le parc comme un ensemble de parties conventionnelles qui s'organisent de façon non conventionnelle..." (extrait de la notice de présentation).

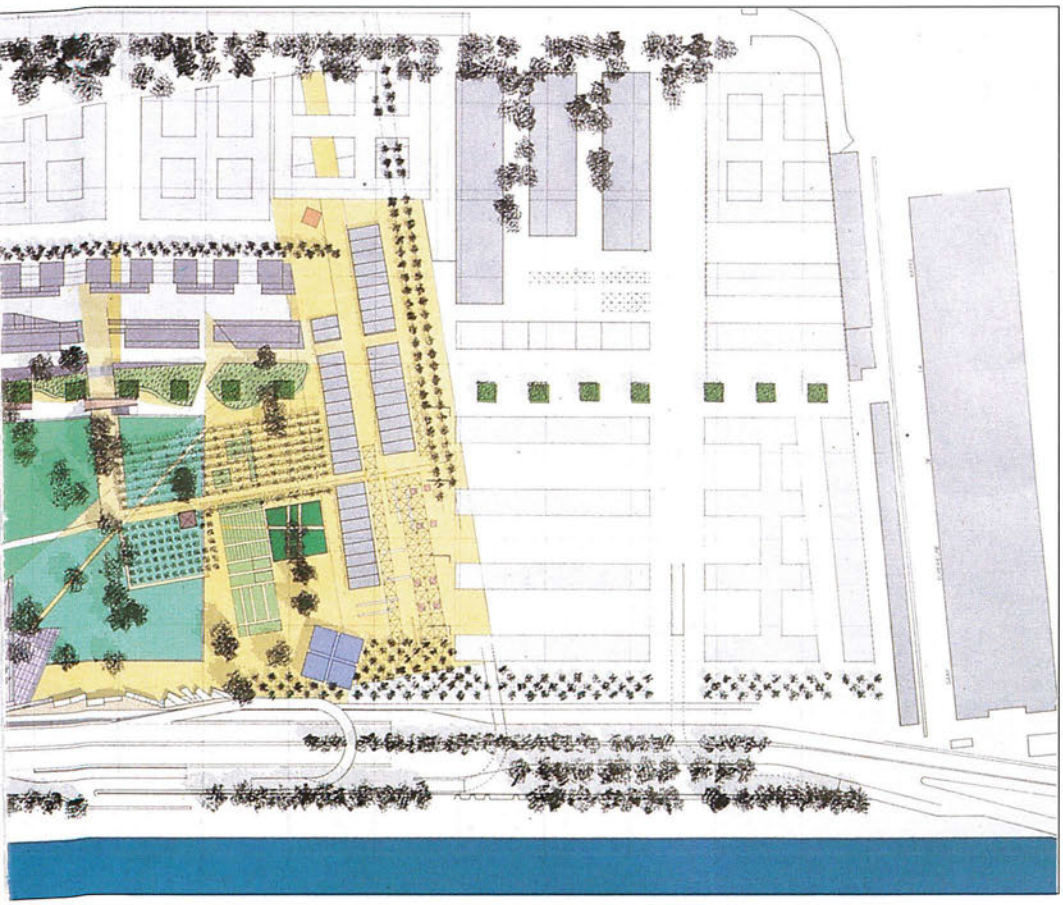






Pierre Colboc, architecte, Atelier Paysages, paysagiste, projet pour le parc de Bercy, plan, 1987.

Les concepteurs s'attachent à conserver la trame du parcellaire ancien, le long d'une large diagonale qui fédère les espaces qui s'y inscrivent. Ce travail s'appuit sur une certitude : "au-delà des nostalgies passéistes, la fragmentation du lieu, la présence presque physique du temps, la friche sont autant d'éléments qui ancrent ce terrain dans notre époque et permettent de développer un projet moderne".



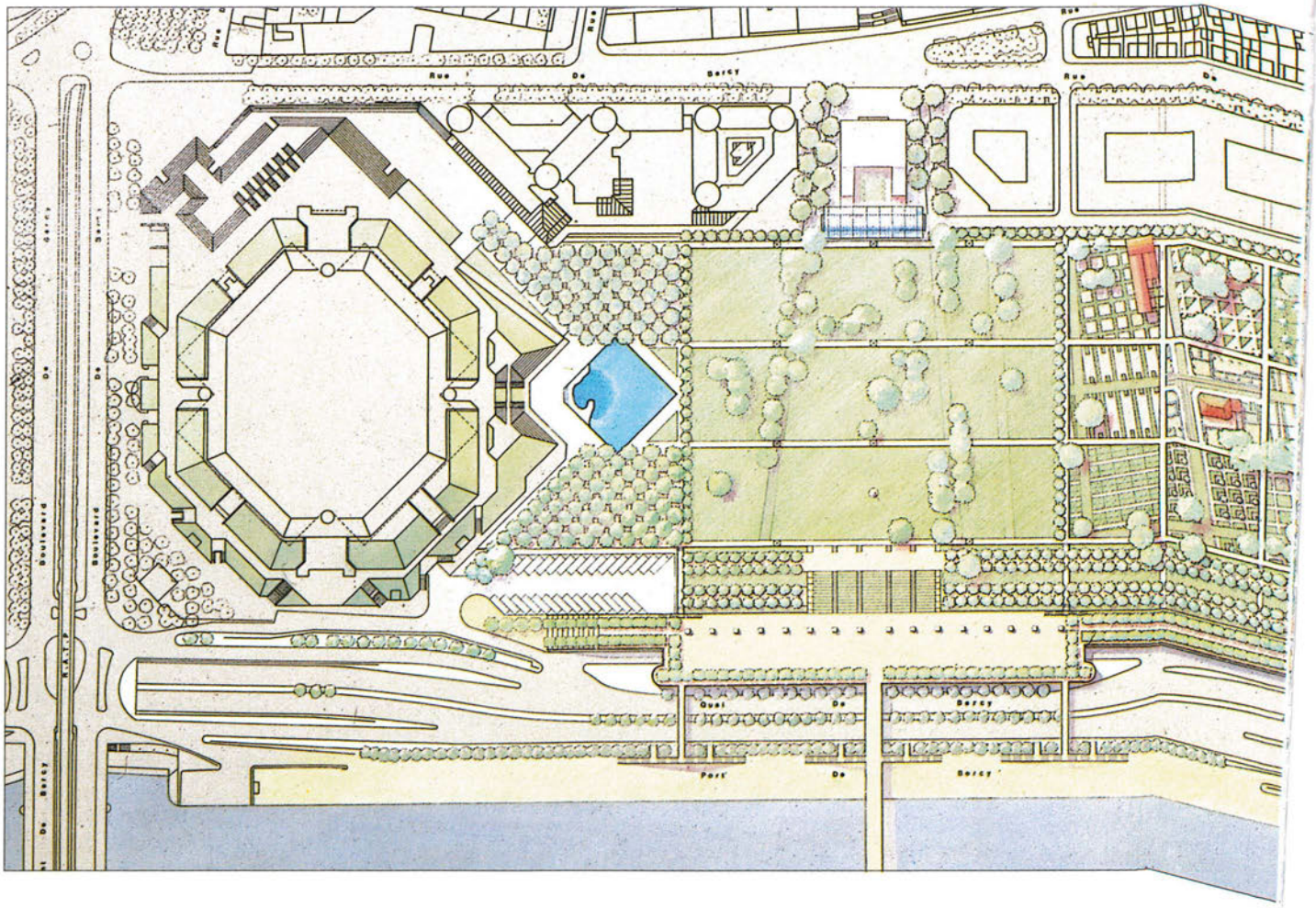
Jacques Coulon, paysagiste, Bertrand Damagnez, architecte, projet pour le parc de Bercy, plan, 1987.

Les directives recommandaient de composer avec les traces et tracés antérieurs ; c'est avec le sol originel (la "plaque") que compose ce projet. Le geste héroïque de soulever la voie Georges-Pompidou pour ouvrir l'accès à la Seine est en partie contredit par la pésence sous la voie express de nombreux équipements liés au parc, qui entravent le passage.

quis de Girardin dont les "paysages poétiques" pourraient paraître bien mièvres aux paysagistes d'aujourd'hui. Bercy, quant à lui, ramasse, dans le temps d'une consultation, la charge testamentaire d'un mode du jardin fin de siècle à laquelle s'ajoute la dimension conclusive d'un aménagement qui parachève l'œuvre entamée sur l'espace public parisien. Raison supplémentaire de voir se cristalliser en lui la marque distinctive d'un jardin témoin et charge à lui, par conséquent, de susciter, par la suite, l'engouement de ses contemporains et devenir un jardin "à la mode" !

Ces démarches contemporaines, telles qu'elles filtrent dans ces fragments de discours paysagiste, ont une amplitude qui renseigne sur les incertitudes d'une discipline qui a perdu, comme beaucoup d'autres, sa religion. Elle se cherche aujourd'hui à travers ses façons de dire. Quelle est la bonne manière ? Certains professeurs d'architecture ont pu imaginer organiser des cours de "rendus" de concours. Un souci rhétorique qui pourrait bien être celui des concurrents. A défaut de religion, les bonnes manières, "l'étiquette", comme disait Balthazar Gracian, "est une petite éthique". Entre art et science, inspiration, improvisation et méthodologie. Certains projets s'énoncent avec austérité, dans la rectitude d'un pas de deux entre hypothèse et schéma d'illustration ; d'autres s'enveloppent d'une constellation de références extrapaysagères (citations de textes poétiques, maximes ou reproductions de photos ou de peintures évocatrices), sans d'ailleurs, pour autant, puiser dans un gisement de représentations littéraires ou plastiques spécifiques. Les images en 3D avoisinent les crayonnés romantiques.

La présentation "atmosphérique" de la démarche paysagère parie ainsi sur les propriétés empathiques de l'énoncé d'un projet, censé éprouver et faire la preuve des capacités "dépaysantes" du jardin. C'est le cas des "éléments du jardin" de Sarfati, émaillé de références littéraires (Shakespeare, René Huyghe) et d'icônes (Hokusai et autres photos), mais aussi du projet de Nordemann, qui emprunte à la photographie ce supplément esthétique dont le projet se nourrit. La présentation "more geometrico" s'appuie, elle, sur la rectitude d'une démarche déductive, où chaque forme se trouve arithmétiquement déduite de celle qui la précède. C'est davantage le cas de Vacherot ("donner une nouvelle figure"), des Italiens Ferrara ("les alignements de rue donneront dès le jour d'inauguration

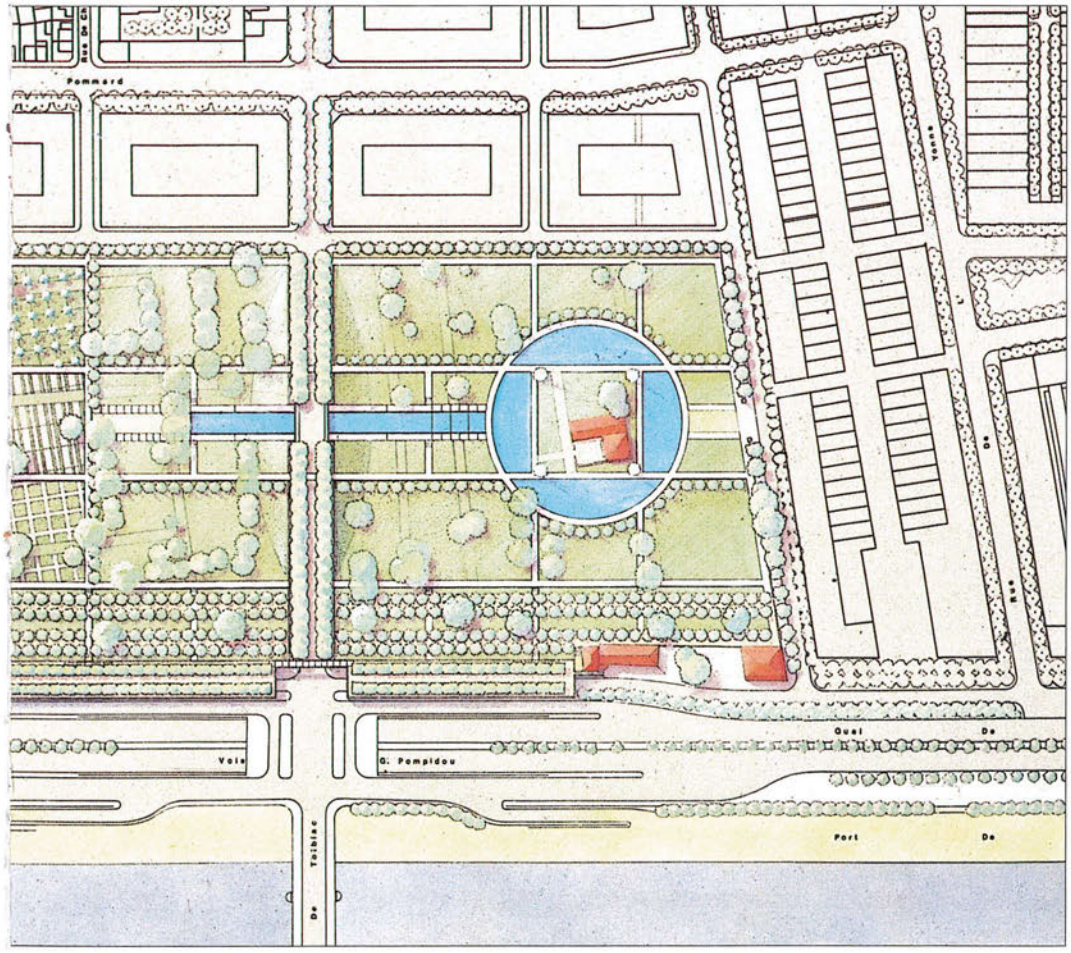


du parc..."), de Huet, avec sa trame et, en partie, de Coulon, adossé à son système de promenades à trois niveaux. Avec ses dix réponses à la même question qui sont jugées à la mesure de leur virtuosité, entre figures libres (textes et dessins) et figures imposées (plans, phasages et estimations) et ces partages qui matérialisent les lignes de front dans cette communauté, la consultation a des allures de véritable "disputatio".

Les architectes-paysagistes prennent, en effet, leurs marques sur le terrain. D'un côté, les "arpenteurs", double décamètre en main, équerre et références néocubistes en tête. Mondrians du paysage, ils récurent le terrain, jusqu'à ce que la structure soit à son zénith, et le réseau en place. Les autres, de leur côté, se concilient les forces internes aux formes. Ces "chamans" domestiquent la matière en la nommant, la baptisant, jusqu'à la couvrir d'une épaisse croûte symbolique. Sarfati profite d'ailleurs de cette tribune pour mettre en boîte, sinon en scène, dans une fiction parodico-naïve, l'improbable visite, dans le jardin qu'il est en train d'élaborer, d'un spationaute nommé Mitchum, figure à peine camouflée (Tschumi) de celui qu'il représente comme le handicapé du sens de la courbe...

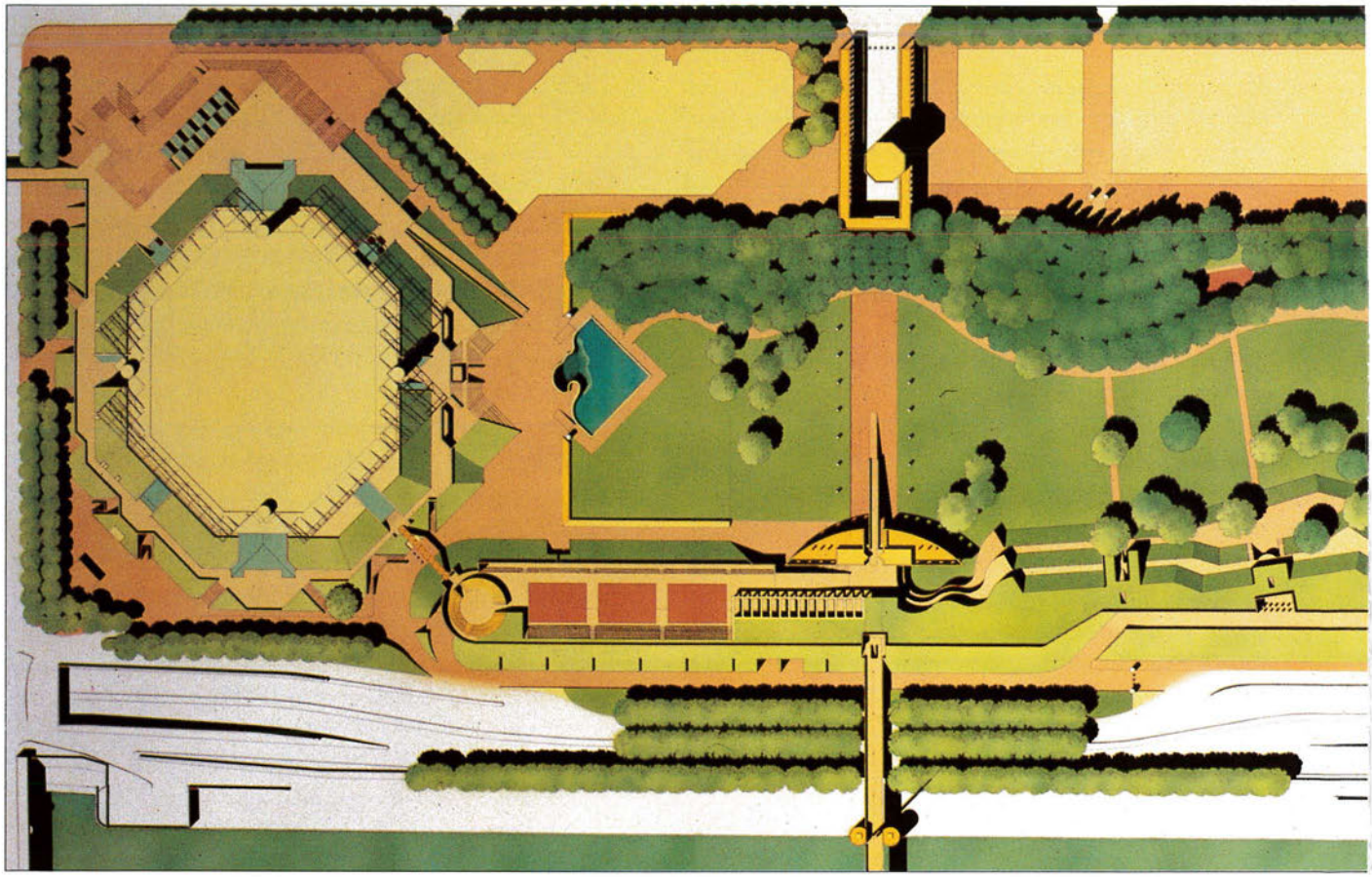
Le poids des directives

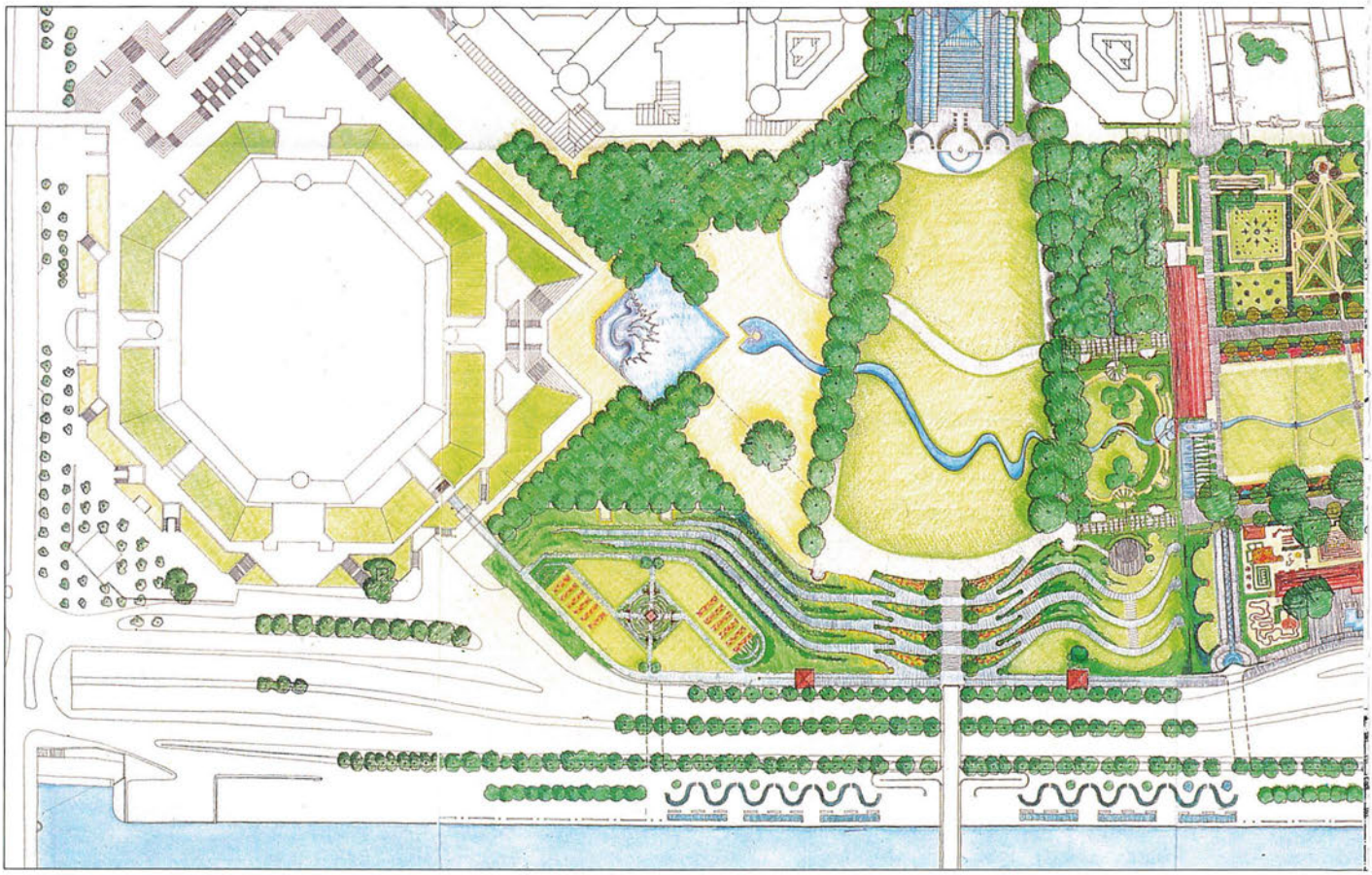
Mais au-delà des nécessaires modes de présentation rhétorique, Bercy fixe les aspirations des hommes de l'art en ce qui concerne la place des jardins dans la ville. Eclats de paysage pastoral, espaces verdoyants, espaces verts, dernière concrétion de la ville ? De quoi sera fait le parc ainsi niché dans la capitale ? Les dix paysages proposés tentent de répondre en traquant le concept à l'échelle locale du site. Le nez sur le papier. Le conceptuel fait rage dans le pré-carré de ce parc périmétrique... mais sans dégager une conception générale qu'il revient finalement aux seules "directives d'aménagement" d'exprimer. Comptables des contraintes matérielles, économiques ou physiques, table des lois, ces dix commandements font une première lecture du site. Pour reprendre des catégories chères à la scolastique qui avait établi quatre types de lecture (littérale, morale, allégorique et anagogique, c'est-à-dire qui conduit à un sens supérieur), les directives tirent du site et de la situation le Bien et le Mal, ce qu'il faut faire, comme ce qu'il faut interdire. Lecture morale donc, compliquée par l'aveu d'une "intention", qu'elles soufflent sur le mode feutré de la

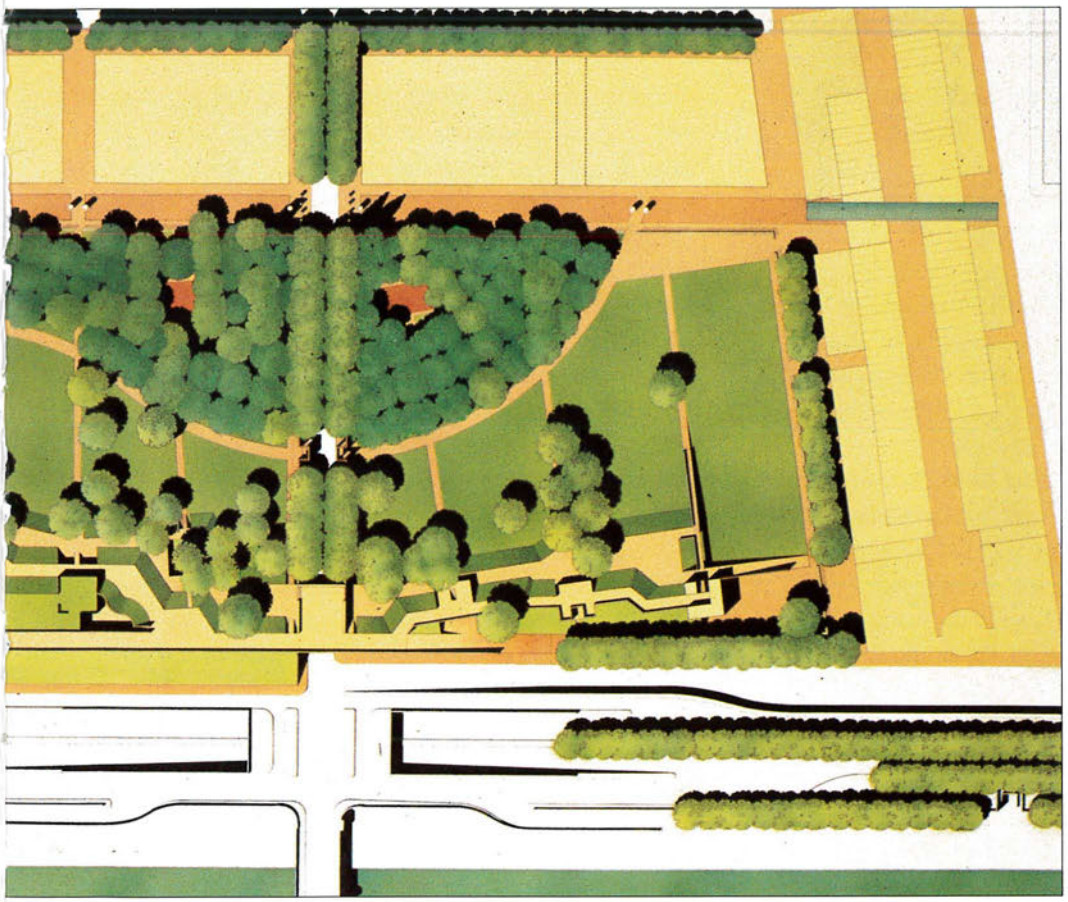


Projet lauréat.
Marilène Ferrand, Jean-Pierre Feugas, Bernard Huet et Bernard Leroy, architectes, Ian Le Caisne, paysagiste, projet pour le parc de Bercy, plan, 1987.

Ces "jardins de la mémoire" sont tissés autour d'une trame régulière, axée sur le Palais Omnisports, qui met en valeur les traces pittoresques des occupations antérieures et prolonge le parc et le quartier l'un dans l'autre. A grande échelle, le parc est flanqué d'une terrasse, véritable ouvrage d'art. A petite échelle, des ambiances contrastées s'inscrivent dans les carrés de la trame.

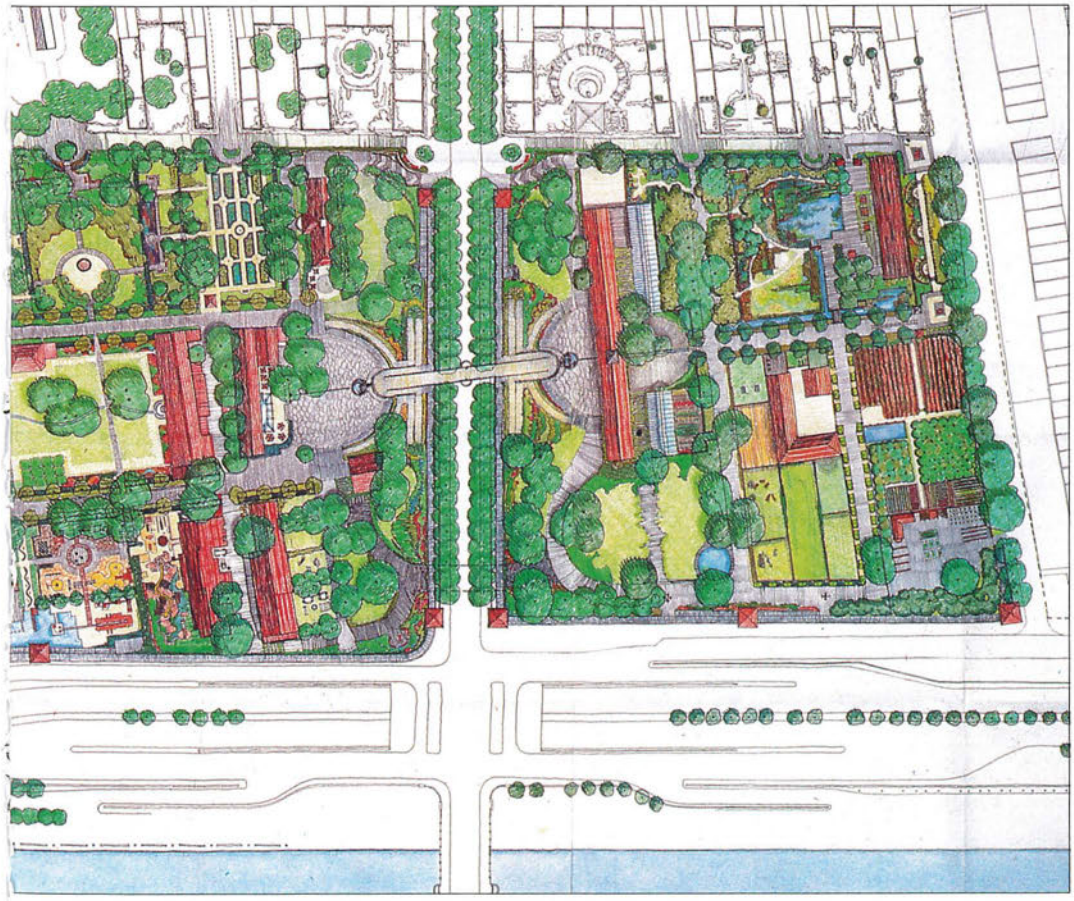






Guido Ferrara, paysagiste, Giancarlo Mazzanti, architecte, projet pour le parc de Bercy, plan, 1987. Projet ayant obtenu une mention spéciale.

Le projet parie sur la tension induite, de part et d'autre d'une grande clairière, par l'opposition entre un massif d'arbres densément planté et une terrasse flanquée de larges glacis.
Cette proposition minimale permet une lecture originale du site et de son échelle.



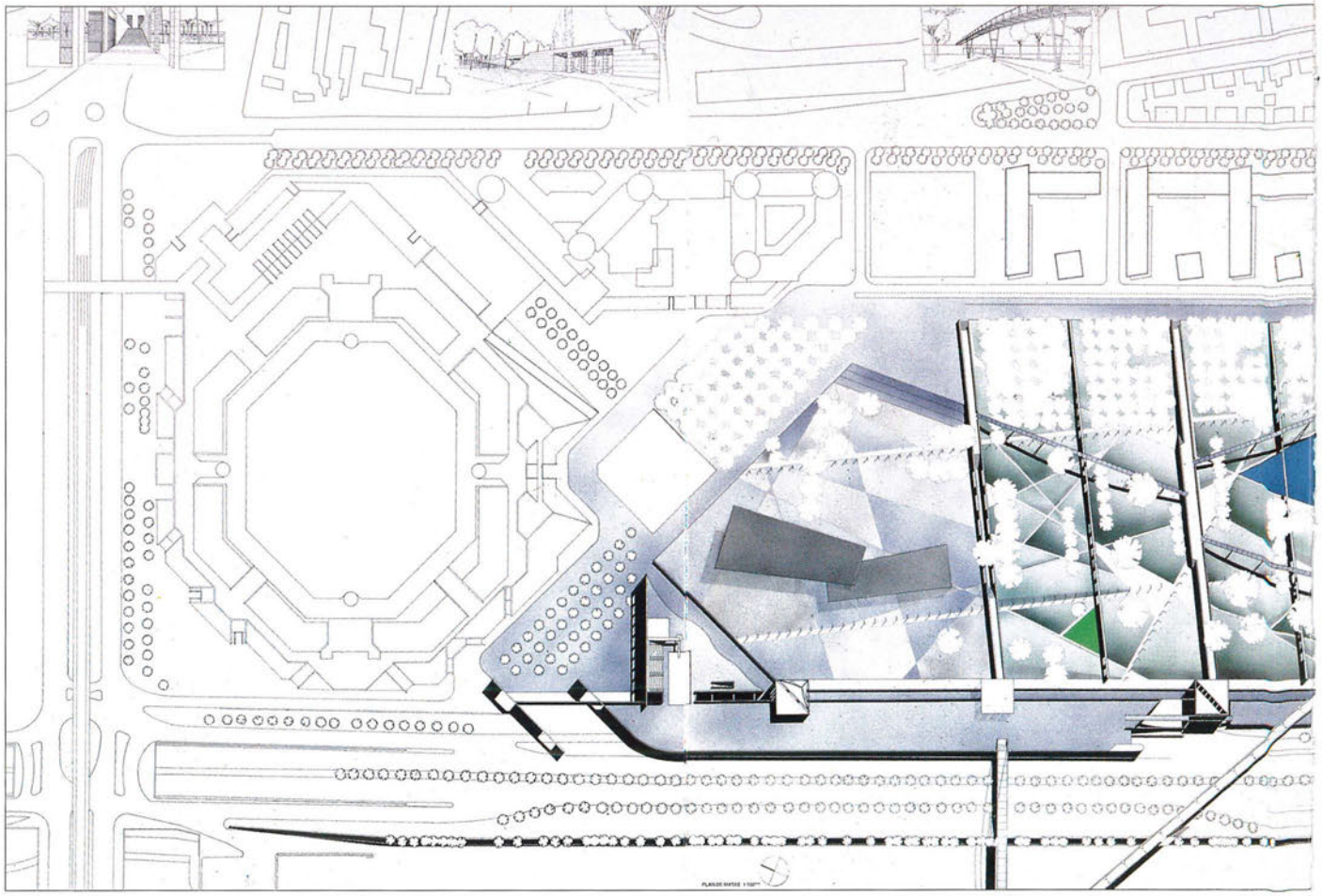
Patrick Higson, Michael Pearson, architectes et paysagistes, projet pour le parc de Bercy, plan, 1987.

Reclus derrière une enceinte et dominé par des tourelles, le parc évoque le croisement d'une composition pittoresque anglo-saxonne et d'un irréductible village de Bercy. Un paysage immobile cerné de réseaux et de mouvements.

recommandation. Lecture qui sera dédoublée, commentée, démultipliée par des concurrents libres de faire une lecture littérale (comme les Espagnols Battle Durany et Albornoz), une lecture allégorique (comme Colboc, qui prêche le détournement des sens, cf. ill. et légende p. 137) ou enfin anagogique, passerelle qui mène à un univers de sens supérieur, comme celle à laquelle invitent les projets de Coulon ou de Sarfati... Quoi qu'il en soit, la loi et son ombre portée, ces impératifs et cet optatif conjugués sont tendus, au même titre que les projets en lice, vers une vision du jardin dans la ville.

L'essentiel des contraintes que ces directives évoquent traite du cadre assigné au "parc", de son encadrement par et dans la cité, selon le double registre de l'existant (la Seine, la voirie, le POPB, les voies ferrées, etc.) et des espaces prospectifs (les projets de logements et le nouveau quartier). Les premières ne sont pas les moindres, en ce lieu traversé par le flux des réseaux et dont l'encaissement à 2,50 m sous le niveau de la voirie est l'emblème d'une introversion protectrice, salvatrice même, à en juger par la mise hors du temps dont Bercy a depuis des lustres été l'objet. Les contraintes qui précisent la façon dont se négocie la transition entre la ville et le jardin, entre le végétal et ce qui ne l'est pas, héritent en quelque sorte de la charge sémantique liée au terme de parc. Le parc protège, réserve. Le "parc" – parc Monceau, Montsouris, des Buttes-Chaumont, etc. – plus que le "jardin" – des Tuileries, du Luxembourg, des Plantes – est ainsi conçu, sous le Second Empire, comme une poche d'air, un poumon destiné à ventiler une ville qui réclame une meilleure aération. Le parc, hérissé de grilles, filtre ainsi les humeurs délétères et préserve les aires de repos bourgeois. Cette version "moderne" n'enfouit évidemment pas le passé aristocratique du parc, autrefois réserve foncière d'ancien régime – le parc du château –, destiné à la jouissance exclusive de quelques privilégiés. Quelques projets – notamment celui des Anglais Somorjay et London Landscape Consortium, sujets d'une monarchie constitutionnelle – répercutent le parc sous la forme d'un "pavillon de plaisance" du XVIII[e] et filent ainsi discrètement cet univers de références.

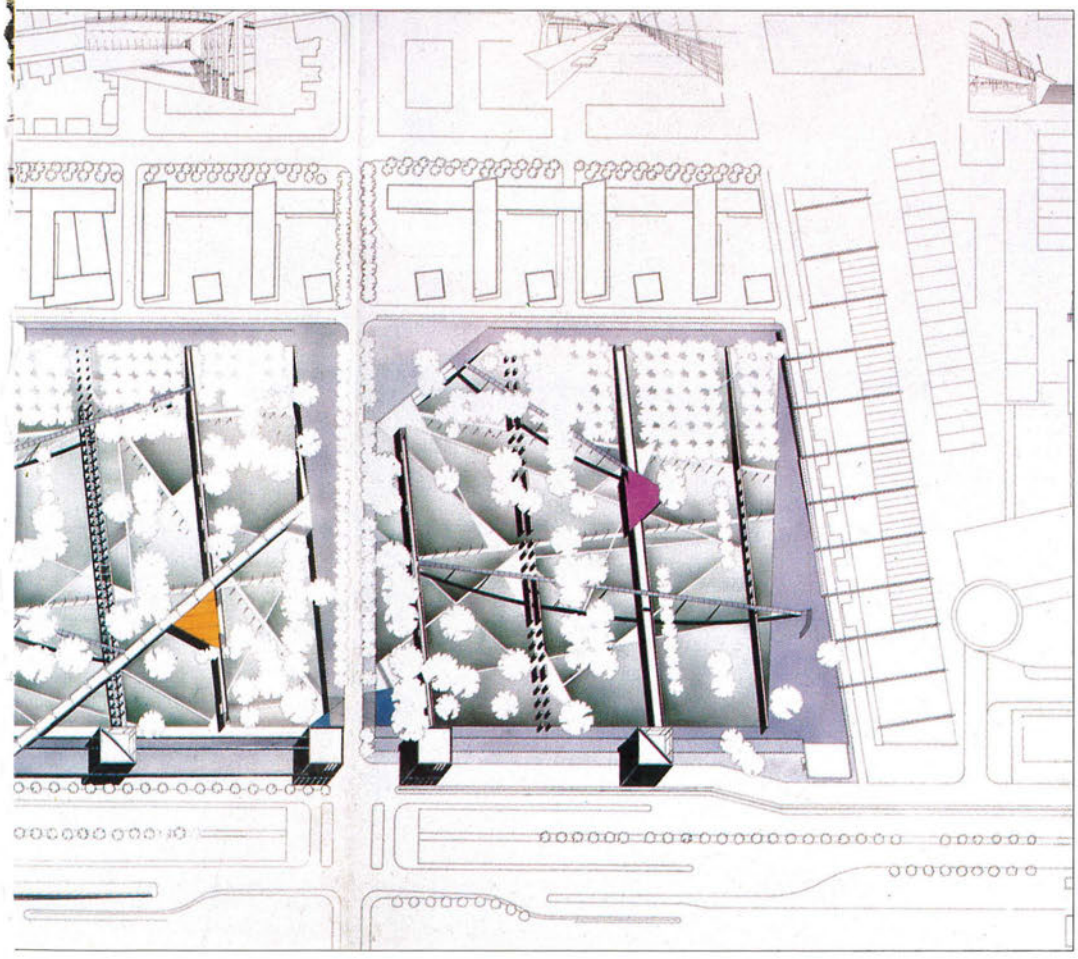
La permanence et l'insistance, dans une forme de fidélité haussmannienne, sur ce terme de "parc" n'est pas indifférente. Cette nature "assiégée" par la ville (certains reprennent l'image, comme Coulon, en opposant le parc à



la "plaque urbaine" qui l'encercle) trouverait sans doute une échappée naturelle vers l'eau. Mais la Seine – malheureusement bordée de la voie Georges-Pompidou –, qui pourrait polariser l'œil du paysagiste, risquerait d'endommager le cadre. Pourtant – première infraction au programme – le paysagiste Coulon ose soulever la voie express et amarre le parc à la Seine ou, inversement, incorpore la Seine au parc par la fiction d'une darse perpendiculaire au courant. Vacherot construit un canal dont elle renvoie la genèse à la présence du fleuve.

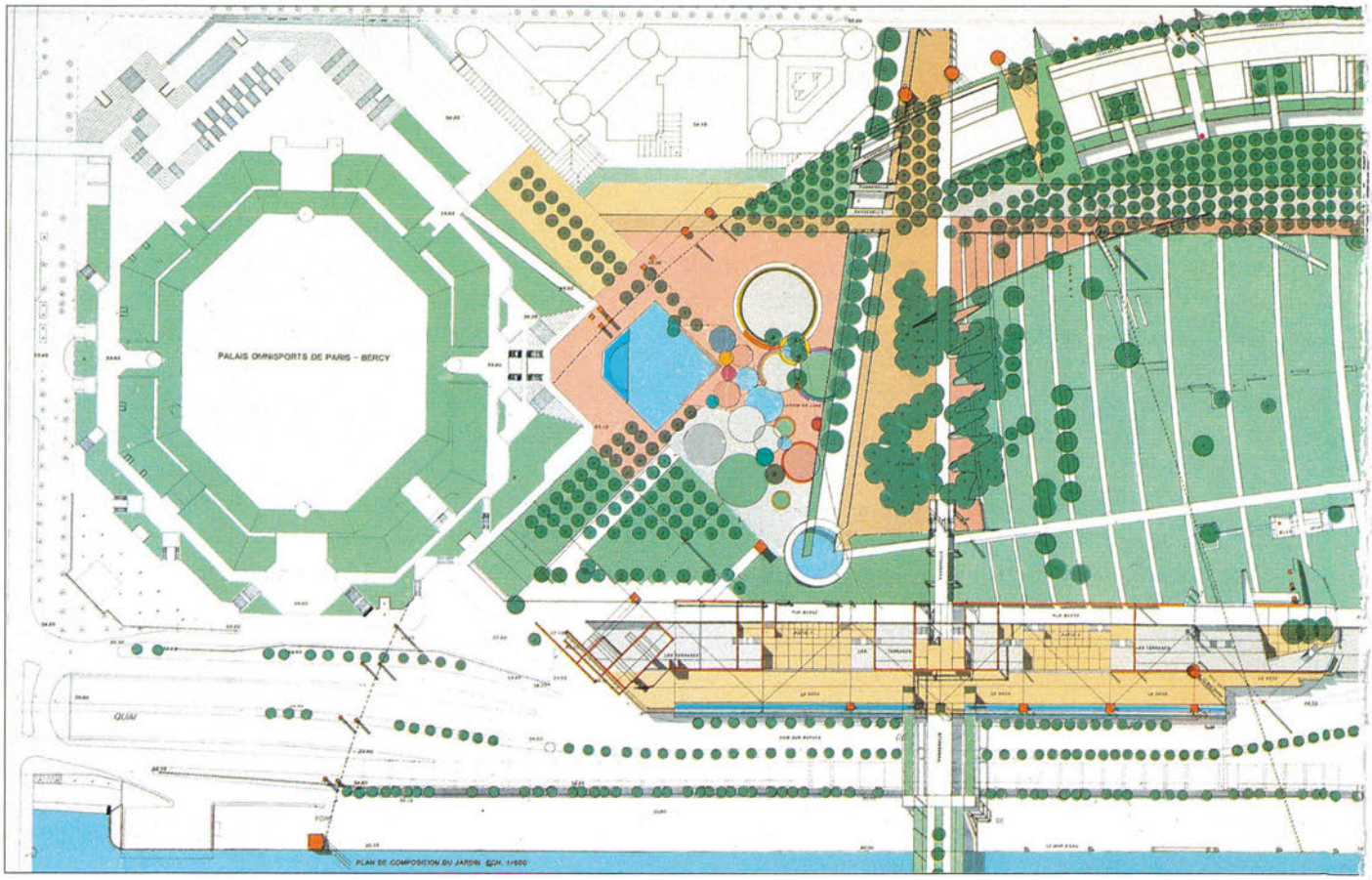
La ligne de démarcation qui paraît opposer les tenants architectes du sec contre les partisans paysagistes de l'humide reprend et donne une nouvelle dimension à cette logique du stock – héritière métaphorique des fonctions d'entrepôts de Bercy –, en l'opposant à une logique des flux, qui entend retrouver, dans le sens de l'eau, le signe de l'écoulement général – rivière, double ceinture de voies ferrées et routières...

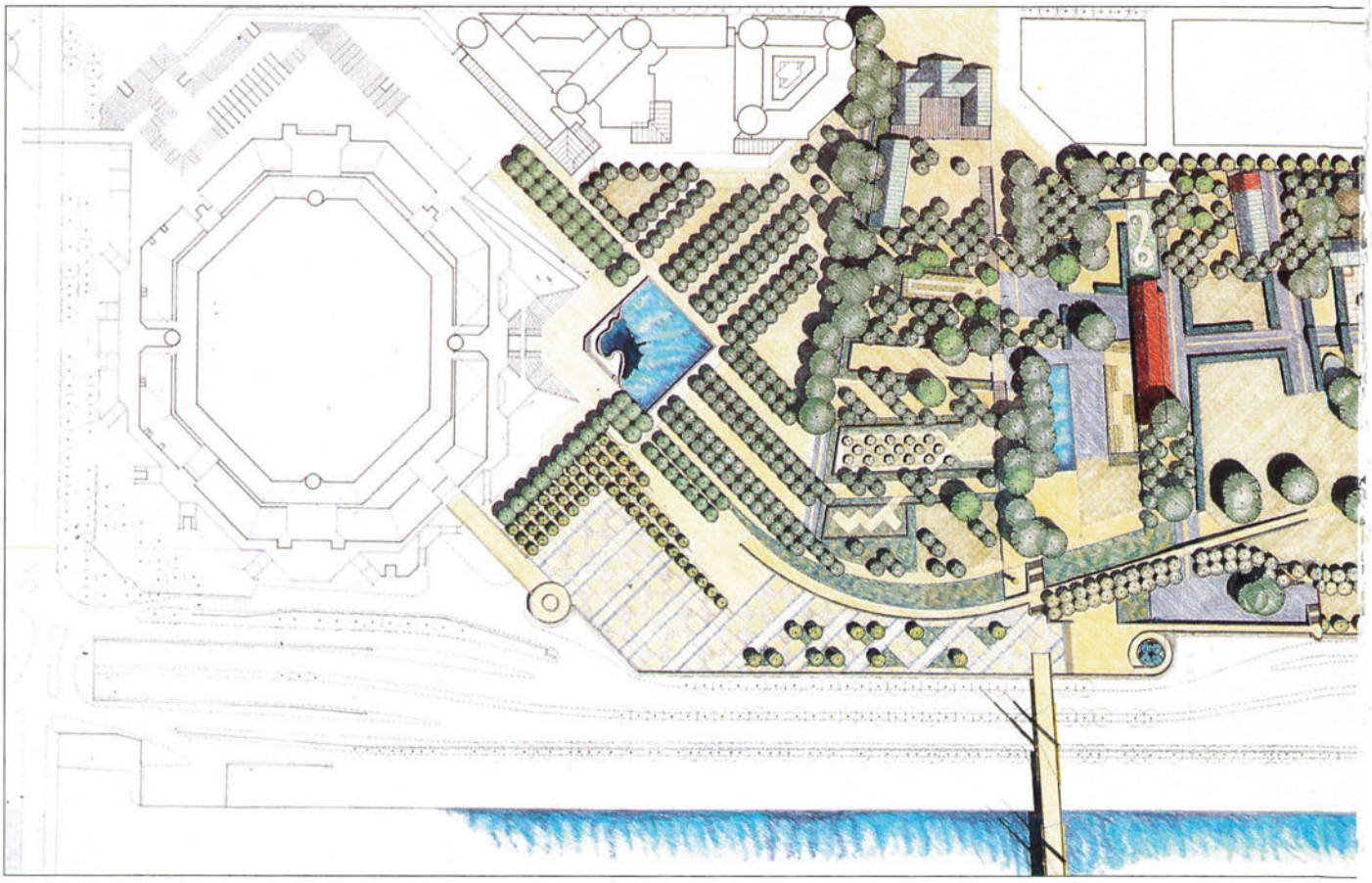
Un mot des fonctions dévolues dans le programme au parc. Elles ont partie liée à la description du système général des parcs de bord de Seine. Nouvelle "ponctuation" du cours du fleuve, Bercy, dans un Est où se sont multipliés les grands équipements spécifiques, réclame une forme de quotidienneté. Pour un "territoire d'exception", un parc sans qualités, sans attributs, parc qui "est" et dont la définition progresse constamment sur le mode de la dénégation. Parc jésuitique du "tout à tous" qui satisfait une "ventilation" des fonctions coulissant sur la pyramide des âges ! Mais est-ce vraiment en ratissant large, en déduisant les fonctions des assurances d'un marketing du vert qu'on ancre le parc dans les usages ? D'ailleur à la volonté rationnelle de parquer les âges suivant le codicille de fonctions ainsi normalisées, strict décalque des besoins urbanistiques, répond le désordre de désirs qui réinventent des usages. Le cultural est, à cet égard, comparable au culturel. Quelle que soit l'étendue de l'offre, rien ne se fait sans la demande. Sans le désir qui surimpose à la loi sa complexité. Mais de quel désir du vert cet "espace permanent du dépaysement" est-il contemporain ? Est-il l'équivalent "ludique", comme le pense l'équipe Battle Durany, d'un zapping où les jardins se succèdent comme "les abstractions populaires de chaque genre d'espace" ou bien "le support d'un imaginaire que le parc se doit d'intégrer" (Colboc) ? Doit-on seulement constater le fait ou constituer

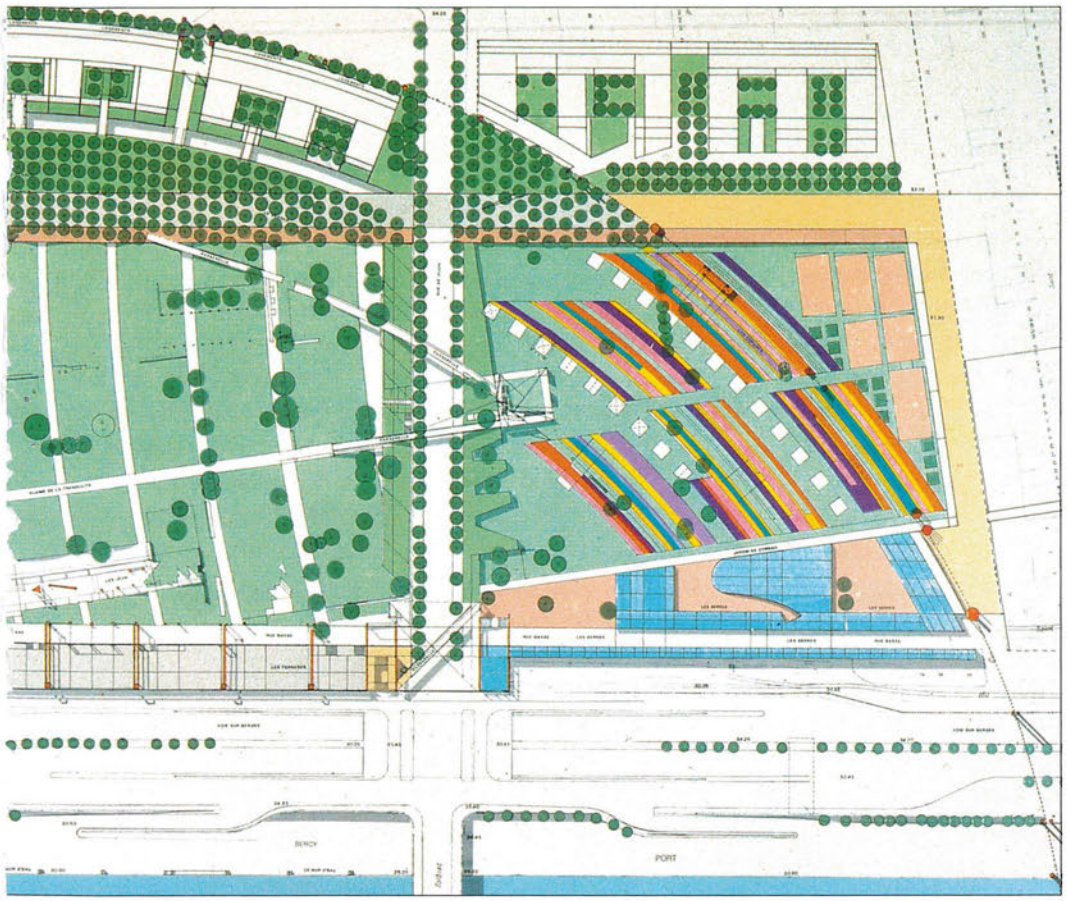


Francis Nordemann, architecte, Bet Gali, paysagiste, projet pour le parc de Bercy, plan, 1987.

"Le succès du parc passe par la rupture de son isolement." L'artifice inventé pour rompre cet isolement est la création d'une promenade en surplomb, ouverte même aux heures de fermeture du parc et accessible aux véhicules. Mais ce n'est là qu'un aspect du réseau dense de circulations à plusieurs niveaux qui tisse l'écheveau de ce parc dans le maillage de la ville.

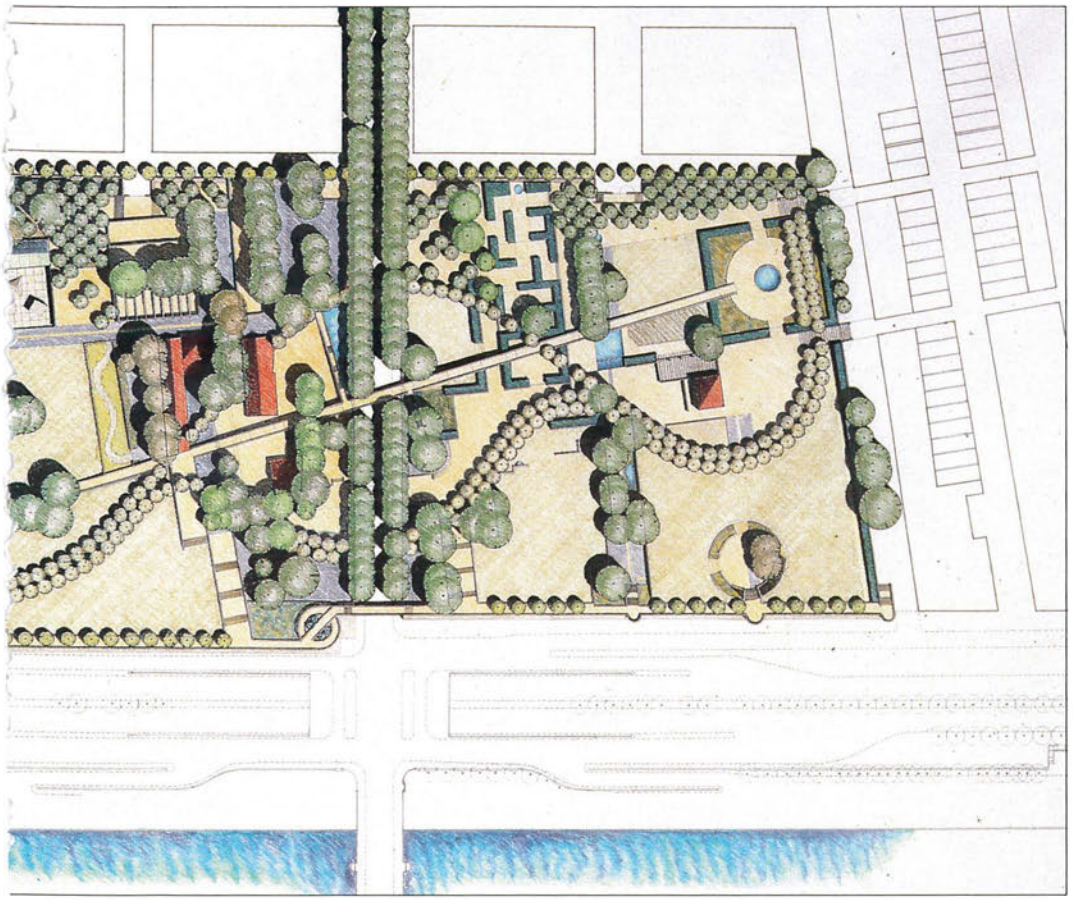

PALAIS OMNISPORTS DE PARIS - BERCY
QUAI
PLAN DE COMPOSITION DU JARDIN ECH. 1/500





Alain Sarfati, architecte, Gilbert Samel, paysagiste, projet pour le parc de Bercy, plan, 1987.

C'est moins un paysage idyllique qu'un jardin manifeste que ce projet propose. Une sorte de mise en question des données du programme, au profit de la redécouverte d'une culture paysagère. Ainsi les auteurs imaginent-ils les visiteurs du futur, "le carnet à la main (qui) semblaient se passionner pour ces observations et allaient de l'un à l'autre des lieux du parc, comme à la recherche d'indications, de correspondances entre le monde minéral et le monde végétal".



Somorjay, architecte, London Landscape Consortium, paysagiste, projet pour le parc de Bercy, plan, 1987.

Le pittoresque anglo-saxon interprété à la française est mêlé d'imagerie villageoise. Il donne au parc un aspect agréablement contrasté, dans l'équilibre des espaces clos et dégagés. Ce caractère intimiste isole cependant le parc du quartier qui l'entoure.

en "symptôme" la grande rareté, en contrepartie, des projets qui griffonnent, même schématiquement, les silhouettes d'"usagers" ?

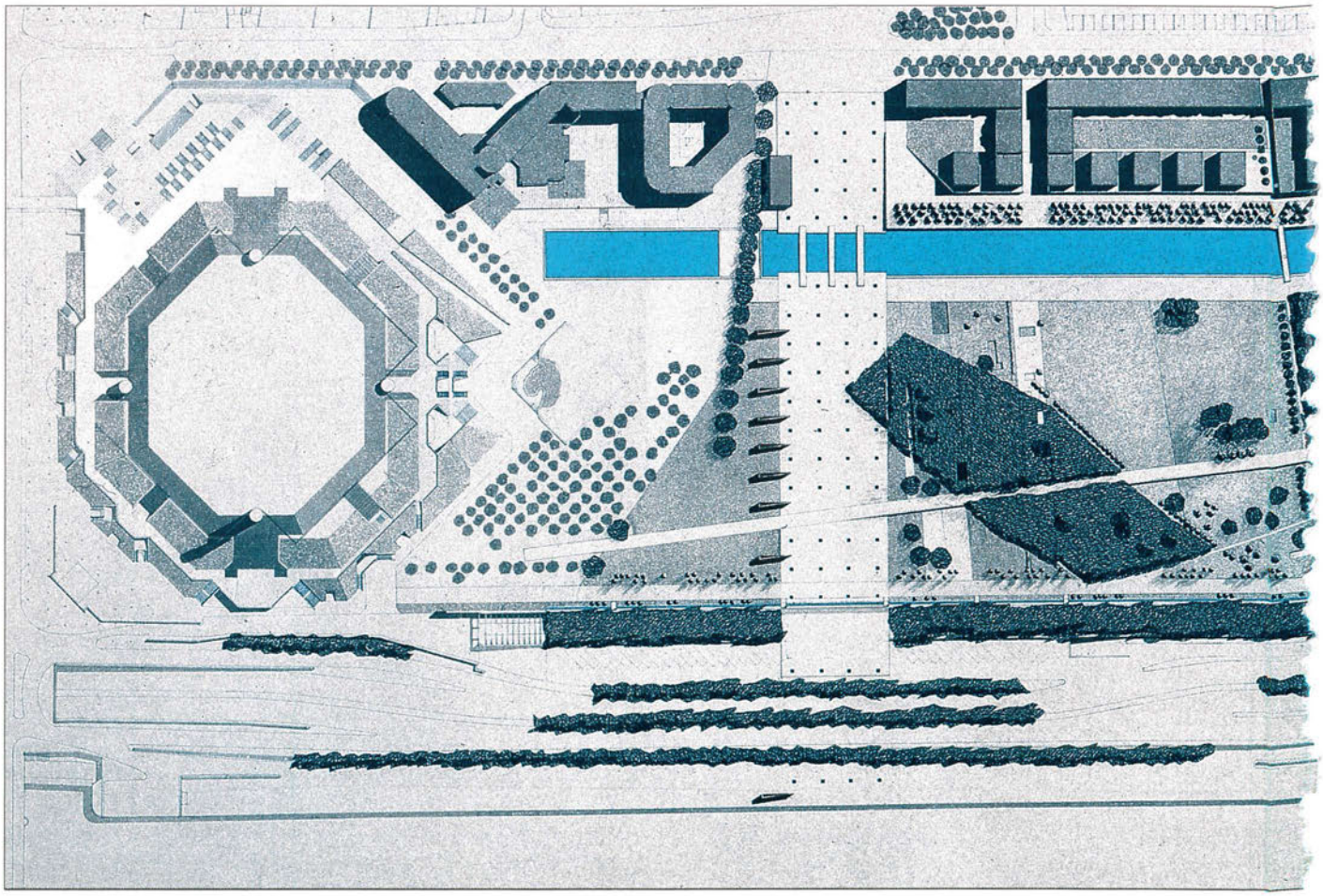
La force du site

Les contraintes ne sont rien par rapport à la pression que fait peser l'intention qui, même si elle ne fait que la souhaiter, finit par cristalliser une lecture extrêmement pressante du site, au point de constituer pour les concurrents une forme de butée sur laquelle ils accrochent tous leur embarras. Car comment faire, et que faire contre, sur ou à côté de ce qui a l'évidence du déjà-là, d'une "image naturelle déjà affirmée", d'un "territoire d'exception", au "paysage" et à l'histoire" conséquents ? Jusqu'où cette lecture du site constitue-t-elle un obstacle à une conception contemporaine, voire moderne du jardin ?

Les Espagnols Battle Durany, prisonniers de ce site dont l'épaisseur historique joue le rôle d'un papier buvard, absorbant toute énergie innovatrice, paraissent confusément justifier cette neutralisation (cf. ill. et légende p. 135). Colboc choisit de sortir de l'impasse par un coup de force : la friche (cf. ill. et légende p. 137) s'identifie à une figure possible de la modernité. Nordemann préfère réserver la modernité à demain : "Le futur du parc – sa modernité – trouvera place dans ses mailles." Huet est le seul à clairement percevoir le paradoxe implicite du programme : "Comment ajouter une nouvelle strate sans détruire la mémoire du lieu ?"

Gênes méthodologiques qui n'amènent personne à discuter le fond et le bien-fondé de ces "directives d'aménagement". Ce professionnalisme qui accepte exclusivement d'en découdre avec les contraintes a des timidités d'écolier. Les architectes et les paysagistes n'entérinent-ils pas, ce faisant, la réduction de leur rôle à celui de simples intervenants plastiques, pourvoyeurs de formes ? Les paysagistes se bornent donc à être les scoliastes du programme. Copistes ou paraphraseurs, comme les Espagnols, ou au mieux exégètes finauds de la commande.

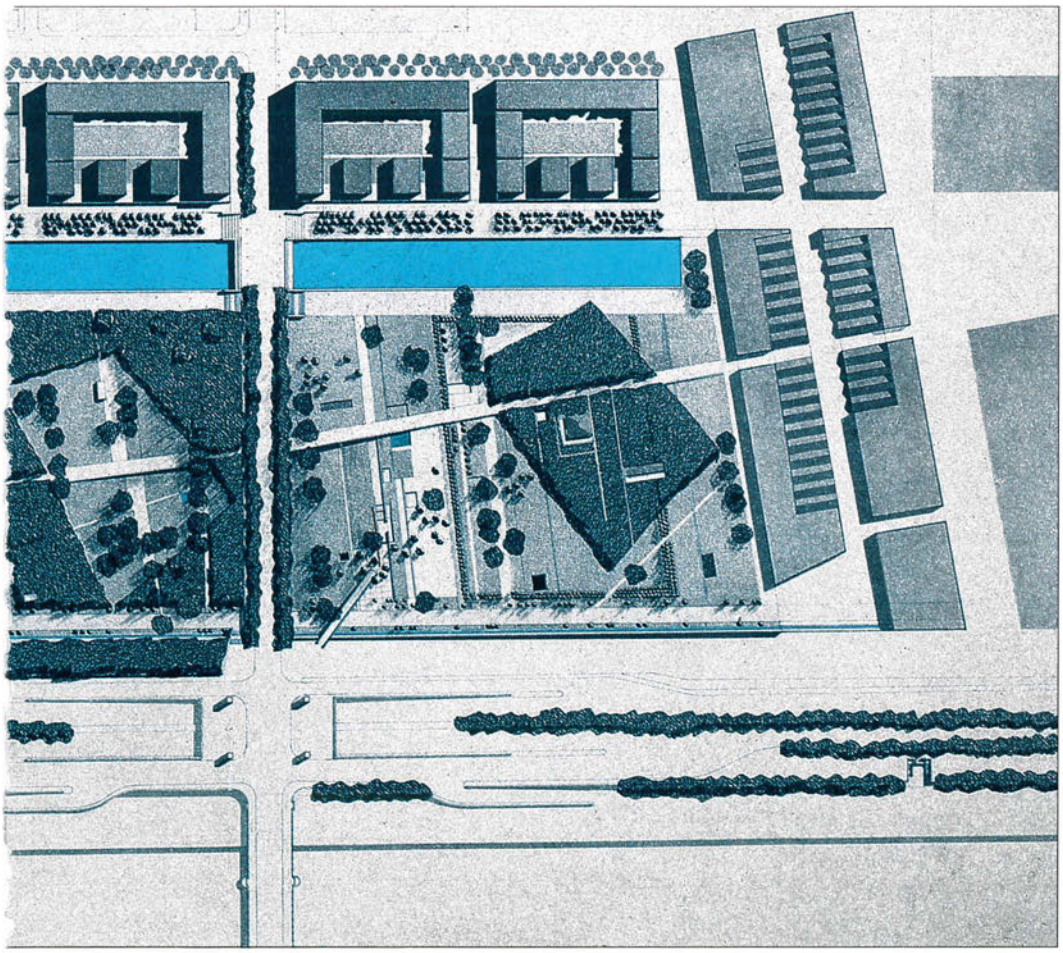
Huet, le lauréat, a le mérite de signifier avec clarté et détermination les choix qu'il opère. Son projet : "les jardins de la mémoire", qu'il est le seul à titrer, ne fait pas de mystère. Quelques dessins élégants, très suggestifs, une "esquisse" du plan qui renvoie au travail préparatoire, Huet choisit, dans le geste d'une lecture scrupuleuse, de



"sanctuariser" le territoire. Le visiteur parcourt ces jardins comme un champ de fouilles. Projet à l'encre sympathique où le dessin palimpseste de la ville antérieure transparaît, à terme, le long de trames fossiles, sur cette pellicule verte. Comme si la seule nature concevable de la ville, c'était la trace archéologique de la ville.

A l'autre bout, Vacherot se défie des images – "Bercy fonctionne déjà comme une image" – et combat l'aspect régressif du programme (cf. ill. et légende p. 147). Dans l'entre-deux, les paysagistes se rabattent sur le connu et multiplient le jardin par lui-même. Les Anglais Pearson et Higson imaginent une ville-jardin, "une ville entourée de murailles qui respecte en pratique les contraintes imposées par les maisons de plaisance du XVIII[e]". Promenade sur un rempart-terrasse sur le modèle de Lucca (Toscane) et parc à l'anglaise, saturé, proliférant, où le chaos des animations verdoyantes transpose celui qui vient battre sur ses murailles. Perpétuant le malentendu déjà présent au moment de la conception des parcs haussmanniens (les admirateurs français de ces parcs les rapportant à l'art "gardenesque" anglais tandis que les observateurs étrangers soulignaient leur originalité), l'équipe Pearson-Higson, tout comme celle de Somorjay, tend un miroir sur lequel se réfléchit l'image séductrice du parc anglais telle que la rêve, d'après eux, les Français : touffue, fouillis, ensauvagée... Les Italiens, autour de Ferrara, pensent à une "réédition moderne des pavillons de vues". Les Espagnols, à une forme de musée du paysage naturel Autant de propositions qui tendent à tranformer Bercy en l'espace concentrationnaire de toutes les natures, de tous les jardins...

Ces projets chevillés au passé cherchent leur légitimité dans le traitement du patrimoine, dans un "dialogue avec le passé qui nous apprend à retrouver nos racines et cette sève, cet élan, cette force sans laquelle les carrousels d'étoiles, à hauteur d'astronautes, ne seraient, demain, que vertiges"[1]. Expression fleurie qui est l'autre versant d'un désenchantement se répercutant de projet en projet. Enlisement dans les marais des retours au passé, ou à l'art des jardins. Car, après tout, à convoquer les penseurs au tour extérieur, Goethe, en des temps plus enthousiastes, aurait pu faire un admirable contrepoint : "Se déraciner est la conquête la plus haute." Dans une époque où l'effondrement du message "moderne", ferment d'universalité, est achevé, le paysage répercute en écho l'expression d'une



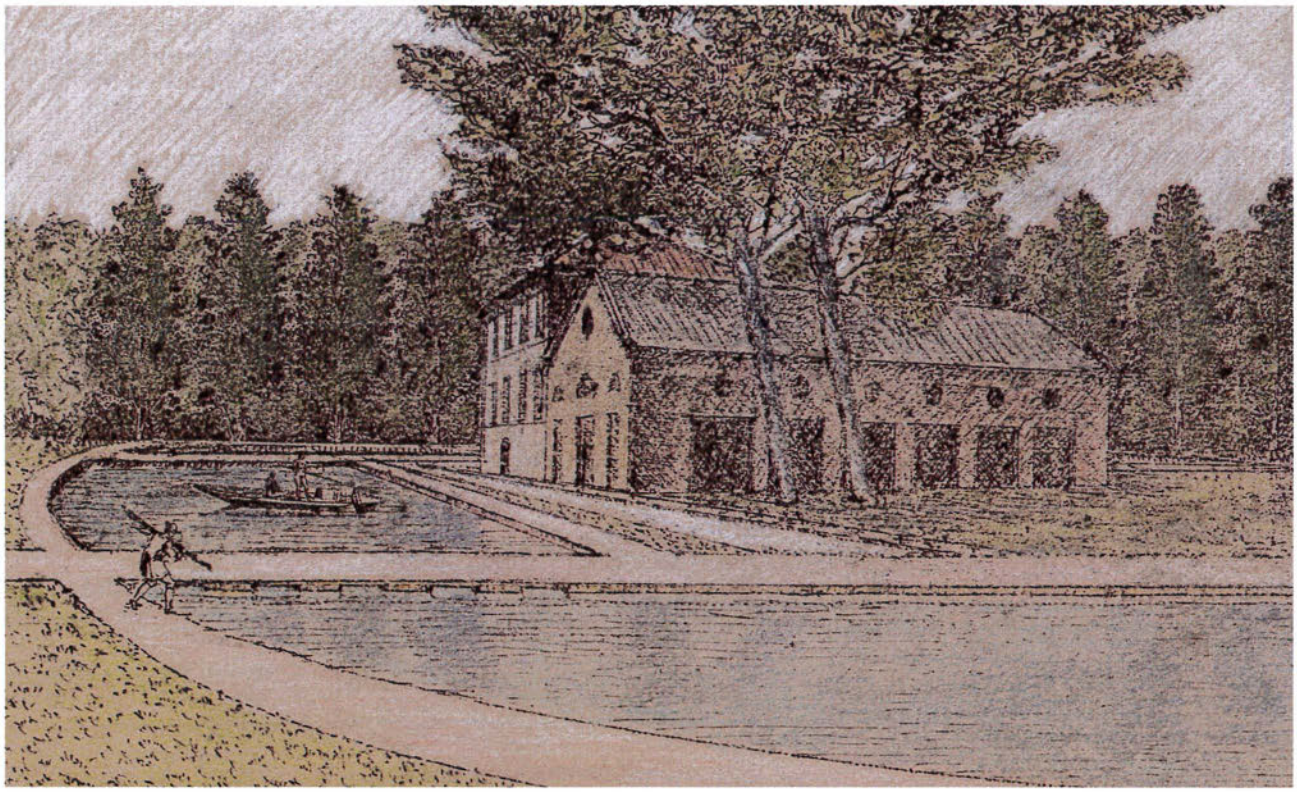
Laurence Vacherot, paysagiste, Jean-Marie Charpentier, architecte, projet pour le parc de Bercy, plan, 1987.

Les concepteurs proposent une transformation du site en profondeur et l'instauration de nouveaux équilibres. Ils s'appuient en cela sur une certitude ainsi énoncée : "Cette image si charmante qu'elle soit ne peut être gérée sans activité compatible et le nouvel objet du parc public rend beaucoup de choses possibles sauf d'aboutir à un lieu d'abandon. La réalité de Bercy n'est pas reconstructible sauf à tomber dans la restitution ethnologique des expositions universelles du début de siècle."

pensée de l'identité. Coulon, quant à lui, assume et dépasse la contradiction en déterrant le mort et en remaquillant le cimetière. Il ajourne les fouilles délicates, retrousse ses manches et prend à bras-le-corps la matière du projet. Il exhume et exalte un sens perdu à Paris. Retour à, retour de la terre qui permet enfin de "nous reposer les pieds sur le sol de Paris". Sublime régression qui va au-delà de la nostalgie "de la ruralité disparue" et s'enracine dans la tripaille du site ! Car cet affranchissement de la "plaque urbaine" se fait sur le lit d'une littérature abondante. Des références mythologiques aux "enracinements" barrésiens, il ne manque pas de représentations pour légitimer ce geste. Mais, à la différence de Huet qui "sanctuarise" le territoire en s'appliquant à des interventions minimales, Coulon, tout en "sanctifiant" le sol, ne le momifie pas. Au contraire, il sculpte, tord, terrasse le sol, imaginant des pentes, des bosses, il soulève la voirie et, pour finir, fait un long surjet de verre sur le fleuve, choix radical dont on pourrait par ailleurs questionner l'effet choc et le réalisme.

Le projet de Nordemann récuse davantage encore la fatalité du site. Tout d'abord, le parc s'ouvre et prend l'eau, c'est-à-dire le flux, de toute part (cf. ill. et légende p. 143). Décision iconoclaste et, pour tout dire, inconfortable : car que substituer au découpage rectangulaire, support de tous les bricolages homothétiques ? Au-delà d'une trinité de sols qui remettent en selle un visiteur-"baron perché", flâneur des ramures, l'originalité de Nordemann est d'intégrer le mouvement de la ville à celui du parc qu'il transforme en un drive-in du paysage. Une route surélevée rôde autour et en surplomb du parc et "le met en scène aux heures de fermeture". Voir en vitesse, visiter la nature en voiture. Tels sont les invariants de la consommation contemporaine du paysage. Nordemann, seul à faire intervenir le motif d'une déambulation automobile, tente de traduire cette présence "moderne", à la fois dans des dessins couleur en 3D mais encore dans des vues cinétiques du jardin.

Au bout du compte, et sans que cela soit du tout le meilleur projet, Sarfati est le seul à jouer, semble-t-il, avec le projet. Un jeu non sans enjeux car, à travers le récit parodique qu'il présente, *le nouveau conte de la lune vague*, Sarfati entend parler des usages. Et produire une réflexion sur le rapport contemporain du citadin à la nature. Ces "éléments du parc", organisés en une vision "atmosphérique", prennent au sérieux la retraite du parc hors l'urbanité. Espace de "dépaysement", de réenchantement de la ville, il entend retrouver l'isolement utopique des premiers jardins. Ilots au milieu du désert, île verte, dont le phare à laser canonne la nuit les grands monuments de Paris et permet de "dépayser" Paris comme on "dévisagerait" une femme. Dans ce jardin, les visiteurs marchent, "le carnet à la main" (cf. ill. et légende p. 145). La nature, lue à livre ouvert, s'offre comme le grand livre dont les citadins que sont les habitants de la grand-ville ont perdu les clefs. Parc encyclopédique, donc, qui ne néglige ni les uns (jardins pour



non-voyants) ni les moyens (un macroherbier symbolique sur le thème de l'arbre). Pour un peu, à travers cette fiction, Sarfati ferait surgir une forme de nouveau culte, psycho-positiviste, pour la Nature. Les visiteurs du parc ressemblent aux Utopiens de More, "qui n'ont pas plus grand plaisir que de soulever le voile qui cache les merveilleux secrets de la nature..." Et quoi de plus "dépaysant" qu'une Utopie où l'on trouverait même un "centre de recherche sur l'imaginaire" ? Bercy, jardin chiffré, presque kabbalistique, où se révèle une nature avec laquelle l'homme de la fin du XX[e] siècle a perdu l'intimité.

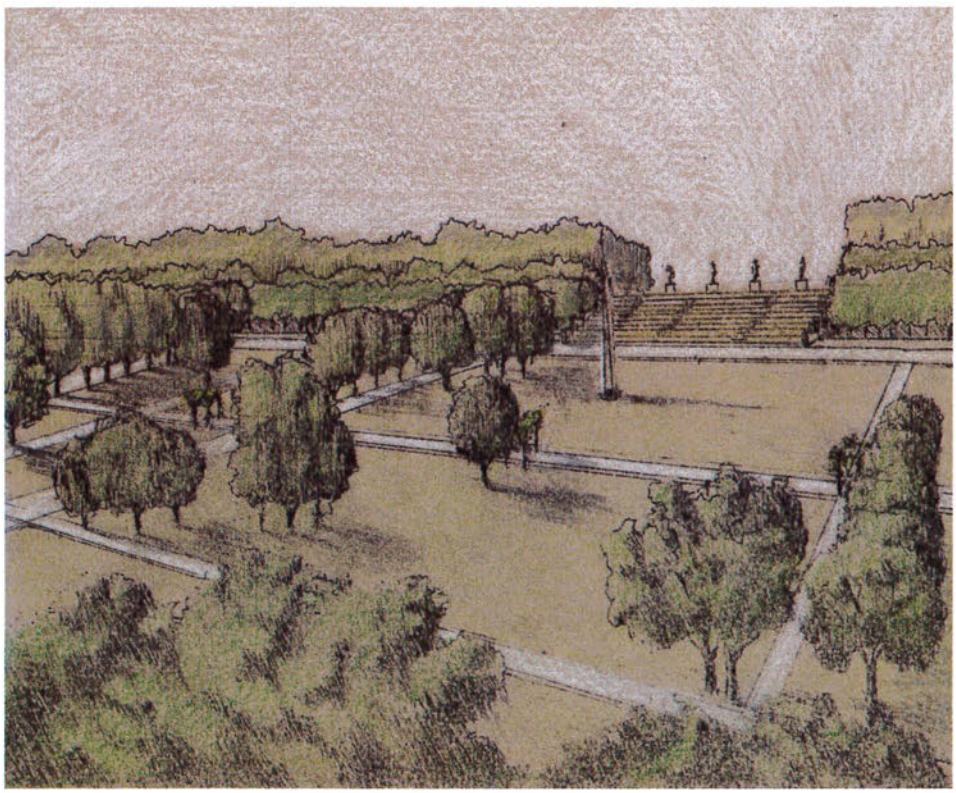
"Arpenteurs" ou "chamans", les paysagistes de Bercy surtendent les réseaux ou surdéterminent les mots, qu'ils prennent pour les choses. Cette surtension, qui les conduit souvent à réassurer leurs projets et à les surcharger, témoigne d'une inquiétude qui ne fait qu'ajouter à une matière peu faite pour le concours.

Aurait-il existé au XIV[e] siècle, le métier de paysagiste aurait probablement été déclaré "illicite" par les autorités ecclésiastiques. En effet, tout comme le banquier, le marchand ou l'usurier qui se voyaient ainsi interdire l'accès au paradis promis, le paysagiste compose avec le temps – propriété de Dieu – en l'espèce de la durée, nécessaire aux plantes pour croître et occuper la sage ordonnance qu'il leur a réservée. Usurier du mûrissement naturel, le jardinier-paysagiste spécule sur le devenir de ce qu'on ne peut instrumentaliser.

Il parie ensuite sur l'homéostasie d'un ouvrage, jamais fini et toujours à maintenir. Le jardin n'est pas un résultat. C'est un état sur lequel, souvent, d'autres que lui ont toute latitude. La responsabilité du paysagiste est limitée. Qu'il arrive une autre équipe d'édiles, que d'autres choix et priorités se fassent jour, ou même que le paysagiste ait, comme il est probable, moins de longévité que son paysage, et le jardin est menacé sans que son concepteur ne puisse revendiquer, faute de droits d'auteur, au moins un droit de regard. Que cette "masse suggestive", enfin, comme disait Baudelaire en parlant de paysage, reste impratiquée par l'"imagination humaine", et le jardin n'est que nature morte. Son existence, à la différence de l'architecture, passe nécessairement par la faculté d'un promeneur à se l'approprier et à lui concéder un peu de son intimité. Cette conscience qui réchauffe, le cas échéant, une architecture, est un luxe pour l'architecte. Elle est, pour le paysagiste qui conçoit les territoires métamorphiques du dépaysement, une simple condition.

Condamnés à colmater les fuites ainsi ouvertes de leur "auctoritas", les paysagistes engendrent de belles "fictions" contre-nature. Aussi jamais leur jardin ne sera-t-il si abouti que lorsqu'il n'est encore qu'en projet, que dans les limbes des dessins et des plans.

Thierry Grillet



Marilène Ferrand, Jean-Pierre Feugas, Bernard Huet et Bernard Leroy, architectes, Ian Le Caisne, paysagiste, projet pour le parc de Bercy, croquis de détail : "l'île" p. 148 et la "prairie", 1987.

1. Cf. Projet Colboc, citation non attribuée.

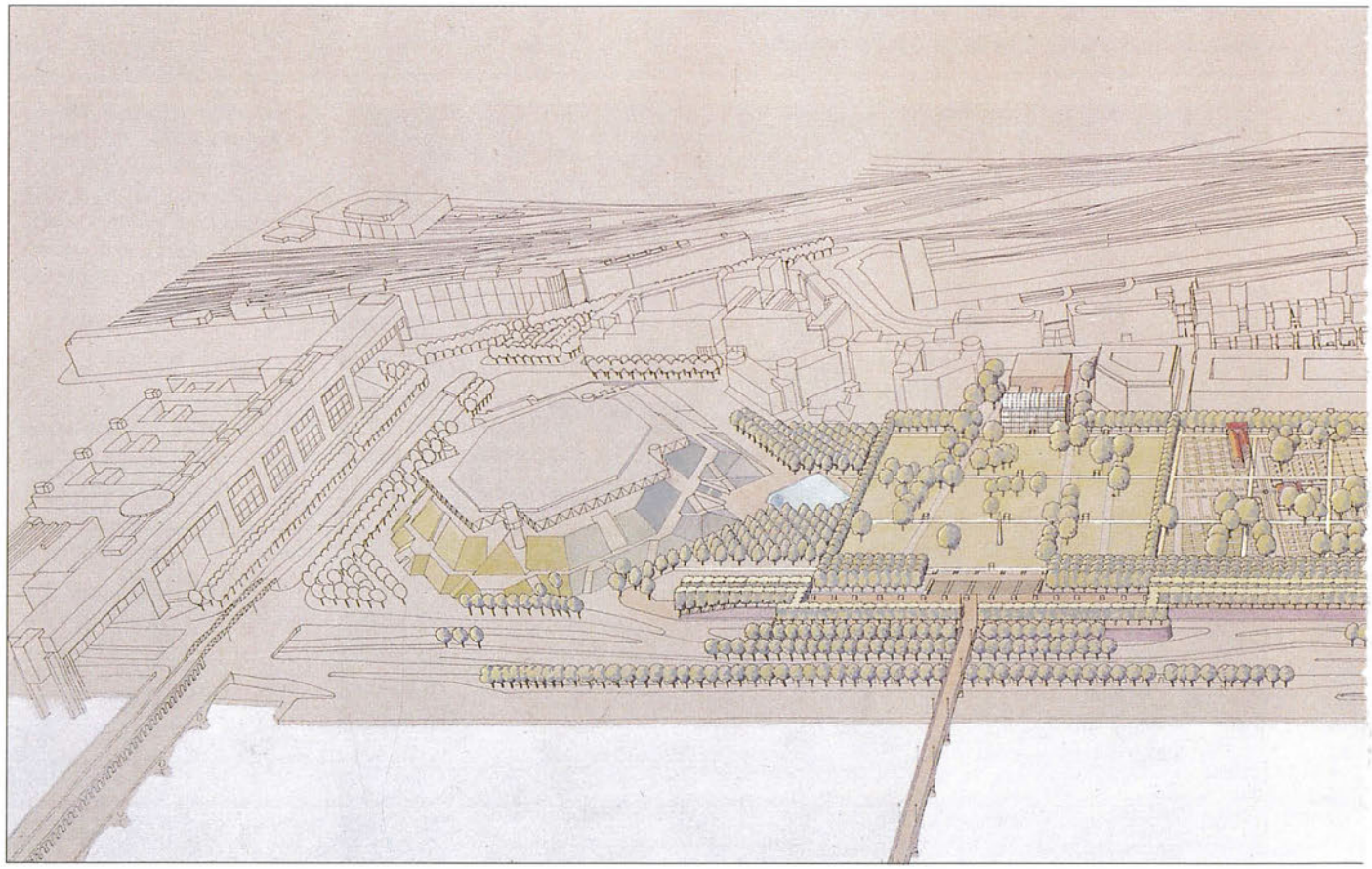
REMÉMORATION

MARILÈNE FERRAND, JEAN-PIERRE FEUGAS
BERNARD HUET, IAN LECAISNE, BERNARD LEROY

A l'origine, il s'est agi de jouer avec les traces existantes, avec ce qui était déjà en place : les arbres, les bâtiments, le tracé des rues et leur pavage, etc. L'analyse du site montre qu'en conservant quelques bâtiments typiques et en semant de l'herbe on était déjà dans un parc.

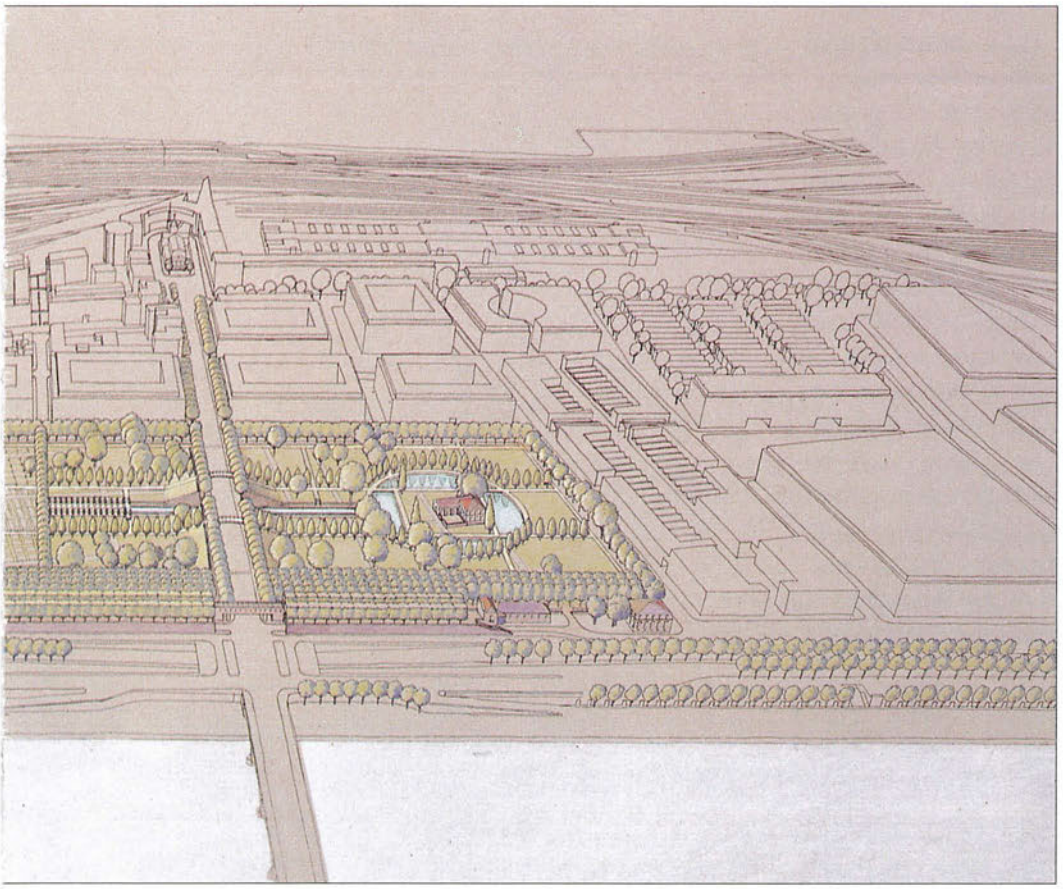
Cette évocation un peu romantique de la nature et l'aspect rural de ces lieux sont exceptionnels à Paris. On aurait donc pu seulement s'appuyer sur le tracé existant des rues pour dessiner le parc, mais il était nécessaire également d'appréhender le terrain à travers la configuration d'ensemble du quartier.

De ce point de vue, ce qui était primordial dans la conception, c'était la référence à la deuxième phase du lotissement prévue au début du XIX[e] siècle, avec notamment la création des rues de Bercy et de Dijon. Cette mise en place a été continuée par Haussmann lorsqu'il s'est agi de reconstruire Bercy. Lheureux a ensuite repris ce tracé, et nous nous sommes rendus compte que le projet urbain proposé au concours par l'Apur le reprenait également, aussi bien pour la ZAC Lachambeaudie que pour la proposition schématique de lotissement. Il y avait donc, à l'évidence, prédominance de cette "deuxième couche" et sa nécessaire prolongation à travers le site. Nous avons même



pensé, un moment, surélever la nouvelle maille à 1,50 m au-dessus du sol, pour bien montrer les différences ; mais après réflexion, pour des raisons de circulation, d'entretien, d'articulation avec les éléments existants... nous n'avons pas prolongé la recherche dans ce sens et sommes revenus à une proposition moins contrastée. Nous avons donc poursuivi cette logique entamée au début du XIX[e] siècle et continuée par Haussmann puis par l'Apur, d'autant plus que se posait le problème du franchissement de la rue de Dijon, qui ne pouvait être que perpendiculaire ; l'idée de surimpression de ce tracé s'imposait donc à l'évidence.

Ce principe acquis, il s'agissait de trouver un réglage juste. Nous avons mené une analyse minutieuse de ce qu'il y avait sur le site. Il y avait des rues, en particulier l'axe de la rue de Dijon, il y avait surtout le Palais Omnisports de Paris-Bercy, souligné par la forte présence de la fontaine. Il convenait de se fixer sur l'axe de symétrie principal du Palais, parallèle à la Seine, en conservant certains éléments du site, notamment les plantations en quinconce. Nous ne voulions pas d'une allée dans l'axe majeur de la composition, mais il fallait conserver la virtualité de cet axe. C'est, entre autres, l'un des rôles du canal. Il y a eu plusieurs dessins de réglage de ce tracé : au début, la grille était constante, véritable carroyage de la totalité du terrain, à l'image d'un lieu de fouilles. Il s'est alors agi de donner une qualité à cette grille, de jouer entre le tracé et les traces, afin de faire émerger les différences. Il fallait aussi, pour des raisons de phasage, trouver des limites naturelles et par ailleurs établir une diversité qui ne pouvait être que transversale. Ainsi, après la séquence très boisée des quinconces de tulipiers, proches du Palais Omnisports, il était intéressant de continuer par un vide, c'est-à-dire une prairie ponctuée de kiosques rappelant le carroyage, traversée par les cheminements, laissant s'épanouir les masses des très beaux arbres existants. Il était ensuite normal de trouver, comme dans beaucoup de jardins, des parterres, plus ou moins didactiques ; donc, dans l'espace suivant, nous avons conservé l'intégralité de la trame pour définir neuf carreaux et, comme par hasard, c'est là que se trouve l'une des maisons que nous voulions conserver, exactement au centre des neuf carrés. Et nous retrouvions l'image de carroyage d'un lieu de fouilles. L'idée d'un jardin archéologique s'est donc précisée pour ce carré central, témoin de l'état du Bercy actuel, avec la maison, le pavage, les rails et les cuves. Les autres carrés s'organisent autour, occupés différemment selon l'orientation, les programmes fonctionnels, les thèmes poétiques...



Marilène Ferrand, Jean-Pierre Feugas, Bernard Huet et Bernard Leroy, architectes, Ian Le Caisne, paysagiste, projet pour le parc de Bercy, vue perspective, 1987.

Dans cet archétype de jardin, avec la prairie et la colline esquissée par le mouvement des talus bordant la rue de Dijon, le thème de l'eau s'imposait pour la troisième partie. Le même système à neuf carreaux pouvait s'établir avec le carré central formé par l'île et son bâtiment conservé, répondant aux neuf carrés de la terre par ses neuf carrés de l'eau.

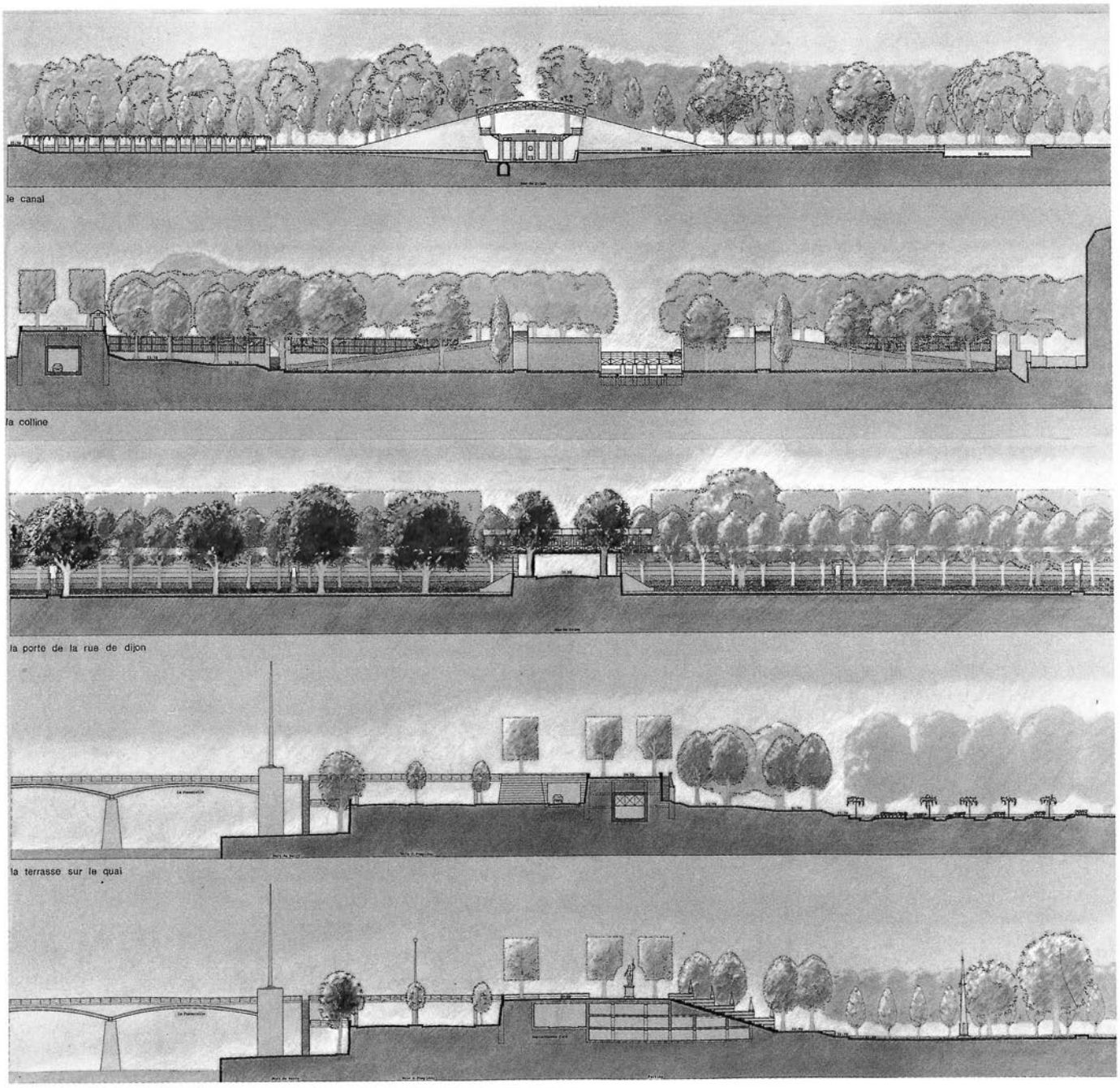
Le tracé régulateur devient en fait "tracé révélateur", et le réglage complexe des figures aboutit à une image d'évidence d'une apparente simplicité.

Non moins évident peut paraître le choix d'appuyer latéralement le jardin sur une terrasse haute et épaisse, semblable dans son principe à celle qui flanque les Tuileries. Ce choix est pourtant le résultat de la prise en compte de données du programme qui n'étaient pas appelées a priori à constituer une forme urbaine aussi nette. La terrasse est non seulement un élément unificateur à l'échelle du site – depuis l'extérieur – et à l'échelle du parc – depuis l'intérieur –, mais elle permet de coiffer dans un objet architectural unique les éléments du programme les plus disparates (parkings, remises, abris...).

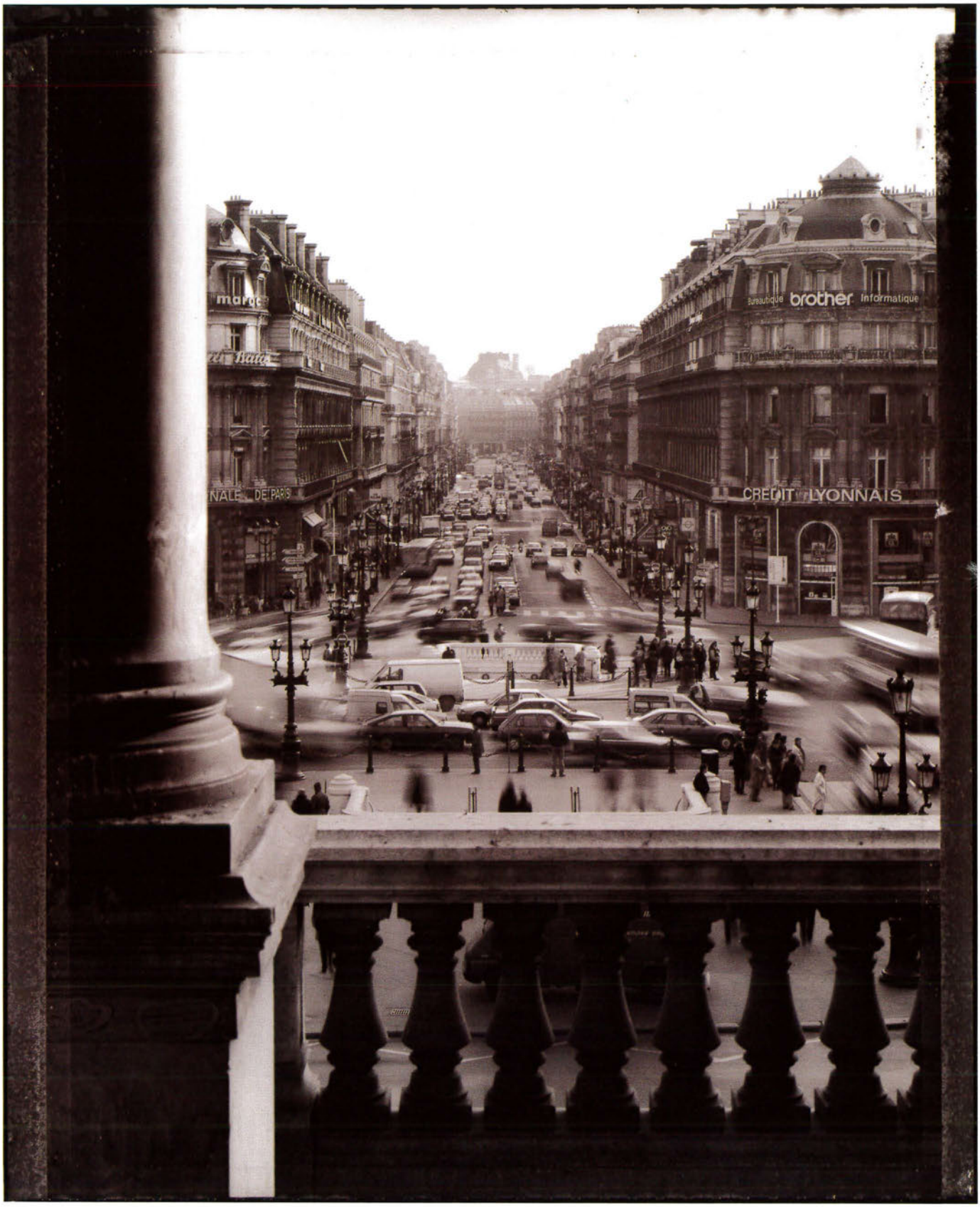
Si la trame du carroyage constitue une réponse architecturale et urbaine participant de la logique du quartier, en revanche, la terrasse inscrit le parc à l'échelle de la ville, en affirmant sa présence depuis la voie express mais, également, depuis la Seine et la rive gauche, avec notamment d'abondantes plantations, dont la masse végétale devrait avoir un impact non négligeable sur le paysage.

Mais la terrasse assume également un rôle perceptible pour les usagers, puisqu'elle les protège des nuisances de la voie rapide. Ce choix accuse par ailleurs le sentiment d'introversion déjà induit par le dénivelé du site par rapport aux rues qui le bordent et le traversent, tout en réalisant une inversion fondamentale : le site, actuellement dominé par la voirie, se retrouve, depuis les hauteurs de cette terrasse, à dominer la voirie et la Seine à son tour.

Ce parti nécessite le déplacement ou l'abattage de certains arbres. Il réalise cependant une solution simple et évidente au problème de la protection du parc contre les nuisances sonores et les émanations de gaz d'échappement provenant de la voie express, et permet de planter un mail de 150 nouveaux arbres environ, dont l'intégrité aurait été mise en péril par une fragmentation de l'ouvrage nécessaire à la conservation de quelques spécimens qui seront transplantés.



Projet pour le parc de Bercy, coupes longitudinales, transversales 1987.


Bureautique brother Informatique
CREDIT LYONNAIS

CONCEVOIR, RÉALISER, GÉRER L'ESPACE PUBLIC

POINTS DE VUE DES ADMINISTRATEURS
EN CHARGE DES ESPACES PUBLICS À PARIS
&
RÉFLEXION SUR LE CAS DE BARCELONE

UN ESPACE DE CONVOITISE ET DE NÉGOCIATION

ENTRETIEN AVEC ALAIN GRELLETY BOSVIEL

***La** Ville de Paris a lancé récemment l'aménagement de certains espaces publics exceptionnels – Champs-Elysées, boulevard Richard-Lenoir, place Chalon... Mais parallèlement à ces grands projets, les espaces publics plus banals sont également l'objet d'attentions particulières. Quel contenu et quelle importance la Direction de l'aménagement urbain donne-t-elle à l'espace public ?*

C'est un fait connu, l'espace public est, depuis le XIX[e] siècle, une préoccupation majeure des administrateurs de Paris. Mais cette préoccupation est devenue récemment une réelle priorité.

Si les années d'après-guerre ont permis de pallier le manque de logements et d'équipements, elles ont en revanche négligé l'espace public. Ce n'est qu'à la fin des années 70 que, sous l'impulsion de l'Atelier parisien d'urbanisme, la définition de règles de composition urbaine ancrées dans l'histoire de Paris a permis de redonner à l'espace public l'attention qui lui revient. L'affirmation d'une volonté de création de nouveaux espaces verts y a aussi fortement contribué.

L'importance qu'accorde la Direction de l'aménagement urbain à cette composante majeure du paysage parisien est double. D'une part, l'espace public est utilitaire, d'autre part, il constitue le cadre de la vie urbaine. Il convient d'être attentif à son esthétique, sans jamais oublier son utilité. Quotidiennement doivent être arrêtés ou proposés les arbitrages délicats qu'exige le souci de combiner l'utile et le beau : la place laissée à la voiture, l'équilibre entre les différents modes de transport, les cheminements piétons, les aménagements de confort ou de décor.

Si le terme d'"espace public" est relativement récent, le mariage de l'esthétique et de la fonctionnalité est une ancienne préoccupation de l'urbaniste. Mais celle-ci prend une tonalité particulièrement actuelle : elle s'exerce sur un espace de plus en plus convoité et donc de plus en plus rare.

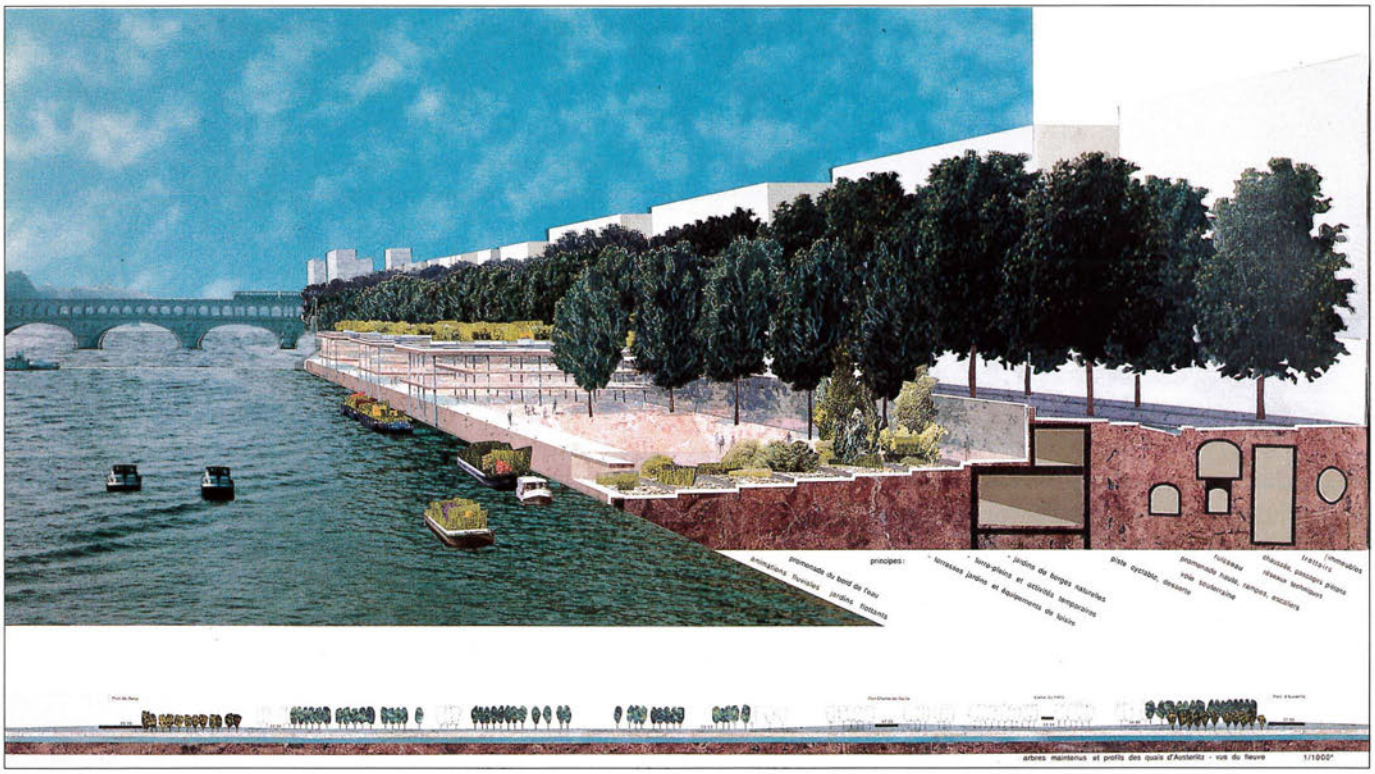
***D**ans le cadre des projets d'aménagement d'espaces publics, la Direction de l'aménagement urbain assume pour la Ville de Paris un rôle de coordination. Comment définissez-vous ce rôle ?*

La Direction de l'aménagement urbain a un rôle important de "gardien du Temple" parce qu'elle a la responsabilité des documents d'urbanisme (plan d'occupation des sols, plans d'aménagement de zones) qui encadrent la formation ou l'évolution du tissu urbain et définissent l'espace public (tracé et largeur des rues, espaces verts, règles d'alignement, de volumétrie des espaces bâtis qui cernent l'espace public). Elle a par ailleurs un rôle éminent dans l'élaboration des projets d'espaces publics et dans leur mise en œuvre.

Un grand nombre de directions de la Ville de Paris travaillent sur ce sujet. Mais le besoin pour la Ville d'avoir en son sein un service qui assume un rôle de conception et de coordination est réel. Cette tâche, parfois partagée, incombe en priorité à la Direction de l'aménagement urbain. Celle-ci a un rôle de mission et non de gestion. Elle est chargée de veiller à l'image de la ville d'aujourd'hui et de demain. C'est en ce sens qu'elle partage avec l'Atelier parisien d'urbanisme, en amont, une vocation de réflexion sur l'évolution de l'espace public. Ce rôle suppose une étroite coordination entre l'ensemble des services demandeurs ou consommateurs d'espaces publics, tant au niveau de la définition des besoins que de la réalisation. En aval, ce sont essentiellement la Direction de la voirie et celle des parcs et jardins qui gèrent l'espace public parisien. Mais d'autres services, comme la Direction des finances et des affaires économiques, qui a la responsabilité des concessions, interviennent.

Outre cette tâche quotidienne de coordination interne à la Ville, la Direction de l'aménagement urbain assure les relations avec divers partenaires extérieurs tels que l'Etat ou les milieux professionnels.

L'Etat est souvent concerné par l'aménagement de l'espace public parisien. La protection des monuments et des sites est en effet de sa compétence. Nous dialoguons, semaine après semaine, avec les architectes des Bâtiments de France, la Délégation régionale pour l'architecture et l'environnement ou la Commission des sites. Plusieurs



François Grether, architecte, Jacqueline Osty, paysagiste, coupe-perspective de principe sur les quais de Seine rive gauche.
Ce document d'étude pour l'aménagement des berges dans ce nouveau quartier illustre la complexité que peuvent atteindre certains aménagements d'espaces publics parisiens et le rôle de la Direction de l'aménagement urbain dans leur conception qui exige de coordonner les nombreux acteurs concernés. Ici le Port autonome, le Service de la navigation de la Seine, la Direction des parcs et jardins, la Direction de la voirie, la Direction de la protection de l'environnement, la préfecture de police.

espaces parisiens importants relèvent directement de l'autorité de l'Etat, par exemple celui des berges de la Seine, dont l'aménagement dépend à la fois du Service de la navigation de la Seine, service de l'Etat, du Port autonome, établissement public, et de la Ville de Paris.

Enfin, depuis quelques années, la réalisation des aménagements d'espaces publics n'est plus uniquement dévolue aux services municipaux de la voirie ou des parcs et jardins, mais peut être confiée à des maîtres d'œuvre privés – architectes, urbanistes, paysagistes – qu'il convient d'orienter et de contrôler.

Dans tous ces domaines, nous travaillons en liaison étroite et constructive avec l'Atelier parisien d'urbanisme. L'Apur a surtout un rôle d'analyse et de conception, spécifique à son statut de bureau d'études public ; la Direction de l'aménagement urbain est, quant à elle, en charge de l'ensemble des procédures de concertation auprès des élus et du public. Et elle accompagne les opérations jusqu'à leur mise en œuvre.

***Q**uel est l'apport spécifique de votre direction dans les étapes successives de la création ou de la rénovation d'espaces publics – projet, réalisation, gestion ?*

Plutôt que de vous faire un exposé théorique, je répondrai à cette question par le biais d'exemples concrets. Mais, quel que soit le cas cité, il faut avoir à l'esprit que nous intervenons essentiellement lors de la conception et de la réalisation. Une fois un aménagement livré, nous n'avons pas de responsabilité dans sa gestion, même si nous en tirons naturellement des enseignements.

L'aménagement du secteur Montparnasse est un exemple à la fois complexe et révélateur des mécanismes de décision liés à la transformation de l'espace public en réponse à l'évolution des usages. Dans ce cas, l'élément moteur est sans conteste l'arrivée du TGV Atlantique à la fin des années 80. Celle-ci appelait une mutation profonde des équipements ferroviaires urbains. La restructuration de la gare était donc l'occasion de mettre au point un projet de réaménagement d'ensemble dans le cadre d'une zone d'aménagement concerté. Les travaux de création de la gare du TGV offraient la possibilité de couvrir les voies et de créer un grand jardin, réclamé par les riverains de longue date ; ils imposaient de remodeler les abords de la gare. Des questions majeures s'y posaient : comment répartir les espaces publics entre piétons, autobus et voitures ? Comment assurer la liaison de cette gare avec les stations de métro, de taxis et d'autres moyens de transports collectifs nouveaux ? Comment, dans le même temps, embellir l'ensemble du quartier ?

Pour répondre à ces questions, la Direction de l'aménagement urbain, avec l'Atelier parisien d'urbanisme, a proposé un vaste projet d'aménagement. Celui-ci dépassait l'opération Pasteur-Montparnasse réalisée au-dessus des voies ferrées et concernait toute la périphérie de la gare : rue du Commandant-Mouchotte, rue du Départ, rue de l'Arrivée, boulevard Pasteur et, bien sûr, esplanade Raoul-Dautry. Le jardin sur dalle est aujourd'hui en cours de plantation, tandis que le quartier du haut de la rue du Commandant-Mouchotte a été restructuré autour des immeubles de l'architecte Ricardo Boffil. C'est dans ce cadre que les espaces cernés par l'architecture néoclassique de Boffil ont été traités, et que la fontaine du sculpteur Shamaï Haber a été créée au centre de la place de Catalogne. Mentionnons également, au titre des négociations que nous avons régulièrement avec les services de l'Etat, que nous nous sommes opposés à un système de transport aérien rue du Commandant-Mouchotte, qui aurait dénaturé les abords de la gare. Malgré le surcoût de cette solution, le choix s'est porté vers des moyens de transport collectifs souterrains rapides, permettant de bien desservir la gare, tout en préservant les espaces piétons.

L'expérience vécue pour le secteur de la gare Montparnasse, appelée à se renouveler dans le cas de l'arrivée du TGV aux gares du Nord et de l'Est, met en lumière le rôle spécifique de la Direction de l'aménagement urbain, tant au niveau de la conception que de la coordination.

***L**a part de travail que vous consacrez à la conception, à la réalisation ou à la coordination est-elle fluctuante, ou est-elle fixée par des règles précises ?*

Les situations varient. Laissez-moi vous donner un second exemple. En créant le secteur piétonnier du quartier Montorgueil, dont l'initiative revient aux élus du II[e] arrondissement, le maire de Paris a pris la décision de lancer un projet ambitieux ne concernant pas uniquement la voirie, mais incitant à l'évolution des fonctions urbaines : à travers la suppression de la circulation automobile, notre intention est de rendre progressivement à ce quartier une vocation d'habitat de qualité.

Dans cet exemple, une part importante de notre tâche a consisté à mettre au point une nouvelle réglementation modifiant le plan d'occupation des sols. Cet important travail de conception intègre à la fois des règles d'occupation de l'espace public et les prescriptions architecturales et de traitement des façades des rez-de-chaussée. Ce qui importe, désormais, c'est de faire respecter les règles édictées.

***M**ais dans un tissu urbain hétérogène et complexe tel que celui de Paris, envisagez-vous des interventions sur l'espace public qui soient homogènes ou, au contraire, au cas par cas ?*

Notre premier souci est de préserver l'unité de l'espace public urbain contre la menace de réalisations trop hétérogènes, d'une multiplication des mobiliers urbains, ou

de signatures de tel ou tel maître d'œuvre public ou privé. La Direction de l'aménagement urbain doit protéger une certaine image de Paris. Cette image, reconnue dans le monde entier, est justement liée à la qualité des espaces publics à travers la diversité des quartiers. Cela n'implique pas que, dans une attitude passéiste, nous nous accordions pour ne plus poser que des lampadaires Hittorff... mais, inversement, cela suppose que nous ne multipliions pas à outrance les "expériences" dans le traitement des espaces publics.

Cela dit, tous les quartiers de Paris ne peuvent être traités de la même manière. Gardons l'exemple de l'éclairage. Je suis convaincu que d'énormes progrès restent à faire dans ce domaine qui contribue tout particulièrement à la beauté de Paris. Or, l'éclairage du Paris historique ne peut et ne doit pas être le même que celui des quartiers nouveaux ou de l'Ouest parisien. L'éclairage au sodium de la tour Eiffel – dont le succès est reconnu de tous –, ainsi que celui du Trocadéro et des ponts voisins que nous envisageons d'illuminer progressivement, devront conserver une unité qui reflète un caractère architectural commun. Il n'en est pas de même pour l'ambiance nocturne des quartiers centraux historiques. Dans les études d'illumination que nous menons en liaison avec la Direction de la voirie, nous tendons à éclairer beaucoup plus discrètement les monuments du centre, tandis que dans d'autres quartiers nous atteignons des ambiances plus vives, plus contemporaines.

Un autre exemple est celui du mobilier urbain. Je crois nécessaire de contrôler les innovations dans ce domaine à Paris. C'est dans cette optique qu'a été instaurée une Commission du mobilier urbain et que nous renouvelons périodiquement le catalogue de mobilier utilisé par la Ville ; il n'est pas exclu que tel ou tel mobilier – la Sanisette ou les tableaux lumineux, par exemple – ne soit pas adapté à tel ou tel quartier et qu'il faille en réviser la conception. Il faut une certaine unité qui préserve l'image de Paris, souvent identifiée à des types de rues et d'ambiances, sans pour autant atteindre à l'uniformité totale ou renoncer à la création.

Ce qui frappe dans les rues de Paris, c'est pourtant la disparité du mobilier dont vous parliez à l'instant. Que souhaitez-vous et que pouvez-vous faire sur ce plan ?

Des efforts importants ont déjà été faits. Nous avons aujourd'hui une tâche importante devant nous : freiner l'encombrement de l'espace public, le dégager d'un certain nombre de mobiliers devenus obsolètes ou qui polluent l'environnement visuel. Mais cette ligne de conduite doit tenir compte des pressions souvent justifiées des usagers ou de celles des nombreux concessionnaires qui, tel France Télécom, font valoir la nécessité d'implanter sur les voies de nouveaux objets. Nous devons aussi résister à la tentation de créer à chaque nouvelle opération d'urbanisme un nouveau type de bordure de trottoir, ou un nouveau type d'éclairage. C'est un effort de tous les instants.

Mais notre ambition pour la ville ne se limite pas à un conservatisme étroit, à pleurer sur les beautés passées. L'introduction de l'art contemporain dans l'espace public est une dimension aussi passionnante que délicate de notre recherche. A travers la statuaire, les fontaines, la décoration des murs pignons, nous espérons donner à Paris son visage du XXI[e] siècle, au même titre que les architectes de l'espace bâti.

Un projet de développement tel que Seine rive gauche est-il l'occasion de repenser votre approche de la création d'espaces publics ?

Seine rive gauche illustre très bien notre approche de l'espace public. Dans le processus progressif de création de ce quartier nouveau, nous avons déjà départagé les espaces privés des espaces publics. En ce qui concerne ces derniers, l'idée force n'est pas de créer une nouvelle ville dans la ville mais, au contraire, comme l'ont affirmé le maire et le conseil de Paris, de profiter de la reconversion des infrastructures ferroviaires pour relier le XIII[e] arrondissement à la Seine et au XII[e] arrondissement. Ce n'est pas la création d'une ville nouvelle qui nous mobilise, mais celle d'un quartier nouveau pour Paris. Aussi devons-nous prendre garde que la pluralité des vocations des sous-quartiers – ensemble universitaire, bureaux, avenue nouvelle, traitement des berges –, entraîne une hétérogénéité de l'espace public du fait de concepteurs différents, si remarquables soient-ils. Il incombe à la Direction de l'aménagement urbain, à l'Atelier parisien d'urbanisme et à l'aménageur de s'attaquer à ce problème en amont et de dessiner les traits caractéristiques de ce nouveau quartier ; cela d'autant plus qu'il faut intégrer un certain nombre d'innovations technologiques – en matière de communication et d'échange de proximité, notamment – susceptibles de transformer l'espace public. Mais l'image de marque de ce quartier doit se préciser dans le respect de celle de Paris, qui est fondamentale.

Comment envisagez-vous l'action future de votre direction ? Avez-vous des projets spécifiques de développement ?

Un des problèmes majeurs auquel nous sommes quotidiennement confrontés est l'arbitrage entre la pression de la circulation automobile et le souhait d'une réappropriation de ces espaces pour d'autres usages. Je ne crois pas qu'une réponse satisfaisante à ce problème puisse intervenir sans une limitation de circulation automobile de surface. C'est seulement dans cette hypothèse que des projets significatifs pourront être envisagés à l'avenir. Pour faciliter notamment ces choix, je crois à l'idée avancée par l'Apur

d'un nouveau document cadre. Ce schéma directeur de l'espace public parisien est une grande ambition. Il ne doit pas s'agir d'un document réglementaire, difficile à appliquer, mais d'une sorte de charte, approuvée par le conseil de Paris, qui rassemble les directives essentielles en ce qui concerne le traitement des espaces publics.

Ce document devrait tenir compte des questions liées au mobilier urbain et de celles qui touchent à l'affichage et à la publicité. Mais il devrait également traiter des plantations et de toutes les composantes qui jouent un rôle dans l'aspect de l'espace public.

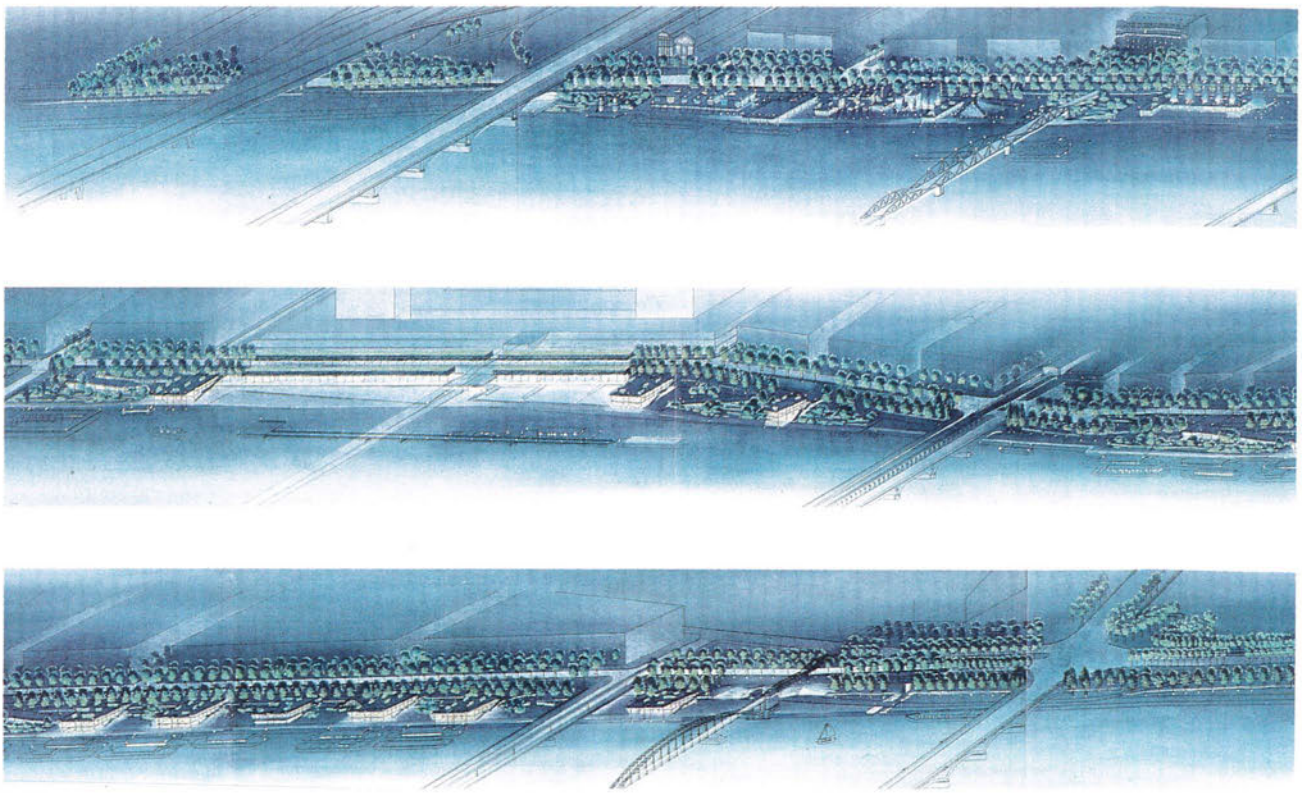
***Y** a-t-il, dans certains domaines, des villes françaises ou étrangères dont les politiques originales en matière d'espace public inspirent votre démarche ?*

Nous apprenons beaucoup des échanges que nous entretenons avec quelques villes européennes et, aussi, avec quelques villes de province. Sans vouloir faire une longue liste, il est vrai qu'avec Barcelone, Berlin et Londres, avec certaines villes françaises, Lyon, Montpellier et d'autres, les échanges sont très fructueux ; et je regrette que, tellement pris par nos tâches quotidiennes, nous ne puissions consacrer suffisamment de temps à ces échanges d'informations et d'innovations. Les secteurs où il me semble que nous avons le plus à apprendre, et qui sont les plus évolutifs, sont notamment ceux qui touchent la circulation. La politique que nous commençons à mettre en œuvre avec les axes rouges ou le contrôle de la qualité du mobilier urbain doivent être comparés avec des réalisations de même inspiration dans d'autres cités.

Même si l'on ne peut jamais transposer directement telle ou telle expérience et si la notion de "charte de l'espace public" n'a pas, à ma connaissance, d'équivalent ailleurs, je suis sûr qu'il y a autour de ces thèmes beaucoup à apprendre auprès d'autres grandes villes dans le domaine du paysage urbain.

Alain Grellety Bosviel
Directeur de l'aménagement urbain de la Ville de Paris

Propos recueillis par Florence Kohler et André Lortie



François Grether, architecte, Jacqueline Osty, paysagiste, proposition d'aménagement pour les quais de Seine rive gauche, vue nocturne (document d'étude, 1992).

DE LA VOIE PUBLIQUE À L'ESPACE PUBLIC

FRANÇOIS OZANNE

LE RENOUVEAU DE L'ESPACE PUBLIC

Paris s'est embelli tout au long de son histoire. Créer des perspectives, mettre en valeur les plus beaux bâtiments, offrir aux habitants jardins et promenades, créer des lieux de rencontre et de sociabilité sont autant d'expressions d'une volonté politique permanente, plus ou moins féconde suivant les périodes.

Depuis les années 60 cependant, avec l'accroissement de la mobilité urbaine et sous la pression de l'automobile, l'espace public n'a souvent montré que la partie de son visage conçue et aménagée pour les déplacements. Paris a engagé un très important programme d'infrastructures de transport, ferroviaires ou routières. Mais le boulevard périphérique, s'il est grand et bel ouvrage d'art, n'est pas un espace public.

La municipalité parisienne a maintenant renoué avec la tradition. Le renouveau de l'espace public s'est d'abord traduit dans l'aménagement de rues piétonnes, de places et de placettes de quartier, en réponse aux aspirations les plus immédiates des Parisiens.

Des opérations prestigieuses ont également été réalisées : le traitement de la place de l'Hôtel-de-Ville, la réhabilitation de l'esplanade des Invalides, la transformation de la rue de Lutèce, la création de la place de la Catalogne, la restructuration de la place de Stalingrad ont marqué fortement la ville tout entière.

Aujourd'hui, le mouvement s'amplifie. Pour sa deuxième mandature, Jacques Chirac a voulu un programme d'opérations aussi remarquables que les Champs-Elysées, le quartier Montorgueil, le boulevard Richard-Lenoir, l'avenue d'Italie, la place des Fêtes ou la place Vendôme, sans même parler des nouveaux ouvrages comme le futur pont Charles-de-Gaulle.

Dans les grandes zones de rénovation, la création de nouveaux espaces, jardins ou places publiques, participant à l'embellissement de la ville et au bien-être de ses habitants, s'inscrit dans une logique urbanistique traditionnelle. Mais pourquoi repenser les Champs-Elysées ?

A cette question l'analyse de la notion d'espace public aide à répondre.

L'espace public a trois visages, trois raisons d'être. C'est d'abord l'espace de la ville ; il permet sa lecture, sa respiration, sa mise en valeur, son existence même : une somme de bâtiments n'est pas une ville. L'espace public de l'urbaniste. Un espace qui a des points forts, les points d'orgue du plan urbain, tout en gardant une grande unité. Face à la diversité du bâti, il affirme, dans les plus belles villes, une cohérence d'ensemble et reflète une personnalité.

C'est ensuite, bien sûr, l'espace de la voirie ; la ville respire, mais elle bouge aussi. Elle est irriguée, drainée, accessible par le sol et par le sous-sol. La circulation, l'accès des immeubles, le passage des réseaux constituent aujourd'hui des contraintes fortes. C'est l'art de l'ingénieur de les prendre en compte, de les maîtriser en respectant tous les usages et usagers de la rue, de trouver les meilleures solutions d'aménagement. Il faut le reconnaître : dans la ville moderne, l'explosion des déplacements a peut-être trop marqué le visage de la ville.

C'est enfin l'espace des riverains, celui de la vie de quartier, des rencontres, des échanges, du commerce. C'est l'espace forum. Un forum équipé car, en s'appropriant ce collectif urbain, le citadin veut y trouver confort et services : bancs, fontaines, téléphones, corbeilles de propreté et toilettes, kiosques à journaux, informations de toutes sortes... Dans le quartier où il évolue et où vivent ses enfants, le riverain demande une circulation contrôlée et des trottoirs pour les piétons, impliquant barrières et obstacles divers.

Il souhaite, enfin, trouver dans la rue le jardin qui lui manque. Avoir devant sa porte ou à proximité des morceaux de nature : de l'eau, des fleurs et des arbres. Il y a trente ans, des urbanistes concevaient des dalles piétonnes sans voitures et sans arbres. Aujourd'hui, les citadins demandent des rues plus traditionnelles, avec des arbres et, si possible, peu de voitures.

Ces trois visages se superposent, les traits de l'un ou de l'autre étant seulement plus accusés, ici ou là. Aussi, gardien de cet espace, l'ingénieur doit-il être à la fois urba-

niste, pour mieux comprendre la ville, sociologue et communicateur, pour mieux comprendre ses habitants.

Il y a cependant, dans ce triple visage, des germes de risques et de dangers. Il y a d'abord une certaine contradiction entre l'espace de la ville, unique, reflet d'une histoire, d'une culture faite d'habitudes, de matériaux locaux et d'une longue expérience technique, et l'espace des riverains, tendant à l'hétérogénéité, à une adaptation locale trop marquée, donc à une perte d'identité. Le danger existe d'une ville non affirmée et trop éclatée, d'une gestion difficile.

Il y a aussi le risque lourd d'un encombrement progressif de l'espace public : trop de voitures, trop d'obstacles, trop de commerces, trop de mobilier, trop d'informations et de publicité... Surprenante et inquiétante est cette évolution, en quelques décennies. A l'équilibre d'antan de la rue parisienne s'est substitué, sous l'emprise des nécessités, au pis, un certain désordre, au mieux, une recherche qui lui a fait perdre de sa pureté initiale ;

Il y a enfin le risque d'identification d'un espace multiple à un seul de ses visages. La déviation la plus courante est son annexion par la voiture, la rue n'étant plus que passage ou garage. Mais il y a aussi d'autres formes d'annexion : antichambre du domaine privé, l'espace public perd sa raison d'être et sa noblesse.

UN PROJET POURQUOI ?

L'espace public évolue donc. Il évolue, parce que, prise dans le vertige de la métamorphose de cette seconde moitié du XX[e] siècle, la ville se transforme rapidement. Il évolue aussi, parce que, sans cesse, il est menacé d'annexions. Il convient donc de le surveiller et, si nécessaire, de repenser son aménagement :

– soit parce que celui-ci ne correspond plus au nouveau caractère du quartier. Il faut alors réadapter l'espace public à son environnement et, peut-être, à cette occasion, créer un nouveau point fort, ayant lui-même une influence sur l'évolution des abords. L'aménagement de la place de Stalingrad et du bassin de la Villette en est une parfaite illustration. Situé dans une ancienne zone d'entrepôts et d'installations portuaires et ayant perdu sa raison d'être, cet espace a été traité en une perspective urbaine très forte, à la fois culturelle, conviviale et ludique, marquant et animant un quartier transformé ;

– soit pour lutter contre le trop de tout : il faut mettre de l'ordre dans un espace trop encombré, comme on range sa maison. Opération délicate, car les "mobiliers urbains" ne sont guère mobiles et les divers utilisateurs de l'espace public savent faire valoir leurs droits ;

– soit enfin parce que, s'il y a symbiose entre espace public et espace privé, il y a évolution parallèle et donc, quelquefois, dégradation de l'un sous l'effet de l'autre. Beaucoup de rues et de boulevards souffrent, dans ce monde rapide, d'une évolution défavorable des immeubles riverains et de leur fréquentation. On peut imaginer qu'à l'inverse un traitement de choc d'un espace public puisse, s'il est réussi, entraîner une valorisation du tissu urbain attenant. S'il ne faut se tromper ni de diagnostic, ni de thérapie, il y a là une méthode de traitement intéressante, une forme de réhabilitation indirecte.

Plus modestement, la construction d'un parc de stationnement souterrain doit être conçue comme une remise en ordre d'une situation peu satisfaisante de la circulation et du stationnement.

Plusieurs des grandes opérations en cours entrent dans cette double logique de la réorganisation d'espaces trop encombrés et de l'action thérapeutique sur des secteurs malades. Le réaménagement des Champs-Elysées et la création du quartier piéton Montorgueil en sont deux exemples types.

UN PROJET GLOBAL

Au cours des dernières années, nombre d'aménagements ponctuels ont été réalisés par la Direction de la voirie, dans le cadre de ses anciennes structures. Elle l'a fait avec les concours de l'Atelier parisien d'urbanisme et de la Direction de l'aménagement urbain – en particulier son ex-cellule du mobilier urbain – et celui d'architectes privés.

Ce qui a conduit tout naturellement la voirie à créer, en son sein, auprès de la section des projets, une mission architecture et environnement. Soulignons, à ce sujet, la fécondité d'un échange de tous les jours, sur le bureau ou la table à dessin, entre architectes et ingénieurs.

En 1989, le lancement d'un important programme de parcs de stationnement a néanmoins posé le problème de l'adaptation des structures. En effet, la construction de tels ouvrages de génie civil sous la voie publique est, quoi qu'on fasse, traumatisante. Pour être harmonieuse, son intégration exige une étude d'impact portant sur la circulation et le stationnement de surface, mais aussi sur le réaménagement de l'espace public autour du parc. La greffe doit être réussie, sans risque de rejet.

Malgré la spécialisation des services de voirie – voie publique, stationnement, circulation...–, la cohérence d'ensemble et l'acceptation des projets ont pu être assurées grâce à la création de structures de concertation et de décision : groupe de travail Apur-Directions de l'aménagement urbain et de la voirie et Commission spéciale des opérations immobilières. Mais, parallèlement, une nouvelle génération d'opérations a changé les échelles. La première concernait la porte Maillot, mêlant une vaste rénovation privée à un important réaménagement de l'espace public.

Enrobement de la chaussée du boulevard Exelmans, dans le XVI[e] arrondissement. La qualité de l'espace public parisien est fortement tributaire de celle des revêtements des trottoirs et des chaussées, entretenus par la Direction de la voirie.

Ces opérations impliquent d'abord des interventions très globales portant sur les domaines traditionnels de la voirie, mais aussi sur le mobilier urbain, les espaces verts, les concessions, la publicité, l'urbanisme réglementaire... Cette globalité est l'expression d'une volonté de remise à plat générale, dans laquelle sont réexaminées toutes les fonctions de l'espace à traiter et la meilleure manière de les remplir.

Ces opérations demandent aussi un niveau très élevé de concertation et de communication. Bien sûr, elles sont soumises, de par leur importance, aux textes réglementaires imposant des enquêtes publiques et des formes particulières de concertations. Mais le réaménagement d'un site prestigieux au cœur de la ville concerne tant de monde qu'il ne peut être imposé. Il doit, pour le moins, être accepté par tous. C'est dire la complexité du processus de décision. Processus démocratique dans lequel interviennent, au premier chef, les élus les plus concernés, soit, à côté du maire, plusieurs de ses adjoints : le maire d'arrondissement, l'adjoint à l'urbanisme, l'adjoint à la circulation, au stationnement, aux transports et à la voirie, l'adjoint au commerce, à l'industrie et à l'artisanat...

Novatrices dans leur contenu et leur management, ces opérations sont à réaliser sur le domaine public que les ingénieurs de voirie connaissent bien. Il ne s'agit aucunement d'ouvrages à livrer clés en main, sur la base de cahiers de charges précis et immuables, mais d'aménagements à conduire pas à pas, sur un tissu vivant, au milieu des riverains, des circulations, des réseaux. La chirurgie urbaine nécessite des interventions multiples, sans anesthésie. Il faut veiller sans cesse à la santé du patient, c'est-à-dire de la ville, et savoir réagir à temps, avec une parfaite connaissance du corps urbain.

Pour toutes ces raisons, sauf cas exceptionnels, la maîtrise d'ouvrage ne peut être déléguée.

Aussi est-ce le plus souvent dans le riche creuset de la Ville que la confrontation des idées permet, progressivement, la définition du parti sur lequel la municipalité fonde, le cas échéant, la décision de faire. A ce stade conceptuel, il n'y a pas, au sein de l'administration, de leadership obligé, même si la force de proposition de l'Atelier parisien d'urbanisme joue un rôle important dans ces études en amont. C'est, parfois, la Direction de l'aménagement urbain qui mène la réflexion.

Il n'est pas interdit ,enfin, en se tournant vers l'extérieur, de faire appel à des architectes-urbanistes, sur la base d'un programme précis. De telles consultations ont été faites récemment pour le boulevard Richard-Lenoir et pour la place des Fêtes. Mais une fois l'opération décidée, c'est la Direction de la voirie qui, en général, hérite de la maîtrise d'ouvrage.

Elle doit, c'est l'évidence, travailler en liaison étroite avec ses partenaires habituels – Apur, DAU, Préfecture de police et services de l'Etat chargés de la protection des sites – mais aussi d'autres directions de la Ville : Direction des parcs, jardins et espaces verts, Direction de la protection de l'environnement, Direction des finances et des affaires économiques.

Les grandes opérations de rénovation urbaine sont évidemment conduites par l'Atelier parisien d'urbanisme, la Direction de l'aménagement urbain et les sociétés d'aménagement. Mais elles peuvent déboucher aussi, à leurs pourtours en particulier, sur des traitements importants de l'espace public existant.

Pour mener ces opérations, la Direction de la voirie a de bons atouts :

– la connaissance d'un domaine complexe et encombré ainsi que les relations privilégiées qu'elle a, jour après jour, avec tous ceux qui interviennent sur ce domaine ;

– la responsabilité de la gestion de la voie publique et de ses équipements et, en liaison avec la préfecture de police, celle de la gestion du trafic qui lui permettent de déterminer les meilleures méthodes d'intervention, de fixer les conditions de circulation les moins traumatisantes, de prévoir la planification des travaux ;

– l'expérience de ses services dans diverses techniques telles que la voirie et les réseaux, le génie civil, les matériaux urbains, le trafic et les matériels d'exploitation, l'éclairage...

De manière plus générale, la Direction de la voirie est garante, dans ces vastes opérations, du maintien des caractéristiques essentielles du domaine publi, à savoir son unité, sa pérennité et sa souplesse d'adaptation : son unité, qui est à la fois, comme on l'a vu, marque d'une culture et d'une identité et source d'une bonne gestion ; sa pérennité, parce que l'espace public, soumis à toutes les agressions, tous les assauts, doit, comme les chaussées romaines, être solide, fiable, inviolable ; sa souplesse d'adaptation, qui lui permet de faire face, au cours des décennies, à l'évolution de la ville, de ses besoins, de ses habitudes et de ses moyens de transport.

UNE STRUCTURE ADAPTÉE

La Direction de la voirie s'est restructurée, pour pouvoir faire face avec efficacité à l'évolution de ses missions, tout particulièrement celles concernant l'aménagement de l'espace public.

A une structure trop segmentée elle a substitué une organisation basée sur des missions globales : une Agence des grandes opérations (AGO), pour réaliser nombre de grands projets, avec une responsabilité totale de maître d'ouvrage ; un Service de la circulation et du stationnement (SCS), pour mettre en œuvre une politique de

Quelques exemples de projets récemment conduits par la Direction de la voirie.
La transformation de la rue de Lutèce en esplanade piétonne ;

la place de Catalogne et le terre-plein miroir du sculpteur Shamaï Haber ;

le réaménagement de la place Stalingrad, Bernard Huet, architecte.

l'exploitation du réseau, c'est-à-dire une politique de l'usager ; un Service de la voirie et de l'éclairage (SVE), pour gérer, entretenir et améliorer le vaste domaine de la voirie, en participant, de pair avec l'AGO, à son aménagement.

Ces trois services et huit sections territoriales font appel à une Sous-Direction administrative et financière (SDAF) ; à un Centre de recherches et d'études techniques (CRET), axé sur le traitement des données, la prévision, la recherche et l'innovation.

A l'AGO, des chefs de projet, soutenus et conseillés par une structure légère, assurent chacun, la responsabilité d'une ou deux grande(s) opération(s), des études à l'achèvement des travaux. Deux d'entre eux sont spécialisés dans la réalisation des parcs de stationnement.

Cette responsabilisation est source d'efficacité, et l'AGO est économe des moyens de la direction. Elle confie en effet à l'extérieur la plus grande part possible des missions de maîtrise d'œuvre, assurant elle-même et grâce à son appartenance à la direction l'indispensable expérience de la voirie.

Le service de la voirie et de l'éclairage pilote aussi de grands aménagements – place Vendôme, rue de Flandre, place des Fêtes, avenue d'Italie... – lorsque leur conduite s'adapte bien à l'organisation traditionnelle de la direction.

Ainsi restructurée depuis le 1er juin 1991, la direction de la voirie est mieux à même de faire face, avec son expérience et tout son enthousiasme, aux opérations d'embellissement de Paris.

Une nouvelle réflexion s'est en outre imposée : comment, au travers de la diversité des projets et des intervenants, maîtriser l'évolution de l'espace public, pour lui permettre de se transformer en s'adaptant aux contraintes et aux besoins d'aujourd'hui sans pour autant perdre son unité, son caractère spécifique et son incontestable harmonie ?

François Ozanne
Directeur de la voirie
de la Ville de Paris

LE PROPRE DE L'ESPACE PUBLIC

ENTRETIEN AVEC PHILIPPE GALY

***Q**uelles sont les différentes missions de la Direction de la protection de l'environnement ?*

Nos missions consistent à gérer et développer un certain nombre de moyens techniques pour protéger les éléments naturels qui sont l'eau, l'air et le sol.

Notre première mission consiste à garantir l'eau à la majeure partie de l'agglomération parisienne. C'est ainsi que nous gérons les barrages réservoirs en amont de Paris. Il ne faut pas oublier que les 2/3 de l'eau potable de l'agglomération viennent de la Seine et de la Marne, ce qui est énorme et représente une vulnérabilité considérable dont les barrages nous protègent partiellement. Par ailleurs, la Ville de Paris a sous-traité l'ensemble du dispositif de production, de transport et de distribution de sa propre eau potable, et nous sommes les "tuteurs" des sous-traitants. Nous gérons aussi les canaux, propriétés de la Ville de Paris, dont le plus ancien, celui de l'Ourcq, a été créé à l'origine pour apporter de l'eau à Paris. Nous avons également la responsabilité de l'assainissement dans la ville, et nous gérons directement les égouts ; pour l'agglomération, nous avons en charge le système d'assainissement, ainsi que le grand réseau de transport des eaux usées vers les stations d'épuration. Nous réalisons également des ouvrages considérables, comme la station de Valenton et la future station de Colombes.

Pour l'air, la Mairie de Paris a créé, en 1990, une mission air et silence dont la responsabilité a été confiée à la DPE. Cette mission doit essayer de coordonner les innombrables autorités compétentes en matière de pollution atmosphérique et de bruit, et elle doit proposer des mesures pour diminuer ces pollutions. Nous avons donc des recherches en cours sur les nouveaux carburants, sur la dépollution des moteurs Diesel, sur les modes de chauffage, etc.

En ce qui concerne les sols, notre mission consiste globalement à traiter les déchets qui aboutissent toujours, sous une forme ou sous une autre, dans le sol. Ce qui implique une chaîne d'activités depuis la collecte quotidienne des ordures ménagères – 3 500 tonnes par jour –, le nettoiement du pavé et des murs parisiens, jusqu'à l'élimination des déchets par la mise en décharge ou l'incinération et, progressivement, par la réutilisation ou le recyclage de certains matériaux. Nous voulons développer au maximum l'incinération afin de réduire au strict nécessaire ce qui doit être enfoui, et cela dans des conditions de sécurité qui évitent toute pollution du sol.

***D**irectement ou indirectement, toutes vos activités concernent l'espace public. Comment votre direction travaille-t-elle avec les autres directions de la Ville de Paris qui interviennent sur cet espace, et en particulier avec celle de l'aménagement urbain, qui joue un rôle de coordination ?*

La DAU est, bien entendu, un partenaire privilégié avec qui nous collaborons activement. Les innovations techniques que nous étudions ensemble pour la ZAC Seine rive gauche illustrent cette collaboration : il s'agit de l'assainissement pluvial, de galeries techniques et d'un système de collecte pneumatique des ordures ménagères.

Les autres partenaires importants sont la Direction de la construction et du logement, la Direction de la voirie et la Direction des parcs et jardins. Avec la Direction de la construction, nous mettons au point des mesures qui peuvent se traduire dans différents règlements ou prescriptions techniques applicables aux immeubles. Ainsi, nous suggérons d'intégrer dans les dispositions relatives aux permis de construire des prescriptions concernant les locaux collectifs communs, c'est-à-dire les locaux vide-ordures ou à poubelles, afin qu'ils soient suffisamment vastes pour tenir compte de l'augmentation du volume des déchets.

Nous préparons aussi des directives en matière de ravalement antigraffiti, de prévention des pollutions domestiques, de protection phonique.

Avec la Direction de la voirie, du fait même de son champ de compétence, les exemples de coopération sont multiples. Actuellement nous expérimentons ensemble des revêtements de sol silencieux, et nous réfléchissons sur l'assainissement pluvial des voies rapides et les conditions du développement du véhicule électrique.

Avec la Direction des parcs et jardins, nous traitons le problème de la propreté canine. Accessoirement, un autre sujet d'intérêt commun est la politique de consommation d'eau non potable, dont les espaces verts sont de très gros utilisateurs, comme la DPE, et le recyclage des déchets "verts" sous forme de compost.

Quelle définition votre direction donne-t-elle de l'espace public ?

L'espace public, pour la DPE, c'est essentiellement la voie publique, c'est-à-dire la chaussée et les trottoirs, puisque l'une de nos missions principales est d'assurer la propreté de cet espace.

Mais il ne faut pas cacher que l'espace public est aussi pour nous un objet de convoitise, c'est-à-dire que nous souhaitons occuper une part de l'espace public au même titre que d'autres occupants de la voie publique : kiosques à journaux, terrasses de café, mobilier urbain, etc. Par exemple, nous sommes demandeurs de toujours plus de place pour mettre des corbeilles à papier, afin que leur densité soit aussi grande que possible et que les Parisiens soient habitués à rencontrer immanquablement une corbeille, ce qui rendrait le réflexe de propreté beaucoup plus facile à acquérir. De la même façon, si le système de collecte sélective des déchets devait se développer, comme cela se pratique en Allemagne ou en Suisse, nous serions demandeurs d'espaces pour installer de nouveaux conteneurs. Autre exemple, nous souhaiterions aménager les trottoirs pour faciliter la propreté canine et nous tentons actuellement une expérience avenue Ledru-Rollin, où nous avons pratiqué des encoches dans le trottoir pour inciter les chiens à utiliser le caniveau.

L'espace public coïncide pour votre direction avec la voirie, mais le territoire souterrain dont vous avez la gestion ne constitue-t-il pas pour vous un second espace public "invisible" ?

Effectivement, sous Paris, il y a tout un réseau qui pourrait être comparable à un réseau de voies de chemin de fer, mais ce sont des galeries – 2 200 km au total – à travers lesquelles courent tous les jours 2 millions de m^3 d'eaux usées. Il y a là une gestion invisible, mystérieuse et extraordinairement complexe, que les Parisiens ne soupçonnent pas, et qui consiste à faire circuler de véritables fleuves d'eaux sales sans incommoder quiconque. A l'intérieur de ce territoire souterrain, nous côtoyons principalement le métro, donc la RATP, de façon moindre la SNCF, et toutes les parties souterraines du domaine privé : parkings, caves, etc.

L'importance de ce domaine souterrain m'inspire deux souhaits. Le premier concerne le développement d'un grand réseau futuriste de galeries techniques. Il est inconcevable que l'on continue à enterrer à ras du sol des réseaux, notamment des réseaux d'énergie, ce qui fait qu'une rue doit être défoncée pour la moindre intervention. Je pense qu'on n'a pas le droit, à la fin du XX[e] siècle, donc encore moins au XXI[e] siècle, d'avoir des procédés de transport de fluides qui soient aussi primitifs et qui soient aussi nuisibles pour la population, la circulation, avec la pollution et le bruit que cela comporte. Il faut, à mon avis, organiser un réseau de galeries techniques et commencer d'ailleurs, exactement comme en matière de transport, par des galeries techniques principales avant de ramifier sous chacune des rues.

Un second souhait est celui d'un schéma directeur d'aménagement du sous-sol parisien. Actuellement, le sous-sol parisien est un enchevêtrement inimaginable de tuyaux, de câbles, de galeries, de conduites, à tel point que nul ne sait à qui appartient quoi, ni ce qu'il va rencontrer à l'occasion de la réalisation d'un ouvrage.

On sait bien que l'on aura de plus en plus besoin d'utiliser le sous-sol, en particulier pour la solution d'un certain nombre de problèmes de circulation, qu'il s'agisse de transport en commun ou de transport automobile. Il est clair, également, que le sous-sol est une zone à risques, que ce soit à risques géologiques avec les carrières, à risques hydrauliques avec la remontée de la nappe phréatique ou les risques d'innondations, ou à risques sismiques. Toutes ces raisons me semblent justifier un plan d'occupation du sous-sol parisien, une sorte de plan d'occupation des sols, mais en trois dimensions, au-dessous du niveau de l'asphalte.

Comment votre direction aborde-t-elle les étapes successives de la création ou de la réalisation d'espaces publics ?

D'une manière générale, il faut signaler que notre avis est d'abord sollicité sur la question de la propreté pour tous les projets d'aménagements. Pour prendre l'exemple d'une ZAC, en amont de la réalisation, nous avons un droit de regard sur les permis de construire, le mobilier urbain..., en aval, nous prenons en charge le nettoiement du sol et la gestion du réseau d'égouts.

En ce qui concerne la création ou la rénovation d'espaces publics, nous abordons cette question de la même manière que les pompiers : l'espace est-il accessible aux engins de nettoiement, le profil de la voie créée permet-il l'évacuation des déchets ?

Pour nous, l'espace public classique ne pose pas de problèmes de nettoiement alors que les espaces piétons sont difficiles à entretenir : il est difficile de faire circuler les engins de collecte des ordures ou de nettoiement dans des zones piétonnes fréquentées jour et nuit, comme celle des Halles.

Nous nous intéresserons aussi aux macadams proposés ou aux revêtements de la voirie : il serait dommage de créer de belles surfaces agréables à l'œil au moment de la livraison mais très difficiles à nettoyer en raison de la consistance des matériaux utilisés.

***D**ans un tissu urbain hétérogène et complexe tel que celui de Paris, votre action peut-elle être systématique ou appréhendez-vous chaque espace de manière spécifique ?*

Il faut dire que nous devons assurer la propreté de l'espace public quel qu'il soit, aussi bien les rues étroites du Marais et les rues encombrées du Sentier que les larges avenues des quartiers haussmanniens ou les dalles des XIII[e] et XV[e] arrondissements. L'héritage historique dans une ville comme Paris est incontournable.
Mais cette hétérogénéité est un vrai problème, parce qu'elle empêche la fabrication en série des engins de nettoiement. Prenons l'exemple des quartiers anciens : nous sommes obligés d'inventer des engins microscopiques. Ce sont de véritables petites usines sur quatre roues qui aspirent, lavent, brossent et ne se renversent pas (en principe !) mais qui ne sont pas amortissables par une fabrication en série, du fait de leur adéquation à un type très particulier d'espace.

***U**n projet de développement tel que celui de Seine rive gauche est-il l'occasion de repenser votre approche de la création d'espaces publics ?*

Pour nous, Seine rive gauche est l'occasion de progrès techniques significatifs. D'abord, nous cherchons à y mettre en place, autant que faire se peut, un réseau d'assainissement séparatif de façon à éviter les inconvénients de la pollution des eaux pluviales. Avec ce réseau, des bassins de rétention pour les flux d'eaux pluviales seront créés.

Ensuite, nous voudrions que Seine rive gauche permette de créer une ou plusieurs galeries techniques, afin

L'entretien.
Un aspect fréquemment sous-évalué, mais déterminant pour la qualité des espaces publics et de la vie urbaine.

d'amorcer le réseau de galeries techniques de Paris. Enfin, il serait très souhaitable de créer dans cette grande opération un système moderne de collecte des ordures ménagères, c'est-à-dire un système de transport pneumatique par canalisation. A partir du vide-ordures, les déchets y seraient aspirés jusqu'à un conteneur où ils seraient compactés : de là, ils seraient transportés directement dans la fosse de l'usine d'incinération qui, dans le cas de Seine rive gauche, est proche, puisqu'il s'agit d'Ivry. Ce système existe à l'étranger mais également en France, à Grenoble, dans le quartier de l'Arlequin, et à Paris, au siège du ministère des Finances. Il serait tout à fait adapté pour la Bibliothèque de France.

***Q**uelles sont, à long terme, vos perspectives d'innovation concernant l'espace public ?*

Franchement, l'actuelle conception de l'espace public traditionnel reste exemplaire. Je ne connais pas de système meilleur que celui des avaloirs qui sert pour l'évacuation des eaux pluviales, l'évacuation des saletés, et qui permet de laver et de balayer la chaussée. Ce système est fondé sur un grand luxe que possède la ville de Paris, qui est l'abondance en eau.

Pour le revêtement, le pavé parisien de base est excellent. Cela dit, nous sommes très intéressés par les recherches de la voirie en matière de revêtement antibruit pour les chaussées. Pour les revêtements piétons, nous préférons l'asphalte.

Les seuls éléments de l'espace public qui nous posent problème, ce sont les arbres, parce que le nettoiement des grilles d'arbre est très difficile à faire manuellement, et il est pour le moment irréalisable mécaniquement. D'autre part, lorsqu'il neige sur Paris, le sel reste un bon moyen de nettoiement, même s'il n'est pas l'ami des arbres.

Dans l'avenir, nous avons deux défis à relever : celui d'une électrification de nos appareils, qui font encore trop de bruit, et celui de l'équipement individuel de l'agent de propreté. Actuellement, il a un balai, qui reste un instrument d'une efficacité redoutable, mais on pourrait le doter d'un équipement mobile, avec des engins de type aspirateur, lances, etc. Cet équipement serait autonome ou branché de point en point sur le réseau parisien d'électricité.

Il s'agit là de souhaits concernant l'espace public stricto sensu, mais il est un autre domaine qui nous intéresse passionnément parce que nous n'avons pas à y entrer : c'est le domaine privé. Je m'explique en prenant les trois thèmes qui relèvent de la responsabilité de la DPE : l'air, l'eau et le sol.

A propos de l'air, au titre de la protection générale de l'environnement qui nous incombe, nous ne pouvons pas nous désintéresser de l'économie d'énergie, donc des modes de chauffage, des modes d'isolation... Nous sommes donc demandeurs de prescriptions d'urbanisme au moment des permis de construire, voire éventuellement de textes qui pourraient s'appliquer à l'habitat existant pour diminuer la pollution des installations d'énergie individuelles. Il faudrait exiger que ces installations soient à pollution égale, c'est-à-dire quasi nulle, avec le réseau urbain de chauffage et de climatisation.

Pour l'eau, tout doit être mis en œuvre dans les immeubles pour économiser l'eau par des dispositifs tels que les mitigeurs ou l'aménagement des chasses d'eau.

Par ailleurs, il faut savoir que l'eau est amenée du réseau public au robinet individuel par un réseau dépendant de chaque immeuble, avec le risque, en cas de fonctionnement défectueux de ce réseau, d'une mauvaise qualité de l'eau. Aussi, l'installation d'eau de constructions privées importantes (résidences d'habitation, hôpitaux, écoles, etc.) devrait pouvoir être surveillée comme un réseau public.

En ce qui concerne le sol et sa protection, l'objectif fixé est de limiter les déchets et leur toxicité, d'où la volonté en amont de la chaîne du traitement des déchets de diminuer le volume des déchets domestiques. Ce qui nous amène à souhaiter les collectes sélectives des journaux, des magazines et du verre dans les habitations, ce qui suppose que, dans les plans des appartements et dans les plans d'immeubles, des volumes suffisants soient réservés pour ranger plusieurs réceptacles.

Philippe Galy
Directeur de la protection
de l'environnement
de la Ville de Paris

Propos recueillis par Florence Kohler

LA NATURE DE L'ESPACE PUBLIC

ENTRETIEN AVEC JANIC GOURLET

***La** Ville de Paris a achevé récemment ou poursuit certains aménagements exceptionnels (parc André-Citroën, jardins de Reuilly ou de Montparnasse, avenue des Champs-Elysées, etc.). Mais, parallèlement à ces grands projets, les espaces publics plus banals sont également l'objet d'attentions particulières. Quel contenu et quelle importance votre direction accorde-t-elle à l'espace public dans la ville ?*

Il me semble que l'espace public a, en fait, deux visages. D'un côté, celui très urbain de la voirie, espace de la communication et de la circulation, ouvert et diffus, dans lequel nous intervenons par le biais de la gestion, de l'entretien et du renouvellement des plantations et des décorations florales ponctuelles. D'un autre côté, l'espace plus humain – et auquel les Parisiens associent plus spontanément notre direction – des parcs, des squares et des bois, espaces de détente et de repos. J'ajouterai à cette seconde catégorie les cimetières, dont nous avons également la responsabilité et qui, au-delà de leur rôle premier, sont souvent d'importants espaces verts dans la ville.

Bien que largement hérités d'une seule et unique politique de transformation et de régularisation de la ville, ces deux domaines complémentaires ont des rôles et des pratiques assez opposés. Le premier est littéralement ouvert tandis que le second est clos, accessible dans certaines conditions (ne pas marcher sur les pelouses, ne pas y laisser son chien accéder partout, etc.) et à certaines heures. On avait rêvé, il y a quelques dizaines d'années, d'abolir les clôtures qui protègent ces domaines (comme cela a été fait au square Saint-Jacques, par exemple), mais on revient aujourd'hui systématiquement aux dispositions antérieures, aux espaces limités par des clôtures. Cette protection s'avère réellement nécessaire car les lieux de repos, de détente et, j'allais dire, de recueillement, prennent aujourd'hui plus d'importance, tout en devenant plus vulnérables. Une certaine "spécialisation" des espaces se produit en effet. La voie publique est rendue trépidante, stressante par l'animation de la ville et la présence de l'automobile. Le public souhaite que, systématiquement, les jardins soient adaptés au repos, mais aussi à la pratique d'activités de détente – ballon pour les jeunes, jogging. Cela peut conduire assez loin, à l'intérieur de certains parcs, où d'autres barrières sont nécessaires pour séparer différents usages : par exemple, le coin des enfants, celui des bancs et de la contemplation, celui du défoulement et du sport.

Avez-vous la même approche qu'il s'agisse de créer de grands parcs ou de simples jardins de quartier ?

Nous avons, selon l'importance ou le type d'intervention, des approches extrêmement variées. Précisons tout d'abord qu'il ne nous incombe pas, en général, de déterminer la localisation des parcs ou des squares à créer. Celle-ci est définie dans les documents d'urbanisme, plus précisément dans les plans des opérations d'aménagement en ce qui concerne l'essentiel des nouveaux jardins. Ce travail est effectué par la Direction de l'aménagement urbain, en général à partir des études de l'Atelier parisien d'urbanisme. La DAU et l'Apur mettent également en place les grands éléments de cohérence entre le jardin et son futur environnement.

La Direction des parcs, jardins et espaces verts intervient en liaison avec la DAU pour assurer la conception des espaces verts. Dans le cas des petits jardins, la maîtrise d'œuvre est le fait des paysagistes de nos services, tandis que pour les grands parcs, ou ceux dont la réalisation représente un enjeu exceptionnel, nous faisons appel à des concepteurs extérieurs, dont les projets sont souvent élaborés dans le cadre de concours. Les grands parcs des ZAC Citroën-Cévennes et Bercy ont ainsi fait l'objet de concours à l'échelle européenne.

Pour ce qui est des jardins existants, leur rénovation ou leur transformation est le plus souvent réalisée par nos services.

***D**ans le cadre de projets d'aménagement de jardins et d'espaces publics, quel est le rôle de votre direction, et com-*

ment se situe-t-elle par rapport aux autres directions qui interviennent dans cette production ?

Il faut distinguer, encore une fois, les deux aspects tout à fait différents des espaces publics dans lesquels nous sommes susceptibles d'intervenir. Il est évident que, lorsque nous sommes sollicités dans le cadre d'un projet de voirie, nous travaillons en liaison directe avec la direction compétente et avec les nombreux intervenants que ce type d'espace fédère. En revanche, dans le cas des espaces clos que je décrivais tout à l'heure, nous sommes plus autonomes et nous travaillons principalement en liaison avec la DAU, qui coordonne les opérations d'urbanisme.

Je pense qu'une donnée primordiale distingue notre direction des autres entités administratives appelées à intervenir sur l'espace public : nous devons prendre en compte le facteur temps. Un jardin planté à une certaine date ne prendra forme qu'au bout de plusieurs années. Nous devons raisonner en fonction de cette croissance des végétaux ; cela peut nous amener à prendre des mesures difficilement compréhensibles dans un jardin en devenir, par exemple celles qui concernent l'espacement des arbres justifiées par les exigences de chaque essence parvenue à l'état adulte.

Le paysage végétal est long à se former, il réclame attention et patience. Mais il permet aussi une relative flexibilité des aménagements. Une partie de l'évolution du projet, de son aspect à un moment donné est tributaire de la main des jardiniers. Evident lorsqu'il s'agit de fleurir les espaces publics, l'apport du personnel d'entretien est également visible et appréciable lors de l'élagage et de la taille des arbres. Ces interventions qui contribuent à façonner le paysage parisien ont fait la réputation des jardiniers et des bûcherons de notre ville.

***D**ans un tissu urbain hétérogène et complexe tel que celui de Paris, faut-il envisager des interventions sur les jardins et l'espace public qui soient homogènes et systématiques ou, au contraire, réfléchir au cas par cas ?*

La question de l'homogénéité des espaces verts est en effet capitale pour la ville. L'image qui caractérise Paris est principalement celle héritée des transformations haussmanniennes et post-haussmanniennes. Aussi, on pourrait facilement conclure que, pour prolonger ce patrimoine, nous devrions avoir une doctrine stricte et rigoureuse, qui renforcerait cet aspect homogène. Pourtant, cette image unitaire cache la réalité d'un patrimoine très divers. Bien sûr, les jardins classiques sont rares, mais ceux qui ont été créés au XX^e^ siècle sont beaucoup plus nombreux. Il y eut une grande quantité de squares *intra-muros* réalisée entre les deux guerres. Parmi ceux-ci, il faut distinguer ceux que j'appellerais les squares ou les jardins d'architecte, comme le square René-Le-Gall, ou le square de Choisy. Et, d'autre part, il y a ceux dont les aspects rappellent les aménagements produits par les services d'Alphand, mais qui s'en distinguent par une quantité de dispositions mineures. Il y a aussi les jardins et les pelouses de la ceinture verte, quelquefois entrepris pendant la Seconde Guerre mondiale, mais pour la majorité aménagés à partir des années 60, au fur et à mesure de la réalisation du boulevard périphérique.

Notre production s'inscrit en réalité dans la lignée des squares et des jardins parisiens qui respectent certaines règles, celle de la clôture par exemple, mais répondent, par des aménagements diversifiés, à des situations différentes, en s'inscrivant ici dans le quartier créé à leurs abords ou là dans un paysage préexistant. Un exemple pourrait en être donné par le parc de Bercy, dont les aménagements sont intimement liés à l'histoire du site et à l'évolution du quartier. Plus simplement, nous nous efforçons de donner une personnalité aux jardins créés, jusqu'aux plus petits squares de quartier. Bien que le programme d'équipement qu'elles comprennent varie peu, nos réalisations se distinguent ainsi les unes des autres.

Mais la question de l'homogénéité se pose peut-être plus encore pour les plantations d'alignement, qui contribuent tout particulièrement à caractériser le paysage parisien. Or, cette question se fait de plus en plus pressante, puisqu'une grande partie du patrimoine végétal date de la seconde moitié du XIX^e^ siècle et que, compte tenu du vieillissement accéléré des plantations en milieu urbain, les besoins de remplacement s'accroissent. Deux types d'intervention sont a priori envisageables. Le premier consisterait à abattre et replanter les spécimens malades, au fur et à mesure de leur dépérissement, au risque d'obtenir des tailles très hétérogènes ; le second conduirait à agir sur des sections entières et à effectuer des remplacements plus systématiques. Cette seconde attitude est généralement plus difficile à faire comprendre et accepter par le public mais elle permet de conserver l'homogénéité des perspectives qui marque l'image de Paris.

A un degré moindre, on peut se poser la question du respect de la typologie de la voirie parisienne. Dans le cas de la création d'une voie nouvelle, faut-il ne pas planter si l'on ne peut avoir la place suffisante pour des plantations symétriques sur les deux trottoirs ? Ou peut-on créer une voie asymétrique, avec une seule rangée d'arbres, ce qui introduirait une nouvelle figure dans la famille de la voirie parisienne ?

Sur toutes ces questions, les élus détiennent le pouvoir de décision ultime ; notre travail consiste alors à les informer le plus précisément et le plus justement possible, pour que leurs décisions soient éclairées au mieux.

Plusieurs débats ont eu lieu récemment autour des questions d'abattage d'arbres. A l'occasion des réflexions qu'ils ont suscitées, n'y a-t-il pas eu une évolution du point de vue de votre direction vers une prise en compte des végétaux plus attentive aux individus, aux arbres comme des sujets distincts ? Et cette nouvelle vision va-t-elle modifier demain les projets ?

C'est vrai, il y a eu débat autour des abattages entraînés par quelques projets de parkings, d'infrastructures ou de constructions. Ces projets, tous importants pour l'évolution de la ville, ont été systématiquement réexaminés afin de limiter, dans toute la mesure du possible, les abattages d'arbres, particulièrement quand il s'agit de sujets intéressants.

Je tiens à rappeler que ces débats ont conduit le maire de Paris à mettre en place le Comité scientifique de l'arbre, organisme indépendant des services de la Ville, qui regroupe sous la présidence de Gérard Bory des spécialistes de grand renom. Le comité fournit des avis au maire pour éclairer ses décisions.

Les débats récents sont venus confirmer une tendance qui marquait déjà les réflexions de la Direction des parcs, jardins et espaces verts depuis quelques années et qui a fait évoluer notre appréciation du patrimoine végétal.

Est-ce sous l'influence d'une pensée écologique elle-même en évolution ? Toujours est-il que nous tentons de gérer ce domaine avec une précision et une rigueur accrues. J'illustrerai ce propos par quelques exemples : à Bercy, tout d'abord, le Comité scientifique de l'arbre a recommandé que soient conservés certains spécimens considérés comme exceptionnels, à la manière de véritables monuments historiques. En revanche, dans le cas d'une surdensité végétale qui mettrait en péril l'ensemble d'un groupe, on pourrait imaginer que le Comité suggérerait d'abattre certains individus, ou de les déplacer, afin de protéger ceux qui seraient en meilleur état. Par ailleurs, dans

Plantation d'un platane sur l'avenue des Champs-Elysées, photo Lefeuvre, mairie de Paris.

le cas des plantations d'alignement, le Comité scientifique a privilégié la notion d'"unité de gestion", c'est-à-dire d'ensembles de plantations cohérents dans le paysage urbain, caractéristiques de tel tronçon de rue, de telle place, etc.

Dans tous les cas, cette évolution des conceptions appelle une attention renforcée de la part de tous ceux qui préparent les projets. Il faut avoir le souci de défendre les beaux arbres existants qui prennent dans une ville dense une importance particulière ; il nous faut aussi avoir à l'esprit cette notion d'unité liée au paysage de la ville. La conservation de cette unité risque, il est vrai, de rendre certains aménagements difficiles, par exemple dans le cas des quais de la ZAC Seine rive gauche, où des travaux importants sont nécessaires. Mais ces nouvelles contraintes sont autant de défis à relever pour préserver et augmenter encore la beauté du paysage de Paris.

***Q**ue pensez-vous des jardins sur dalle, avez-vous des projets de développement dans ce domaine ?*

Dans une ville comme Paris, extrêmement dense et constituée, la question des conditions de création de nouveaux jardins est incontournable. C'est, de plus, une question à laquelle l'adjoint au maire chargé de l'environnement, Mme Jacqueline Nebout, est très attaché. Or, dans certains quartiers, pour réaliser des jardins qu'elle juge indispensables, la Ville de Paris doit parfois se contenter de terrains difficiles, et même s'approprier des terrains dont le sol est en réalité artificiel, couvrant tel ou tel ouvrage. Ce choix entraîne de grandes difficultés techniques, et les véritables jardins sur dalle, avec de la pelouse, des fleurs, des arbustes et des arbres, comme à Montparnasse, sont exceptionnels. Même dans ce cas, nous n'avons pu disposer d'une infrastructure acceptant une épaisseur de terre suffisante pour mettre autant de grands arbres que nous l'aurions souhaité.

Les techniques de réalisation de jardins sur dalle sont de mieux en mieux maîtrisées. C'est donc avec soin qu'il faut adapter ces jardins aux possibilités physiques existantes. Là où l'épaisseur de terre est limitée, ils doivent rester modestes dans l'importance des végétaux utilisés – ce qui n'interdit pas la qualité. Mais, à l'inverse, quand on sait qu'on ne pourra pas mettre les jardins en pleine terre (et les immeubles sur dalle), il faut prévoir très en amont les structures nécessaires aux plantations sur dalle, de façon à avoir une grande épaisseur de terr, et donc des plantations donnant l'image attendue d'un jardin. Pour mieux répondre à cette question particulière des jardins sur dalle, la Ville a engagé une réflexion d'ensemble portant à la fois sur les épaisseurs de terre, les structures et l'intégration de moyens techniques nécessaires au maintien dans le temps de la qualité des végétaux.

***L**'espace est de plus en plus rare à Paris. La Ville va-t-elle se résoudre à entretenir un ensemble désormais fini de jardins ou a-t-elle encore des projets nouveaux ?*

La création du parc André-Citroën suit de quelques années celle du parc Georges-Brassens ; elle sera bientôt suivie de celle du parc de Bercy. Après ces réalisations (et celle également récente du parc de la Villette), on pourrait considérer que l'ère de création de grands parcs à Paris est révolue et que, compte tenu des difficultés liées à la rareté des terrains, la politique à mener doit être axée sur l'entretien et la mise en valeur de ce qui existe.

Ce n'est pas le point de vue du maire de Paris et de la municipalité, qui souhaitent au contraire que l'effort de création soit poursuivi, même si les grands terrains réaménageables sont l'exception. Il ne faut pas oublier cependant que de vastes emprises vont encore voir leur fonction se transformer, comme c'est le cas en particulier pour certaines propriétés de la SNCF dans la partie nord de Paris. Dans les ZAC, de la même façon, la création de jardins de quartier demeure un objectif majeur et systématiquement pris en compte ; enfin, il reste beaucoup à faire pour équiper et améliorer jardins et promenades.

Ces objectifs correspondent forcément à une action de longue haleine, inscrite dans la durée ; ils ont été récemment réaffirmés très clairement dans la charte d'aménagement adoptée par le conseil de Paris, qui est le document cadre de la politique d'urbanisme de la capitale pour les années à venir.

Janic Gourlet
Directeur des parcs, jardins
et espaces vert
de la Ville de Paris

Propos recueillis par Florence Kohler
et André Lortie

UN ESPACE POLICÉ

JEAN-PIERRE RICHER

RÉFLEXION SUR UN DICTIONNAIRE ANCIEN

ESPACE [èss] n.m. (lat. spatium) 1. Étendue indéfinie, milieu sans bornes qui contient tous les êtres étendus. *Le silence éternel de ces espaces infinis m'effraye* (Pascal).
Commentaire : l'espace public urbain, loin d'être sans bornes, est trop étroit pour contenir tous les êtres qui le fréquentent, même debout. Quant à son silence... 2. Étendue superficielle et limitée, intervalle d'un point à un autre. *N'avoir pas l'espace nécessaire pour combattre* ; et au fig. : *Vous avez donné trop d'espace à votre imagination* (Mme de Sévigné).
Commentaire : aucun doute, l'espace public urbain est le lieu d'un combat, ou plutôt d'un match, sur un terrain trop petit pour tous les joueurs. Qui l'arbitrera ? Faut-il faire preuve de toujours plus d'imagination pour inventer des usages toujours plus inattendus, incongrus, de l'espace public ?

PUBLIC [blik] adj. (lat. publicus) 1. Relatif à tout un peuple : intérêt public. 2. Commun, qui est la possession de tous : monument public // Commun, qui est à l'usage de tous : *jardin public. Voie publique* // Où tout le monde peut aller.
Commentaire : il est d'intérêt public que la voie publique demeure à l'usage de tous.

POLICE [liss'] n.f. (lat. politia ; du gr. politeia, administration d'une ville). Forme de gouvernement établi ; action de gouverner. *Ils (les cyclopes) n'observent aucune règle de police* (Fénélon). [Vx.] // Ensemble des règles qui maintiennent l'ordre et la sécurité publique. // Surveillance exercée pour l'exécution de ces règlements : *agent de police.*// Administration chargée de cette surveillance : *dénoncer quelqu'un à la police*. His. *Police de l'hôtel de ville*, surveillance de seconde main que faisait exercer le prévôt des marchands de Paris.// *Ministère de la police*, ministère institué par le Directoire et remplacé en 1800 par la préfecture de police.// Autref., *lieutenant de police*, et aujourd. *préfet de police*, le chef de la police.
Commentaire : comment ramener tous les citadins cyclopes à la raison ?

DEUX SIÈCLES N'ONT RIEN CHANGÉ AU RÔLE DE LA POLICE À L'ÉGARD DE L'ESPACE PUBLIC

ARRÊTÉ DU 12 MESSIDOR AN 8 (1er JUILLET 1800). Il détermine les fonctions du préfet de police.
Section III. Police municipale – Liberté et sûreté de la voie publique...

Article 22. Le préfet de police procurera la liberté et la sûreté de la voie publique (...), il empêchera (...) qu'on ne blesse les citoyens par la marche trop rapide des chevaux ou des voitures ; qu'on n'obstrue la libre circulation, en arrêtant ou déchargeant des voitures et marchandises devant les maisons, dans les rues étroites ou de tout autre manière.

Après bientôt deux siècles, à la différence du vocabulaire et du progrès technique, les services de police ont toujours pour rôle de seconder le préfet de police dans une partie inchangée de sa mission : assurer la liberté d'usage pour tous de la voie publique, ainsi que la sécurité et la fluidité de la circulation.

L'espace public met en œuvre trois compétences :
1 - En réglementer l'usage.
2 - L'aménager à cette fin.
3 - En faire respecter la destination.

Le préfet de police dispose de la première et de la troisième, tandis que le maire de Paris exerce la deuxième. Les services de la préfecture préparent l'arrêté de sens unique, la Direction de la voirie construit la rue, met en place la signalisation, les policiers surveillent la voie.

L'ESPACE PUBLIC DOIT ÊTRE PARTAGÉ

À de longues explications sur les différentes affectations de l'espace public un simple schéma est préférable (cf. tableau p. 177). L'examen de ce schéma fait immédiatement apparaître la multiplicité des usages concurrents de l'espace public, la légitimité de la plupart d'entre eux et donc la nécessité d'un arbitrage. On retrouve là le rôle de l'autorité de police, sous la double forme de la réglementation et de la surveillance.

L'espace public est moins un objet d'art qu'un cadre de vie

La relation entre l'espace public et l'espace privé est fondamentale. Le Pavillon de l'arsenal accueillait récemment une exposition sur "Europan", appel d'idées européen pour des architectures nouvelles. Le thème était : "Habiter la ville : requalification de sites urbains", et le texte de présentation invitait à repenser la relation de l'habitat avec les autres composantes de la ville : "Quelles relations doit-il tisser avec les autres fonctions urbaines – travail, loisirs, circulation ? Quel rôle les espaces publics jouent-ils dans ce processus ? Quelle forme et quel statut leur donner ?"

Le citadin franchit sans cesse la frontière entre ces deux espaces. La porte de son immeuble, l'entrée de son lieu de travail ne marquent pas pour lui une discontinuité. Il est fondé à trouver dans l'espace public, que d'autres ont façonné pour lui, l'attention à ses besoins et le respect de ses désirs. Comme dans sa maison, l'homme est chez lui dans l'espace public. Ce n'est pas d'abord un objet d'art, c'est un cadre de vie, dont la définition doit être marquée par une volonté de coexistence sociale.

Certains usages légitimes de l'espace public sont prioritaires

Il faut dans la définition de l'espace public urbain beaucoup de modestie, une petite part d'utopie et énormément d'empirisme attentif au réalisme quotidien. Le risque majeur est d'oublier la finalité propre de l'espace public, de l'en détourner. Un parc est destiné à la promenade, non à la fête foraine. Un bois n'est pas un parc de stationnement pour autocars. Une avenue ne peut être transformée en parcours de golf, même pour la promotion du sport. Un trottoir n'est pas un lieu d'exposition commerciale. Les "créateurs d'événements" sont très habiles à inventer des utilisations paradoxales de l'espace public, tentantes par leur nouveauté alors qu'il faudrait revenir à l'essentiel, l'usage défini pour l'espace public, et s'y tenir. Les piétons doivent être les utilisateurs privilégiés de l'espace qui leur est destiné.

La circulation est l'une des utilisations essentielles de l'espace public

Certes, entre toutes les utilisations concurrentes imaginables pour l'espace public, il faut parfois des compromis. La pratique donne des exemples courants de cet arbitrage, qui doit cependant demeurer limité. Mais, pour que l'espace public urbain puisse retrouver sa finalité essentielle, c'est-à-dire la circulation, il convient qu'existent à côté de lui des espaces publics d'une autre nature, eux-mêmes destinés aux autres usages publics : des musées et des salles de spectacles pour les loisirs, des lieux sportifs, des emplacements de stationnement pour les véhicules particuliers ou les autocars de tourisme, etc. Faute de cette complémentarité s'instaurera rapidement une pression, dont il sera parfois difficile de contester la légitimité, en vue du détournement de la voie publique vers d'autres fins que la circulation.

Comme le sang, la circulation irrigue les différents éléments du corps de la ville. Elle ne remplit son rôle que si ce mouvement perpétuel n'est pas interrompu. Il faut donc veiller au bon état des artères, ne pas tolérer leur rétrécissement ni la formation de caillots. A cette fin, il faut doser les interventions en évitant, s'il se peut, le recours à la chirurgie. L'autorité de la police doit administrer les anticoagulants indispensables sous leur forme réglementaire comme, hélas ! répressive.

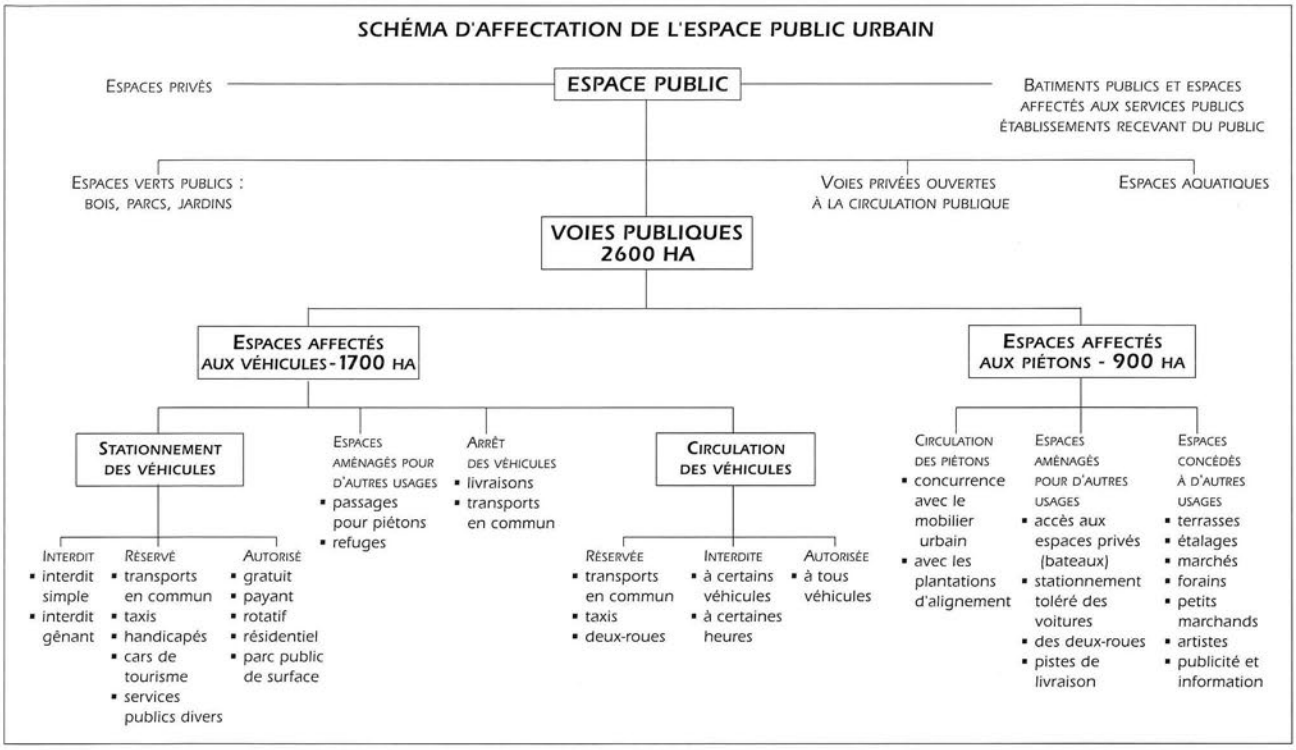
L'espace urbain est un milieu fragile. On n'y introduit pas impunément un élément nouveau, comme cela a été le cas pour la voiture automobile. L'ethnologue pourrait y voir un bouleversement de même nature que la création d'un aérodrome dans une forêt vierge. L'intrusion de cet instrument de liberté et de contrainte pour nos comportements a provoqué dans la ville un déséquilibre aux conséquences incalculables. Il convient de le maîtriser.

Il n'appartient pas à la seule police de définir l'espace public

Le rôle de l'autorité de police vis-à-vis de l'espace public est double : d'abord, donner un avis sur sa définition, qu'il s'agisse de rénover un espace existant ou de créer exnihilo un nouvel espace public ; ensuite, en contrôler et faire respecter l'usage.

La conception de l'espace public relève des élus, des urbanistes, des architectes. Les citoyens de manière directe et leurs associations y participent également dans une concertation bien organisée. L'autorité de police garantit seulement l'usage que la loi a affecté à l'espace public. Elle joue ce rôle sous le contrôle permanent du juge, protecteur des libertés publiques, avec les moyens qui lui sont propres, réglementation, dissuasion, voire répression. Ils ne sont pas toujours populaires, l'assujetti perdant de vue qu'ils sont au service de l'intérêt général.

Parmi les ambitions haussmanniennes, on a longtemps, avec ingratitude, oublié l'essentiel : la volonté d'embellir, d'assainir la capitale, d'y faciliter la circulation. On a retenu l'encouragement à la spéculation immobilière et une certaine stratégie du maintien de l'ordre où les grandes percées permettaient tirs d'artillerie et charges de cavalerie. La confusion entre le maintien de l'ordre et la conception des espaces publics n'est pas d'actualité. En France et en 1992, on est heureusement loin, en la matière, du *1984* de George Orwell ou du *Panoptique* décrit par Michel Foucault :



"Cet espace clos, découpé, surveillé en tous ces points, où les individus sont insérés en une place fixe, où les moindres mouvements sont contrôlés, où tous les événements sont enregistrés, où chaque individu est constamment repéré, examiné et distribué...".

"Le panoptique doit être compris comme un modèle généralisable de fonctionnement, une manière de définir les rapports du pouvoir avec la vie quotidienne des hommes...[1]". La police républicaine n'a pas de telles arrière-pensées.

LA POLICE PEUT DONNER UN AVIS UTILE SUR LA DÉFINITION DE L'ESPACE PUBLIC

Cependant, l'autorité de police est souvent consultée pour la définition de l'espace public urbain. Les relations qu'elle entretient avec les services municipaux sont permanentes, confiantes (il s'agit de ne rien dissimuler des préoccupations réciproques et de chercher à comprendre celles du partenaire) et en même temps prudentes (à la fois par le souci de ne pas empiéter sur d'autres compétences et par la volonté de faire prendre en compte, sinon prévaloir, les objectifs que chacun est chargé de faire prévaloir).

Un dialogue formel ou non avec la préfecture de Paris, dont les services chargés de l'aménagement et de l'urbanisme doivent porter à la connaissance de la collectivité locale les prescriptions et les besoins de l'Etat, ainsi qu'avec la Direction de l'aménagement urbain de la Ville et avec l'Atelier parisien d'urbanisme, permet, tout à fait en amont des projets urbains, une information réciproque. La préfecture de police, à l'écoute des intentions qui pourront aboutir dans quelques années, formule souvent recommandations et demandes. Elle suggère la forme d'une place, arbitrage entre l'esthétique et la fluidité de la circulation. Elle préconise la création, dans un espace encore vide, d'un parc de stationnement pour les autocars de tourisme, pour préserver l'espace public plus prestigieux du centre historique de la ville.

Le préfet de police est membre du conseil d'administration de l'Apur et satisfait de cette reconnaissance implicite d'une influence réciproque entre l'urbanisme et ses propres missions.

Dans la définition des voies publiques elles-mêmes, les deux interlocuteurs les plus fréquents de l'autorité de police sont la Direction de l'aménagement urbain et la Direction de la voirie. Consultée, par exemple, pour les modifications du POS ou l'élaboration des règlements de ZAC, la préfecture de police expose son point de vue, notamment en matière de stationnement dans les bâtiments à construire ou de servitudes d'alignement (avec réalisme, elle approuve nombre de suppressions d'alignement, en particulier dans des voies anciennes, centrales, à caractère historique, et accepte de revenir sur des décisions où la protection du patrimoine n'avait pas été assurée. En revanche, en

1. Michel Foucault, *Surveiller et punir*, NRF, Gallimard, 1975.

d'autres endroits moins prestigieux et sur des axes de circulation très empruntés, elle préconise le maintien de possibilités d'élargissement, au bénéfice de la libre circulation).

Il revient surtout à la police d'arbitrer entre les différents usages de l'espace public et de les surveiller. Une fois définie la configuration des voies publiques, il s'agit d'arbitrer entre les différents usages qui peuvent lui être affectés. Il n'y a pratiquement pas de décision d'importance qui ne fait l'objet d'une concertation avec la Direction de la voirie : définition du réseau d'axes rouges auquel le préfet de police, sollicité par l'autorité municipale, a donné son accord ; création du quartier piéton Montorgueil-Saint-Denis, où les décisions d'aménagement et de réglementation ont été prises de concert avec l'autorité de police.

Dans le détail des interventions quotidiennes, qu'il s'agisse de recalibrage de voies ou de modalités d'exécution des chantiers, l'avis de la préfecture de police, donné avec deux préoccupations d'égale importance, la fluidité de la circulation et sa sécurité, est toujours sollicité, et le plus souvent suivi par les services de la voirie.

L'utilisation des espaces réservés aux piétons justifie aussi pour l'autorité de police des relations constantes avec la Direction des finances et des affaires économiques de la Ville. Circonscrire les emplacements des étalages et terrasses, définir les places des forains et des petits marchands, s'assurer du respect des emplacements sur les marchés publics nécessite l'avis de la préfecture de police. Le partage doit être équitable entre les activités commerciales, les activités de loisir et la circulation prioritaire des piétons.

Enfin, l'autorité de police veille, s'agissant des espaces privés, et lors des demandes de permis de construire, au respect des règles du POS ou du PAZ, en matière, par exemple, d'emplacements de stationnement ou de livraison à réserver hors de la voie publique ou encore de bonne insertion dans la circulation des véhicules sortant des parcs privés des immeubles.

Au total, il appartient à l'autorité de police non pas de décider du beau, ni d'arbitrer entre l'esthétique et la fonctionnalité, mais en un premier temps de conseiller ses partenaires qui conçoivent et réalisent l'espace public. Il lui revient ensuite de le gérer, de partager un bien rare qui lui est remis après que d'autres l'ont produit.

Or, l'espace public parisien est à la fois un carrefour, un musée, une entreprise, un théâtre, une salle de séjour... Une école aussi où, après l'agora et le forum, se forme le citoyen.

La conciliation n'est pas aisée mais le problème n'est pas neuf, depuis Boileau et ses *Embarras de Paris*. Le moteur à explosion en a modifié l'ampleur, mais non la nature. Et d'ailleurs, le progrès maléfique apporte avec lui son antidote, sous forme de régulation de la circulation, de guidage...

URBANISME ET POLICE, LOIN D'ÊTRE ANTAGONISTES, DOIVENT ŒUVRER EN COMMUN AU MEILLEUR USAGE D'UN ESPACE PUBLIC BIEN DÉFINI

Dans cette tentative de conciliation, l'expérience d'autrui, en France ou à l'étranger, peut ne pas être négligeable. Napoléon III a voulu réaliser à Paris ce qu'il avait vu à Londres, et la capitale, depuis un siècle, s'est bien trouvée des efforts de son préfet de la Seine. Toutefoi, chaque ville a ses dimensions, sa structure, son tempérament. Ce qui réussit à Bordeaux en matière de régulation, ou à Berlin en matière de guidage, peut inspirer la réflexion, mais nécessite inévitablement une transposition.

L'important, quand la demande dépasse l'offre, est de retenir les fonctions essentielles et de savoir écarter les autres. Personne ne s'étonnera que, parmi ces fonctions essentielles, la circulation ait une place privilégiée. "Bien circuler, une question de bon sens", comme le rappellent les campagnes d'information de la préfecture de police.

Jean-Pierre Richer
Ancien Directeur de la circulation, des transports et du commerce à la préfecture de police

Départ du marathon de Paris, photo Claire Pignol, mairie de Paris.

BARCELONE À L'HEURE DE LA SYSTÉMATISATION

ENTRETIEN AVEC RICARD PIÉ

L'expérience barcelonaise en matière d'espaces publics a été très fréquemment citée et analysée. Qu'elle soit encensée ou critiquée, elle est souvent perçue de manière réductrice, comme une série d'interventions spectaculaires. Pour en finir avec cette vision, pourriez-vous retracer l'évolution dans le temps de cette expérience et en donner les grandes caractéristiques ?

En fait, il faut distinguer trois périodes que je résumerai schématiquement ainsi. La première, de 1976 à 1979, débute avec l'approbation du plan général métropolitain (PGM). C'est la période de transition vers la démocratie en Espagne. A Barcelone, un stock de réserves foncières est constitué, dans la perspective de transformer la ville. La deuxième période, entre 1980 et 1982, coïncide avec les années Bohigas et le projet d'une cité reconstruite par morceaux, avec une politique urbaine centrée sur les espaces publics. Quant à la troisième, elle correspond à la préparation des jeux Olympiques, de 1983 à 1992, et à une cité redéfinie par "systèmes".

Le PGM a été élaboré en 1975 par de jeunes architectes de la Commission d'urbanisme métropolitaine, convaincus de la nécessité de mettre en place une planification et qui voulaient stopper la spéculation et la destruction de Barcelone. Il faut se souvenir qu'à la fin du franquisme, c'est-à-dire à la fin des années 70, Barcelone était une ville sous pression. Son succès économique et la forte demande d'installation de populations venant du sud de l'Espagne y entraînent une spéculation effrénée, et elle était également menacée par des projets de voirie dévastateurs, comme dans le quartier de Gracia.

Le PGM était un plan défensif, qui tentait principalement de réorganiser le réseau routier et de rééquilibrer les densités pour limiter les effets de la spéculation. Ce plan, approuvé en 1976, était doublement important pour la ville. D'abord, du fait de ses aspects positifs, il allait devenir le point à partir duquel "la reconstruction de Barcelone" pouvait s'engager. Ensuite, à cause de ses aspects négatifs – il prévoyait encore l'implantation d'autoroutes au cœur de Barcelone –, il allait jouer le rôle d'un catalyseur des luttes urbaines. Ces luttes devaient souder les différentes composantes de l'opposition et, surtout, créer un lien de confiance très puissant entre les habitants, les architectes et les ingénieurs qui, quelques années plus tard, auraient la responsabilité de la municipalité et porteraient le projet urbain.

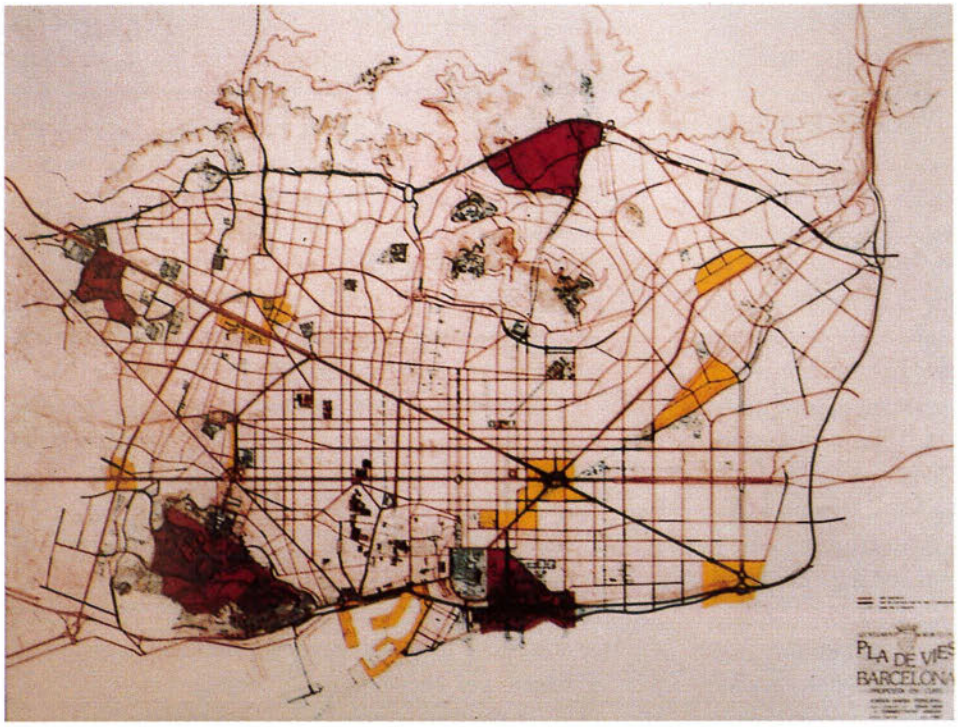
Durant les trois années de transition vers la démocratie municipale, entre 1976 et 1979, le maire de la ville, Joseph Maria Socias, et l'architecte chargé de la planification, Joseph Antoni Solans, profitèrent de la crise de l'industrie pour acquérir, avec l'appui des habitants, les derniers grands espaces industriels et les transformer en réserves foncières. C'est ce stock de sols libres qui devaient permettre l'aménagement ultérieur d'espaces publics et la construction d'équipements sociaux. Parallèlement à cette stratégie foncière, une politique de développement de l'habitat social et des équipements scolaires était menée.

Après cette amorce de changement, le grand bond en avant de la deuxième période put être réalisé grâce à l'action du premier maire démocratiquement élu (en 1980), Narcis Serra, qui demanda à Oriol Bohigas de diriger le Département de l'urbanisme.

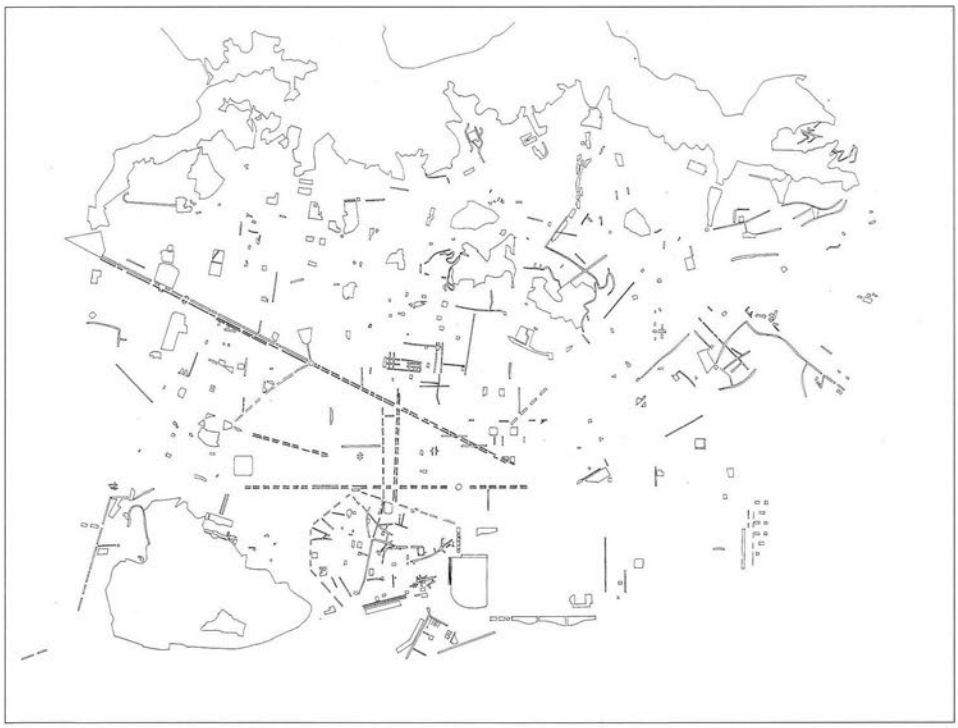
A cette époque, Madrid, la capitale administrative, a, pour la première fois dans l'histoire de l'Espagne, supplanté Barcelone en tant que capitale culturelle. Et comme l'a dit un écrivain, cela a été "le naufrage du *Titanic*". Il s'agissait donc pour Narcis Serra de relever la cité, dans un délai très court – les deux ans de son mandat – avec des ressources très limitées.

Quelle a été la stratégie d'Oriol Bohigas dans ce cadre ?

La situation de crise économique interdisait une restructuration globale de la cité. Aussi, la stratégie d'Oriol Bohigas a consisté à appréhender la ville comme une addition de parties, au sein desquelles des opérations ponctuelles de création ou d'amélioration d'espaces publics devaient, à terme, par effet d'entraînement, régénérer l'ensemble du tissu urbain. Dans cette perspective, la loca-



Ce plan présente la voirie en relation avec les sites olympiques (rouge) et les aires de nouvelle centralité (jaune). Sont figurées en rouge les voies existantes, en noir, les voies en cours de réalisation et en vert, les promenades piétonnes réalisées ou en cours (doc Arxiu grafic de projecto i obres de l'Ajuntament de Barcelona).



Ce plan des espaces publics recensés en 1992 montre leur grand nombre, leur diversité de localisation, de forme et de surface. Une diversité que la municipalité a pour objectif, à moyen terme, d'articuler en un système cohérent (doc AGPOAB).

lisation des projets était primordiale. Il fallait que chaque opération soit centrale par rapport au quartier. En fait, la stratégie était double. Au centre, il s'agissait de redonner, dans un cadre bâti réhabilité, une dignité urbaine, une valeur à des espaces publics extrêmement dégradés sur le plan urbain et sur le plan social. En périphérie, le problème était différent : les espaces publics n'ayant jamais eu aucun caractère urbain, il fallait leur donner les qualités spatiales des espaces du centre, ce qu'Oriol Bohigas résumait d'une phrase : "Il faut monumentaliser la périphérie."

***P**ourquoi Oriol Bohigas a-t-il choisi de centrer sa politique de l'aménagement urbain sur l'espace public ?*

D'abord, l'intervention sur l'espace public permet des résultats rapides et, dans une période de crise économique très dure, il faut que les habitants voient des résultats immédiats pour croire au redressement de la cité. Mais la raison profonde est que l'espace public est l'espace qui touche le plus directement la population. A Barcelone, comme à Athènes, la vie se déroule essentiellement dans les rues, sur les places, les ramblas... Et si l'on veut répondre aux attentes des habitants et leur donner des repères, il faut agir sur les espaces publics. En parallèle, il faut aussi, bien sûr, créer des équipements publics et, dans ce domaine, le projet des jeux Olympiques a donné un élan formidable.

***P**ouvez-vous expliquer comment le projet des jeux Olympiques a influé globalement sur la politique d'aménagement urbain et plus précisément sur la conception des espaces publics ?*

L'idée de proposer Barcelone pour accueillir les jeux Olympiques de 1992 est venue de Narcis Serra, mais c'est l'équipe municipale suivante, avec le maire Pasqual Maraguall et les directeurs successifs de la planification urbaine, Oriol Bohigas et Juan Busquets, qui a présenté officiellement la candidature de la ville en 1983 et mené ensuite le projet.

Pour les deux équipes successives, les Jeux avaient le même sens : ils ne constituaient pas une fin en soi, mais plutôt le moyen d'accélérer la dynamique urbaine engagée et de concrétiser un projet urbanistique et social plus qu'un projet sportif. Il faut savoir que plus de la moitié des réalisations entreprises n'étaient pas liées directement aux Jeux, mais étaient nécessaires pour pallier les grands déficits en équipements et en infrastructures. Seule, la municipalité ne serait pas venue à bout de ces problèmes, mais la perspective de ces Jeux a mobilisé immédiatement l'Etat et la Région, et la conjonction de leurs autorités et de leurs moyens a permis la résorption de ces déficits.

Après avoir envisagé la ville par parties, nous avons pu, grâce au projet des jeux Olympiques, considérer la ville sur une autre échelle et élaborer un projet global. Celui-ci redéfinit, d'une part, les rapports entre le centre et la périphérie et, d'autre part, systématise le travail mené auparavant sur les espaces publics.

Ce projet global associe plusieurs niveaux. Il s'agit, en premier lieu, d'un projet de restructuration des grandes infrastructures de voirie, avec la création d'un boulevard périphérique : le Cinturo. Ce boulevard, au-delà de sa fonction olympique (il relie rapidement les quatre sites des Jeux), est d'une grande importance pour la cité, car il permet de desservir les différents quartiers périphériques sans avoir à repasser par le centre, comme c'est le cas aujourd'hui. Cela modifie, de fait, les rapports entre périphérie et centre. Parallèlement, le réseau de circulation intérieur est complété et rationalisé. Au terme de cette double action, nous visons, bien sûr, un meilleur fonctionnement urbain mais, surtout, grâce à une nouvelle conception plus urbaine du système viaire, nous visons une recomposition en profondeur de la structure de la ville.

Ensuite, le choix des sites olympiques a été fait avec deux objectifs. Le premier est de renforcer des ensembles déjà existants à vocation sportive, comme c'est le cas pour Montjuic, qui a accueilli l'Exposition universelle de 1929, et pour le secteur Diagonal. Le second est d'éviter un trop grand déséquilibre vers l'ouest, direction naturelle du développement de notre ville, en requalifiant des quartiers de l'est très dégradés, comme le Poble Nou et le Vall d'Hebron, par l'implantation d'installations olympiques. Ainsi, plutôt que d'implanter le village olympique hors de la ville, nous avons choisi un quartier industriel en front de mer, pour enfin donner à Barcelone une façade littorale.

Nous avons en projet "des aires de nouvelles centralités" pour attirer en périphérie des activités tertiaires habituellement localisées au centre. Ces nouvelles centralités comprennent les sites olympiques et une dizaine d'autres secteurs. Ce sont d'anciennes emprises ferroviaires, portuaires ou industrielles qui, par leur localisation stratégique, constituent toutes des centres potentiels de réarticulation de la ville.

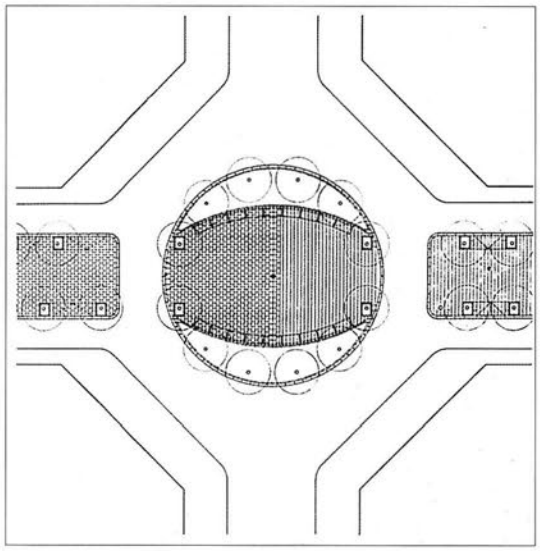
En corollaire, nous développons dans la partie centrale de Barcelone – "l'Ensanche" –, qui accueille les quartiers d'affaires, un projet qui vise à limiter le processus actuel de tertiairisation et à lui conserver sa vocation résidentielle.

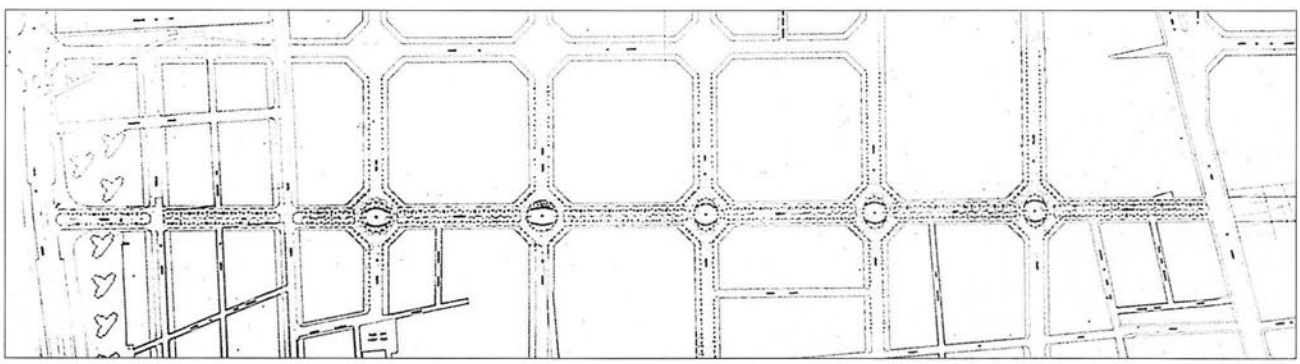
Voilà pour les grands traits de notre projet global, qui se traduit aussi par le fait qu'aujourd'hui nous appréhendons la cité en terme de systèmes.

Il s'agit bien sûr du système de voirie, mais aussi du système "des nouveaux équipements", c'est-à-dire une génération d'équipements qui ne vient plus combler les déficits mais qui correspond plutôt à de nouveaux usages

L'implantation d'un parking souterrain a déterminé la transformation de l'avenue de la Cathédrale – percée inachevée – en une place dont les multiples usages – promenade piétonne, accès des voitures au parking – sont unifiés par un même dallage de granit.

Le problème de l'intégration du parking a été résolu de deux manières : par la disposition stratégique de ses éléments (les rampes sont implantées à l'alignement d'une rue latérale, et les accès piétons et le mobilier sont regroupés du côté de la façade la plus régulière), ainsi que par le choix d'un édicule en acier et verre (abritant escaliers, ascenseurs et ventilation) qui laisse percevoir la continuité du dallage de granit et efface la coupure entre l'espace extérieur et l'espace intérieur (doc AGPOAB).





La rénovation de la rambla du quartier de Poble Nou est la première phase d'un projet qui prévoit son prolongement jusqu'au Pasc del Clot, afin d'affirmer, entre mer et montagne, une ligne de force géographique de la cité. Ce réaménagement avait un double objectif : agrandir physiquement et visuellement l'espace public central et recréer de véritables petites places aux carrefours, sans pour autant supprimer le trafic automobile. D'où le choix, pour la promenade centrale, d'augmenter sa section, de la débarrasser d'objets urbains encombrants et de la recouvrir d'un matériau unique : le granit. Deux plans ont été adoptés pour les places, l'un circulaire et l'autre ovale – ce dernier dans le cas d'un trafic transversal plus important (doc AGPOAB).

comme les centres civiques regroupant équipements culturels associatifs et services sociaux. Dans la même perspective, nous élaborons un plan des espaces libres pour définir l'utilisation des dernières grandes fiches. Enfin, nous préparons aussi un plan des sous-sols. En effet, petit à petit, une sorte de "cité en négatif" est en train de se construire sous terre, et il nous faut définir un cadre global pour bien connaître les tracés des réseaux d'énergie, les infrastructures, les sites archéologiques et les contraintes géologiques.

Dernier volet de ce projet global : nous voulons étendre à l'ensemble de la cité le travail mené sur les espaces publics lors des années 80.

L'élaboration d'un projet global pour la cité ne nécessite-t-elle pas la définition d'un nouveau plan général qui remplacerait le PGM ?

Non, il ne nous paraît pas possible ni souhaitable de reprendre le PGM dans son ensemble. Celui-ci a été approuvé après de longs débats sur les droits des propriétaires, des habitants, des industriels. De ce fait, toute révision, même formelle, serait perçue comme une remise en question de droits fondamentaux acquis et relancerait de lourds débats généraux. Nous préférons pratiquer des révisions partielles sur des éléments concrets comme les équipements, les voiries ou les espaces libres dont j'ai parlé précédemment. Dans les faits, petit à petit, nous sommes en train de refondre très largement le PGM.

Les grands problèmes structurels auxquels vous êtes confrontés ne nécessitent-ils pas, pour être résolus, que la municipalité élargisse le cadre de son action et les envisage à l'échelle régionale ? Comment articulez-vous réflexion municipale et réflexion régionale ?

Il faut distinguer la municipalité, qui s'étend sur 100 km^2 et comprend 1,7 million d'habitants, et l'aire métropolitaine, qui compte 480 km^2 pour 3 millions d'habitants. Ensuite, il faut préciser que trois pouvoirs ont compétence pour administrer Barcelone : la municipalité, le gouvernement régional – la Generalitat – et le gouvernement central. A ces trois échelons du pouvoir les conceptions du rôle de Barcelone diffèrent. Comme cela se passe ailleurs, la Région n'a pas le même point de vue que la municipalité. A cela s'ajoutent les différences de couleur politique des majorités.

En 1987, la Generalitat a supprimé la Commission métropolitaine de Barcelone, qui avait le rôle d'approuver les projets concernant l'agglomération et de coordonner les infrastructures et les grands services urbains. Il en est résulté une certaine confusion, et les décisions d'intérêt commun n'étaient plus prises. Le gouvernement régional avait annoncé, au moment où il supprimait la Commission métropolitaine, la mise en place d'un plan régional, mais il n'a pas été établi et ne paraît plus susciter d'intérêt.

Or, Barcelone est une ville de taille limitée et ne peut résoudre sur son seul territoire certaines questions majeures. Il est donc primordial pour la municipalité que ce plan existe pour répondre à des problèmes cruciaux comme les communications, les transports publics ou le logement social.

L'agglomération de Barcelone comprend 27 communes, soit 27 maires qui ont compétence en matière d'aménagement sur leur territoire. Mais, à mon avis, cette structure décentralisée, sans coordination, pose plusieurs problèmes : d'une part, la différence de moyens entre les communes risque de produire des espaces publics "à plusieurs vitesses" ; d'autre part, l'espace public appelle des compétences spécifiques dont toutes les communes ne disposent pas. Or, la réflexion sur l'espace public de l'agglomération devrait être globale et elle demanderait, de ce fait, une gestion plus centralisée.

Dix ans après, quelles conclusions tirez-vous des expériences menées en matière d'espaces publics, et comment envisagez-vous aujourd'hui ces espaces ?

Nous avons beaucoup réfléchi sur la valeur relative des espaces publics conçus au début des années 80 comme des œuvres exceptionnelles. Nous sommes arrivés à la conclusion qu'il était nécessaire d'abandonner une politique de singularisation au cas par cas, en faveur d'une politique d'amélioration générale. Cela implique un travail de normalisation, de systématisation, puis de diffusion des espaces publics. Dans cette perspective de diffusion, la rue est le support idéal. Nous pensons aujourd'hui que la voirie doit devenir l'espace public absolu. Toute la voirie doit être reconsidérée non plus seulement comme un système de connection ou de trafic, mais aussi comme un système d'espaces publics : c'est à partir de cette voirie reconçue et redessinée que la cité pourra être redéfinie globalement. C'est une réflexion simple, mais sa mise en œuvre est complexe : nous voulons, par exemple, maintenir un certain trafic automobile sur les voies importantes tout en leur donnant une forme plus urbaine. En nous inspirant du travail effectué en 1982 sur le Moll de la Fusta, conçu à la fois comme une voie rapide et une promenade en front de mer, nous avons mis au point, à l'occasion du projet du Cinturo, un nouveau type de voie urbaine rapide qui consiste à inscrire, de part et d'autre de l'axe primaire, deux voies secondaires ancrées dans la trame urbaine du quartier.

Après dix ans de réalisations d'espaces publics, notre conception a beaucoup évolué. Aujourd'hui, nous projetons ces lieux d'une manière plus minimaliste, plus systématique et plus soucieuse de la topographie que par le passé.

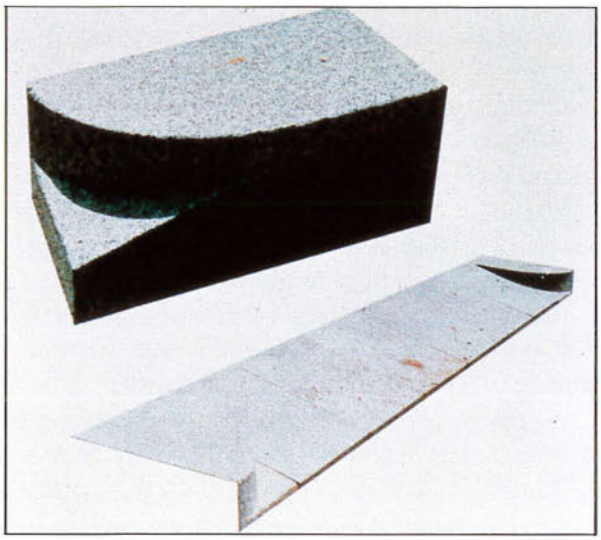
Minimaliste signifie qu'il ne faut pas les encombrer d'objets inutiles. Barcelone est une ville très dense, avec des citadins qui utilisent intensivement les rues et les places... Aussi, nous voulons absolument éviter la destruction de l'espace public qu'entraîne l'amoncellement excessif d'objets tels que poubelles, bancs, panneaux publicitaires, kiosques, etc. Par exemple, dans l'Ensanche, nous avons mené une action importante pour éliminer tous les éléments de publicité mobiles : drapeaux, banderoles, panneaux sur les trottoirs, etc., et nous avons très largement réussi à les faire réintégrer dans les façades des boutiques.

Le minimalisme concerne aussi l'écriture architecturale des projets. Aux écritures précédentes chargées de singularité et d'inventivité, nous préférons des interventions plus simples, quasi anonymes, s'attachant à révéler un lieu.

Notre effort de systématisation concerne, d'abord, l'ensemble du mobilier urbain pour lequel nous nous efforçons de définir un style homogène. Maintenant, quand nous dessinons un élément de mobilier urbain et qu'il nous paraît bon, nous n'hésitons pas à le répéter. Nous voudrions arriver à cette qualité d'homogénéité atteinte au XIX[e] siècle à Paris et à Vienne. Nous avons également mis au point un dessin spécifique et unique pour les bordures courantes de trottoirs et les bordures-bateau, qui seront toutes réalisées avec un seul et même matériau, la pierre. Dans le même temps, nous avons systématisé l'utilisation de ces bordures dans les différents arrondissements de Barcelone. Un projet illustre très bien cette démarche, c'est le réaménagement de la rambla de Catalogne. C'est un projet très simple, où nous avons diminué l'espace de la chaussée pour augmenter celui des trottoirs. Nous y avons utilisé deux matériaux seulement, l'asphalte et la pierre, et obligation a été faite à tous les restaurants d'utiliser le même parasol. Et apparemment ce projet a été bien compris, puisqu'il a reçu le prix FAD, décerné chaque année au meilleur espace public de Catalogne.

Quant à l'attention que nous portons maintenant à la topographie, cela correspond à une évolution profonde dans notre manière de concevoir les espaces publics. Nous avons pris conscience, ces dernières années, que la cité n'était pas plane et qu'il existait, même sur les sites apparemment les plus plats, des microreliefs. A partir de là, il est apparu que

Un modèle unique de bordure de trottoir a été adopté pour l'ensemble de la ville. Elle comporte un nombre minimal de variantes, dont une pièce permettant l'intégration de bateaux (doc AGPOAB).



l'organisation spatiale d'un lieu ne pouvait pas résulter seulement d'une invention architecturale, mais devait aussi dépendre étroitement de la topographie. Prendre appui sur le relief permet de hiérarchiser "naturellement" les espaces, sans avoir à les affecter artificiellement.

Autrement dit, aujourd'hui, nous concevons les espaces publics plus en termes d'usage qu'en termes de purs dessins, tout en nous situant à l'opposé d'une pensée fonctionnaliste de l'espace. En effet, il faut rappeler que l'un des principes de base de cette pensée est qu'un espace, pour bien fonctionner, doit avoir une affectation parfaitement définie. Or, au terme de dix ans d'expériences, nous sommes arrivés à la conclusion exactement contraire : ce ne sont pas des fonctions ou des zones qui doivent être définies d'abord, mais un lieu capable d'accueillir des usages multiples. Il est essentiel de comprendre que les espaces publics de proximité changent continuellement d'utilisateurs, depuis les joggers du matin jusqu'aux promeneurs du troisième âge le soir, et les parents avec les enfants l'après-midi. Si l'on voulait appliquer la pensée fonctionnaliste, il faudrait disposer d'un espace considérable pour répondre à tous ces usages. Quel que soit l'espace dont nous disposons, nous rejetons le zoning traditionnel qui divise l'espace en aires pour enfants, pour vieillards, etc. Nous prônons pour la ville en général, et les espaces publics en particulier, la plus grande mixité possible. L'espace public doit être le lieu de tous les mélanges.

Le réaménagement de la rambla de Catalogne illustre la volonté d'homogénéiser, de systématiser et de renforcer l'espace public. Le trottoir et la promenade centrale ont été augmentés par réduction de la chaussée, leur encombrement a été réduit au minimum, et deux matériaux seulement ont été utilisés, asphalte et granit pour les bordures (doc AGPOAB).

Comment ce style que vous qualifiez de "minimal, systématique et attentif à la topographie" s'est-il formé ? Quels ont été les jalons de sa formation ?

Oriol Bohigas, dès son arrivée à la mairie, a confié aux architectes et aux urbanistes de l'école d'architecture des projets d'espaces publics. Pendant deux ans, ces architectes ont fait l'expérience de situations très diverses. Ils ont pu suivre leurs projets depuis l'esquisse jusqu'à la réalisation et observer, au finalement, la réaction et la pratique des habitants. Dans le même temps, Oriol Bohigas demandait au maire de constituer, au sein de la mairie, un atelier de projets d'espaces publics avec des étudiants en fin d'études. Cet atelier a, lui aussi, permis de nombreuses expérimentations. Finalement, au bout de deux ans, une manière spécifique d'aménagement des espaces publics à Barcelone, autrement dit un style, s'est dégagée.

Si j'essaie, a posteriori, d'analyser la formation de ce style, je dirais qu'il s'est constitué en trois étapes successives, qui correspondent à trois générations d'espaces publics.

La première génération, ce sont les places du centre historique. Dans le tissu ancien, les places ont été conçues à l'italienne, c'est-à-dire comme des places très minérales, dont le sol plan et nu met en valeur l'architecture des bâtiments entourant la place. La Place Réal illustre parfaitement ce type d'espaces publics. Le vide de cette place néoclassique avait été, au fil du temps, rempli de terre et de gravats, et une butte s'y était même formée. Tout le travail de l'architecte Correa a consisté à supprimer cette butte et à redonner au sol une horizontalité et une planéité qui remettent en scène l'architecture.

La seconde génération concerne les espaces publics des quartiers périphériques. A la différence des quartiers anciens où l'espace public doit mettre en valeur l'architecture, dans les quartiers périphériques, l'architecture est souvent médiocre, et l'espace public doit être porteur de la qualité que l'architecture n'a pas. Le projet de Pinon et Viaplana, en 1983, pour la Place del Paisos Catalans se situe dans cette démarche. Surtout, à la différence d'autres projets de la même époque fortement marqués par l'inventivité des architectes et des artistes, ce projet se caractérise par la définition d'un nouveau langage, abstrait, minimaliste, par une nouvelle manière d'organiser l'espace en prenant appui sur le relief. Du coup, cette place en avance sur son époque est devenue la référence pour nombre de réalisations ultérieures.

Enfin, la dernière étape prolonge la précédente. Mais, alors que la conception de la place del Paisos Catalans faisait à son époque figure d'exception, nous avons étendu cette nouvelle approche à tous les espaces publics, et c'est cette systématisation qui permet, aujourd'hui, de parler d'un style.

Je prendrai un exemple parmi d'autres, celui de la Place du Général Morages, réalisée en 1987 par O. Tarraso, où le relief a déterminé l'inscription d'un jeu de plans inclinés qui permettent de juxtaposer sans rupture des usages différents.

Comment les habitants réagissent-ils à ce style "pur et dur" ? Ne réclament-ils pas, comme tous les citadins de villes très denses, plus d'espaces verts et plus de parcs au lieu des places très minérales que vous leur offrez ?

C'est une question que me posent régulièrement les responsables des services d'urbanisme des villes européennes ou américaines. Ils me demandent comment nous faisons pour défendre des espaces de facture si simple et épurée, comment nous faisons pour passer outre les désirs des habitants.

La vérité est que nous n'imposons rien, parce qu'il existe de très fortes relations de confiance entre les architectes, les techniciens de la municipalité et les habitants, du fait des luttes urbaines menées ensemble dans les années 70. Actuellement, même si les relations sont moins intenses qu'à cette époque, nous menons toujours un travail de fond auprès des habitants. Un travail fait à la fois d'écoute de leurs demandes et d'explications de nos conceptions ; moi-même, je participe deux ou trois fois par semaine à des réunions au cours desquelles les projets sont expliqués, débattus.

Je crois aussi qu'Oriol Bohigas et Pasqual Maraguall, le maire actuel, ont très bien fait passer le message suivant : les espaces publics sont des espaces culturels avant d'être des espaces de pure fonctionnalité.

Quant aux espaces verts, nous avons été parfois critiqués, notamment dans les journaux, pour le caractère trop "dur" de ces lieux qui ne répondrait pas aux vœux des habitants. Cette critique traduisait, en fait, des débats plus politiques. Mais la question se pose en d'autres termes. A la périphérie, là où il existe encore de vastes espaces libres, nous pouvons réaliser des parcs ; mais ces parcs sont faiblement utilisés. En revanche, les espaces publics de proximité insérés dans le tissu urbain sont extrêmement pratiqués par les habitants : il suffit de se promener un dimanche à Barcelone sur n'importe quelle place, noire de monde, pour s'en convaincre. Cet usage intensif pose des problèmes de conservation et de vandalisme, ce qui nous pousse à réaliser des espaces très minéraux, avec des matériaux d'excellente qualité qui résisteront au temps. Pour résumer, je pense que l'implantation d'espaces verts dans le centre de la ville ne correspondrait pas à la culture barcelonaise.

Comment votre approche formellement homogène prend-elle en compte les contraintes de circulation automobile spécifiques selon chaque quartier, et les caractéristiques locales de voirie ?

Effectivement, si le style est invariable, la possibilité de réduire la place de l'automobile varie selon les quartiers. Dans le centre ancien, il est facile de réserver aux piétons des espaces publics occupant peu de place en surface et très peu utilisés par les flux de trafic. L'étroitesse des rues, conjuguée à la volonté de créer une continuité piétonne des rues et des places, fait que nous avons fréquemment opté pour la suppression des trottoirs dans ce quartier.

Dans l'Ensanche, sur le quadrillage des voies, nous maintenons la structure telle que l'a définie Cerda : des rues de 20 m de largeur, où la chaussée (10 m) occupe la même place que les trottoirs (2 x 5 m). En revanche, le fait que les Diagonales soient surimposées à la structure orthogonale des rues permet leur transformation aisée en promenades piétonnes, ce que nous appelons la "ramblarisation". Un bon exemple de ce type d'intervention est le projet actuel de piétonnisation de l'avenue Gaudi. Cette avenue s'intègre dans un réseau d'espaces publics qui, à terme, formeront un circuit continu de promenades dans Barcelone.

Dans les quartiers périphériques, la médiocrité fréquente des bâtiments fait que la requalification urbaine passe avant tout par celle de la voirie.

Mais, à la différence des quartiers anciens, le caractère chaotique du système viaire y interdit la création de voies piétonnes, qui seraient plus génératrices de coupures que de continuité. Aussi, nous nous efforçons de limiter le trafic automobile ; grâce à la création de parkings, nous pouvons diminuer le stationnement sur la chaussée et élargir les trottoirs. C'est ce que montre très bien le projet réalisé sur la via Julia, qui concilie à la fois un trafic automobile important et une promenade publique, tout en prenant appui sur un relief particulièrement difficile. Nous pensons aussi que, dans ce type de quartier, il faut créer et mettre en valeur les liaisons inter-quartiers, ce qui explique le traitement "monumental" des ponts réalisés, le pont dessiné par Santiago Calatrava ou les ponts du Besos.

Quant aux anciens villages suburbains agglomérés à Barcelone, il n'est pas possible d'en éliminer le trafic automobile. Nous tentons d'y canaliser le trafic en surélevant les trottoirs de 22 cm, et en les bornant par du mobilier urbain. Mais ce sont des solutions "dures", qui ne sont pas vraiment satisfaisantes.

***Q**uel est, en conclusion, le devenir de la politique urbaine de Barcelone ?*

Dans les années à venir, il nous faudra mener à nouveau une politique d'acquisition foncière, car nous avons épuisé le stock d'espaces libres constitué à la fin des années 70. Mais il ne s'agit plus de saisir des opportunités, comme nous l'avons fait auparavant, pour créer des espaces libres ; nous souhaitons intervenir de façon à structurer le développement urbain autour de nouveaux espaces publics. Dans cette perspective, nous sommes en train de réaliser une vaste étude, qui est à la fois un bilan du travail effectué sur dix ans et un document de propositions pour les espaces publics futurs.

Ces propositions se situent dans le cadre de notre nouvelle stratégie urbaine qui est de rendre plus lisible le site de la ville. Barcelone est calée entre la mer et la Serra de Collserola, avec pour limite un fleuve, le Besos, et à l'ouest un autre fleuve, le Llobregat, devant lequel se situe la montagne de Montjuic. C'est une structure très claire que l'urbanisation a brouillée, voire carrément niée. Nous voulons aujourd'hui la remettre en évidence. C'est dans cette perspective de retrouver les lignes de forces du territoire – les fleuves, la mer, les montagnes – que sont conçues les aires de nouvelle centralité, plus que dans le dessein de créer de nouveaux espaces publics ou de nouveaux équipements. Le meilleur exemple en est donné par le projet du village olympique qui permettra à Barcelone d'accéder enfin à la mer, après lui avoir tourné le dos pendant des siècles. De la même manière, nous nous demandons aujourd'hui comment achever l'urbanisation de Montjuic, de façon que cette montagne participe physiquement à la structuration de la ville.

Nous examinons également la localisation d'un nouveau parc pour mieux organiser la transformation du tissu industriel en tissu urbain.

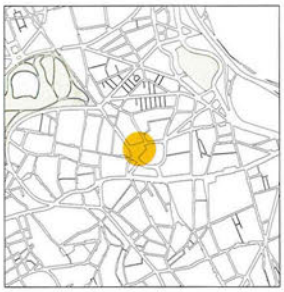
Pour conclure et résumer, je dirais que notre objectif est d'élaborer un projet d'ensemble qui contribue à la restructuration de la ville et réaffirme la géographie de Barcelone.

Ricard Pié
Ancien Directeur du Service
de la planification et de la gestion urbaine
de la ville de Barcelone

Propos recueillis par Florence Kohler

ÉTUDES ET RÉALISATIONS

LA PLACE DES FÊTES



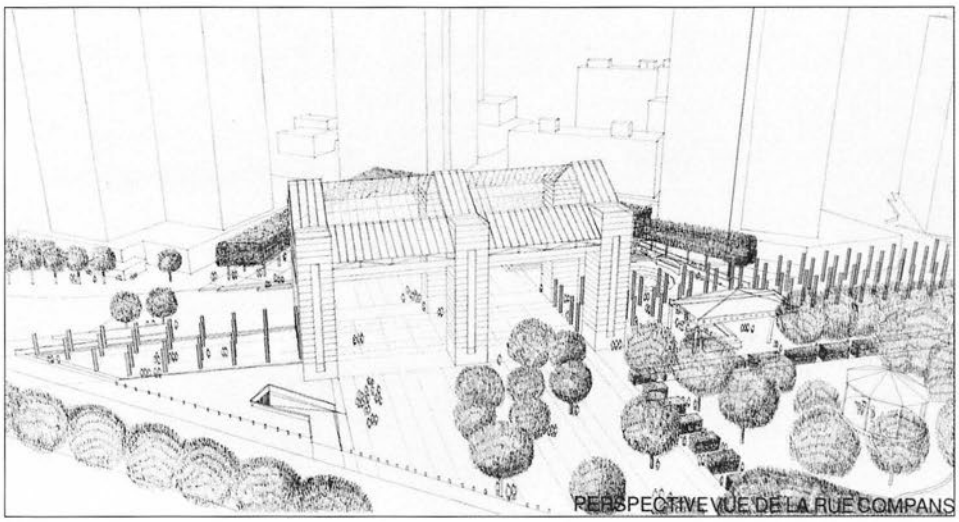
Concours pour l'aménagement de la place des Fêtes, février 1991.
Maîtrise d'ouvrage : Direction de la voirie.

Sur les hauteurs de Belleville, la place des Fêtes témoigne de l'arrêt brutal des politiques de rénovation des années 60. Là où Alphand et la Direction des travaux de Paris avaient aménagé un square régulier et parfaitement inscrit dans la géométrie d'une voirie pourtant difficile, c'est aujourd'hui un quartier éclaté et inachevé qui se dresse, dont les tours et les dalles rationnelles n'ont su tenir leur promesse de renouveler les pratiques de l'espace public urbain. L'abandon, en 1971, de la dalle piétonne prévue au plan Leboucher en prolongement de celle réalisée au nord de l'opération, au profit de la réalisation de lieux publics de plain-pied avec la rue, a eu le mérite de ramener ces espaces au niveau du marché, du jardin et des sorties de métro. Cette révision de l'aménagement n'a toutefois pas été à même de pallier la confusion et les difficultés de fonctionnement de ce secteur, induites par son encombrement et l'insuffisance des rapports entre les espaces publics et l'environnement bâti.
La décision de la Mairie de Paris d'entreprendre ici un réaménagement exemplaire

Vue aérienne de la place, en 1975,
Doc. Fr. Interphoto.

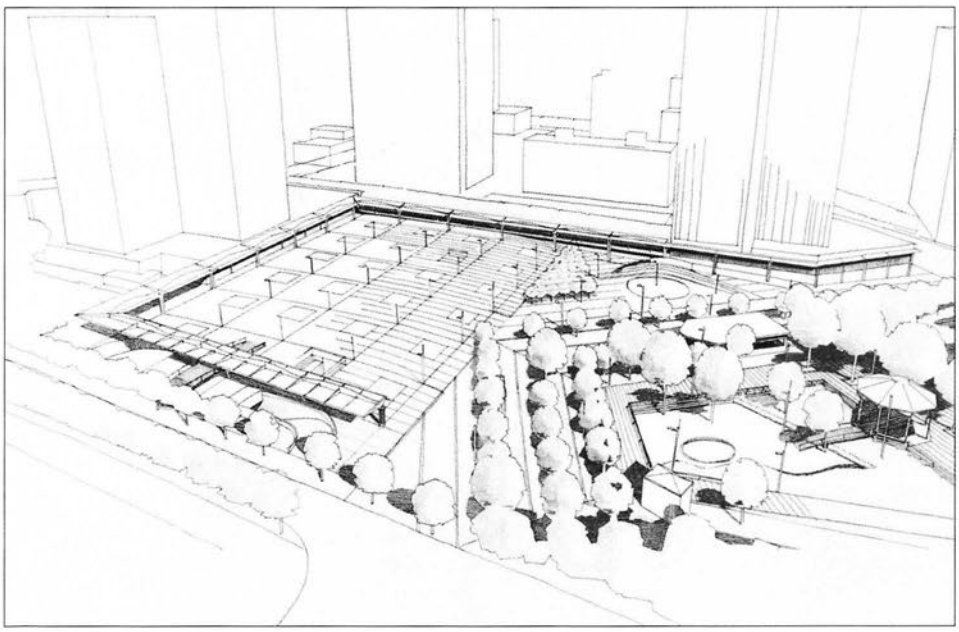
Api paysage – Paul Brichet, Michel Viollet, Gérard Giboire et Mario Lorenzo –, Thomas Farrah et Marc Soppopriso, architectes, vue aérienne du projet depuis la rue Compans.

Une grande halle est érigée à l'articulation du square ancien et de l'ensemble d'habitation. Elle accueille le marché, les fêtes et manifestations diverses, et forme une sorte de sas entre l'espace de la rue et le parvis minéral bordé d'un mail planté. Le tracé de l'ancien square disparaît sous un retraitement du sol et des nouvelles plantations.



PERSPECTIVE VUE DE LA RUE COMPANS

Atelier Ruelle, vue aérienne du projet, depuis la rue Compans. Le square du XIXe siècle en forme de pentagone est dédoublé par une place carrée. Ces deux entités fortement exprimées sont unifiées, au sol, par l'installation d'un plancher en bois d'Azobé et, au ciel, par la nappe de lumière diffusée par la trame carrée des luminaires. Une galerie couverte accompagne l'architecture des années 60 et 70.



comporte donc des enjeux importants. Comment améliorer les rapports entre une grande opération moderne inachevée et les franges d'un tissu ancien encore plein de vitalité ? Comment, encore, intégrer les souhaits des usagers, exprimés instamment par les riverains ?
Le dialogue a donc été ouvert avec les associations locales, de façon à mieux intégrer les aspirations des usagers dès le début du processus d'étude. A l'issue des premières réflexions, et par délibération en date du 10 juin 1990, le conseil de Paris décidait d'organiser une consultation de concepteurs en vue de réaménager la place des Fêtes. Parmi 40 candidatures reçues, 6 étaient retenues, et invitées à déposer leur projet le 22 février 1991.

Vide fédérateur

D'un premier coup d'œil à l'ensemble des propositions, il ressort que les concepteurs se sont généralement concentrés sur le traitement du cœur de la place, délaissant quelque peu ses franges constituées d'importants espaces de voirie, alors que le cahier des charges de la consultation ouvrait la possibilité d'y réfléchir. On aurait pu pourtant, comme l'esquissent l'équipe Corajoud-Beri et, plus discrètement, Bernard Huet, profiter de cette opération pour amorcer la requalification des abords de l'emprise mise au concours.
Si, pour la majorité des équipes (4 sur 6), l'aménagement fédérateur tracé au centre de la place prend l'aspect d'un vide minéral, accessible de toutes parts et mettant en tension les objets architecturaux périphériques, deux propositions se démarquent de cette attitude. L'agence API plante en ce centre de gravité une vaste halle, ajoutant un objet supplémentaire, au risque de compliquer un ensemble déjà désordonné. Dans un registre symétriquement opposé à celui-ci, les architectes Bruno Fortier

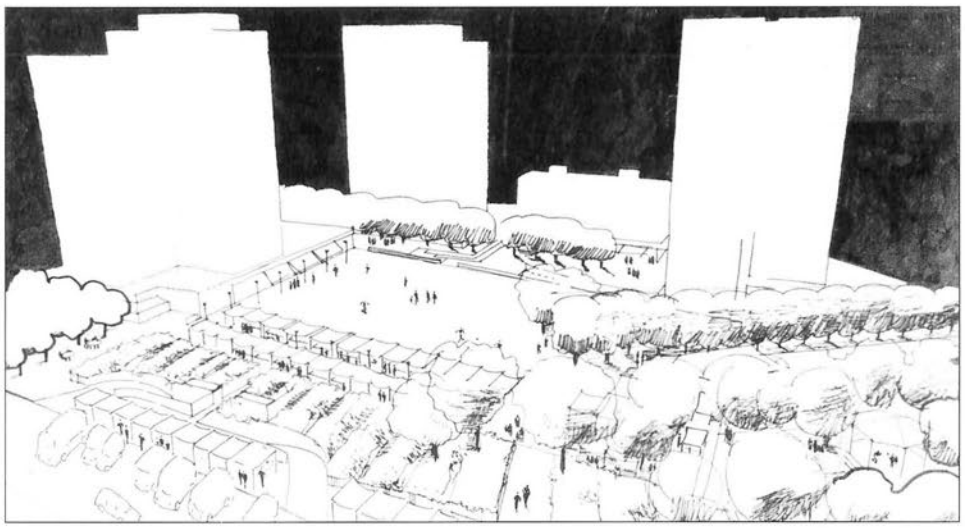
et Italo Rota font non seulement de ce centre un vide, mais ils en excluent virtuellement le piéton. Aux tours des années 60, ils opposent une pelouse qui évoque les larges compositions libres et ondulées capables de symboliser une alliance avec l'architecture voisine. Mais, pour être pertinente, il faudrait que cette solution dispose d'autrement plus d'espace. La tentative est séduisante, puisque c'est de ces plages de verdure, autant vues que parcourues, que rêvaient les tenants d'un urbanisme rationnel ; il est cependant probable que ce carré d'herbe abstrait n'aurait pas survécu à cet endroit, faute de susciter un respect suffisant.

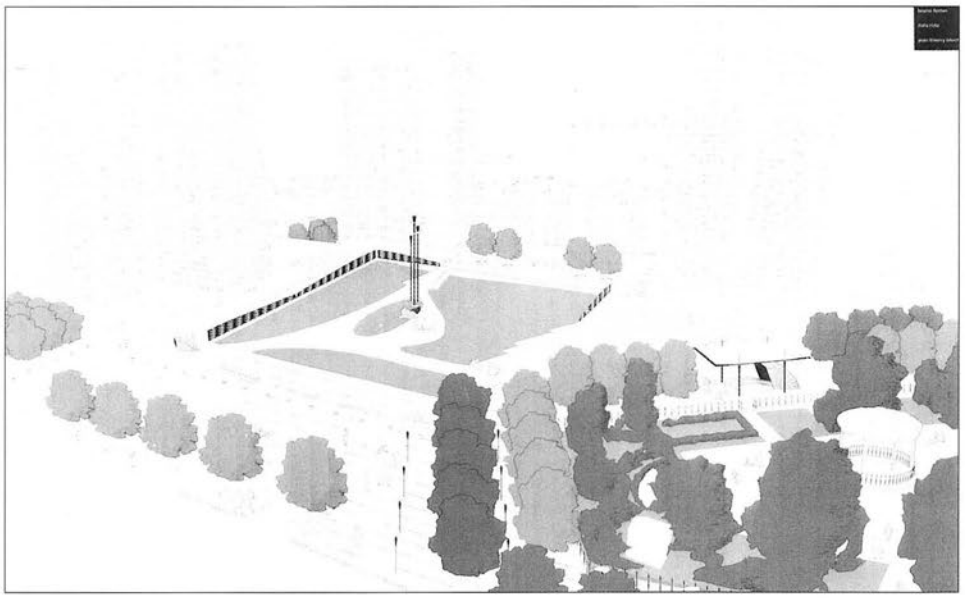
Carré de verdure (Fortier-Rota), carré minéral (Corajoud-Beri, atelier Ruelle, Huet), les seules équipes à ne pas opposer au pentagone haussmannien cette autre figure géométrique simple sont celles qui dissolvent dans leur composition le tracé antérieur hérité du XIX[e] siècle. Plutôt que de dédoubler le square originel, elles préfèrent créer un nouveau centre, unique. Il est abrité sous la verrière d'une halle dans le cas du projet API, tandis qu'il est, chez Grunig et Tribel, lové dans une courbe au tracé un peu suranné.

Pilotis sympathiques

A ce dessin souple, auquel n'est pas étranger celui des parterres gazonnés de Fortier et Rota, s'oppose la géométrie stricte des projets soumis par l'atelier Ruelle et par Bernard Huet. Ce sont, par ailleurs, les deux concurrents à imaginer une place centrale ceinturée d'arcades et de frondaisons, et ouverte à l'ouest sur l'ancien square. De ce choix rigoureux émane une sorte de sympathie à l'égard du square vers lequel ils se tournent, mais également envers les architectures que ces projets tentent de parachever. La mise en forme de ce parti trouve des variations subtiles

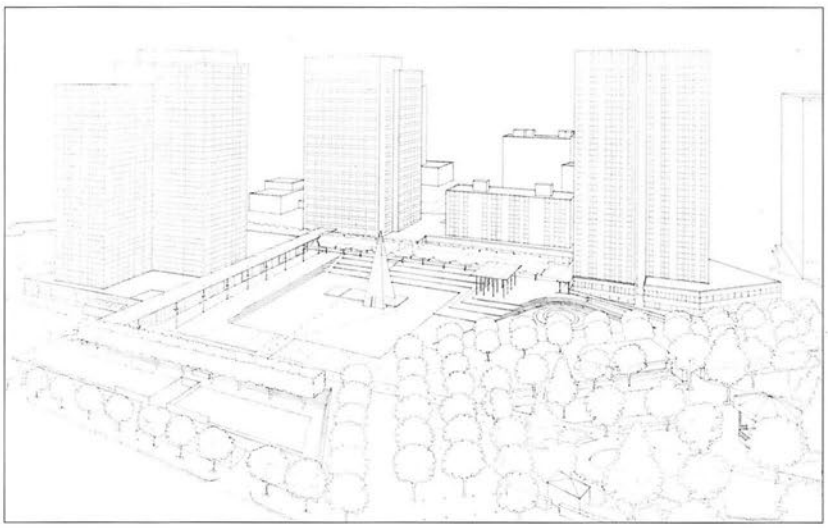
Michel Corajoud, paysagiste, Marc Beri, architecte, vue aérienne du projet depuis la rue Compans.
Un large espace libre minéral constitue la pièce centrale de la place. Ce rectangle est calé sur la géométrie des tours et chevauche le pentagone du square existant ; la transition de l'un à l'autre se fait sous la frondaison des arbres existants. Des plantations nouvelles complètent ou contredisent ces géométries et se prolongent systématiquement sur les voies rayonnantes et périphériques. Un parvis haut assure, au sud, la transition entre l'espace public proprement dit et les tours.

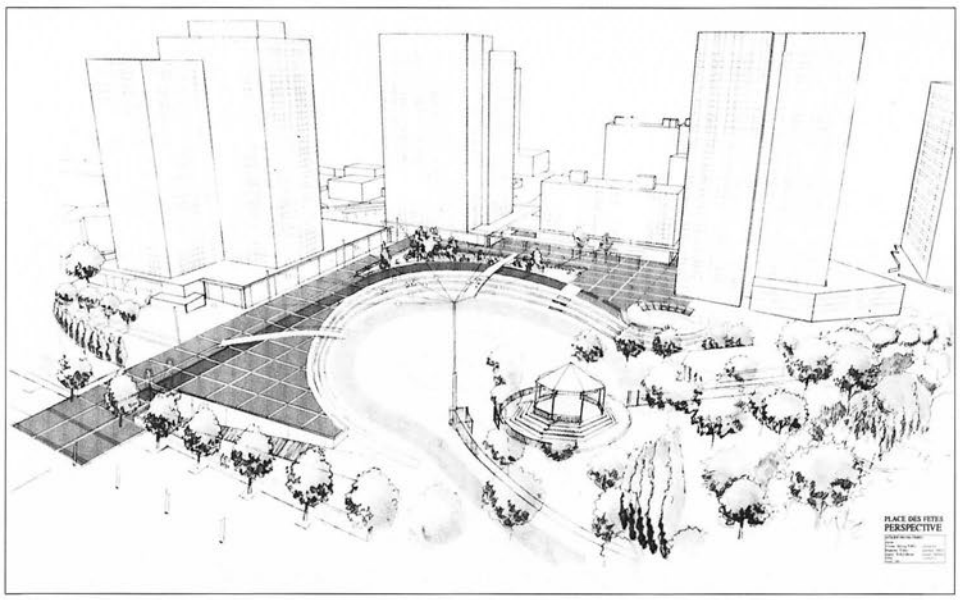




Bruno Fortier et Italo Rota, architectes, Jean-Thierry Bloch, ingénieur, vue aérienne du projet depuis la rue Compans.
Un carré d'herbe très dessiné fait contrepoint au square originel réhabilité. Les deux surfaces s'effleurent et sont articulées par la fontaine de Marta Pan. Les plages de pelouse sont découpées dans un sol minéral uniforme qui soude l'ensemble de la superficie, de laquelle émerge un mobilier soigné et original. Les plantations nouvelles sont principalement situées en périphérie et isolent le nouveau cœur de la place des voies et du square ancien.

Projet lauréat, Bernard Huet, architecte, vue aérienne depuis la rue Compans.
Pentagone et carré, place dégagée et square ombragé, terrasse plantée et galerie couverte, sont les éléments qui composent cette place de part et d'autre d'un "cardo" et d'un "decumanus", en prolongement de la rue Compans et parallèlement à la rue Louise-Thulliez.
L'effort de régularisation est rigoureux et porte à la fois sur les plantations, sur les sorties et ventilations du parking, intégrées dans des objets monumentaux, et sur les façades commerciales, desservies par une nouvelle galerie.





Liliane Grunig-Tribel, paysagiste, François Tribel, architecte, Annie Tribel-Heinz, designer, vue aérienne du projet depuis la rue Compans.
Le centre nouveau de la place est lové dans le méandre d'une courbe souple et mouvante, qui emballe le square ancien et frôle le pied des tours avant de s'enrouler autour de la fontaine de Marta Pan. Une végétation foisonnante unifie l'ensemble ; sous ses frondaisons se trouvent des îles (le kiosque à musique, la fontaine) et des creux (patios, accès aux parkings) et un mât portant des câbles tendus évoque un chapiteau.

dans le projet lauréat de Bernard Huet : au toit de l'arcade qui longe les immeubles il associe, côté rue, le toit végétal des plantations d'alignement taillées en plateau et rideau, allant jusqu'à dédoubler, en "cœur d'îlot", plantations et arcades. En bordure de la rue Louise-Thulliez, un socle de pierre poursuit celui des immeubles de l'ensemble d'habitation ; il s'agit en fait de la face arrière d'un gradin tourné vers la place, dont le volume enferme les ventilations des parkings aménagés dessous.
Cette sympathie envers l'environnement architectural dans lequel il intervient est loin d'être fortuite à en juger par les récentes réalisations d'espaces publics de Bernard Huet (place Stalingrad, Champs-Elysées). Elle laisse présumer les réels fondements de sa pratique architecturale. Dans ce cas, l'auteur réintroduit, par le biais d'une arcade, le thème des pilotis indissociable de cette architecture de tours. Il va jusqu'à proposer un obélisque imprégné d'un néoclassicisme cher à Ledoux, complétant l'évocation d'une image qui aurait été saisie aux franges du plan Voisin, à l'endroit où un vestige historique se dresse au pied des immeubles cartésiens.

A. L.

LA PLACE
CHALON

Concours pour l'aménagement de la place Chalon et pour le traitement architectural des îlots périphériques, avril 1991.
Maîtrise d'ouvrage : Semaest.

La durée écoulée entre la création de la ZAC Chalon, en 1984, et l'organisation du concours de la place Chalon, en 1990, révèle bien la complexité des enjeux qui pesaient sur ce quartier, en grande partie vétuste, mitoyen de la gare de Lyon.

UN DOSSIER COMPLEXE

Les besoins d'extension et de restructuration de la gare, notamment pour l'accueil du TGV, ont joué un rôle déterminant dans l'élaboration du projet d'aménagement qui avait aussi pour objectif la résorption d'un des îlots les plus insalubres de la capitale.

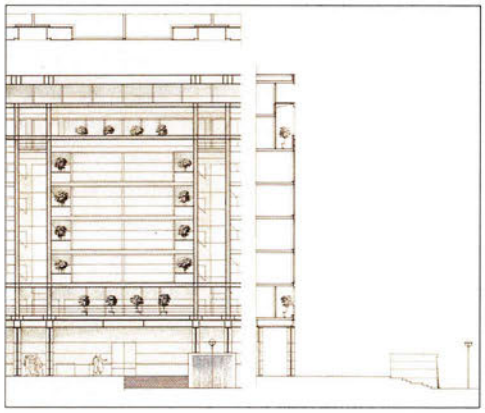
Ainsi, dès la fin des années 70, un plan de remodelage de la gare et de ses accès et dessertes était établi. Il prévoyait notamment la création d'un passage transversal sous les voies reliant la rue de Bercy à la rue de Chalon ; l'extension vers le nord du plateau des voies ferrées et la création d'importantes capacités de stationnement et d'un nouvel accès automobile à la gare à partir de la rue de Chalon (cf. *Paris Projet* n° 21-22 pp. 186-195).

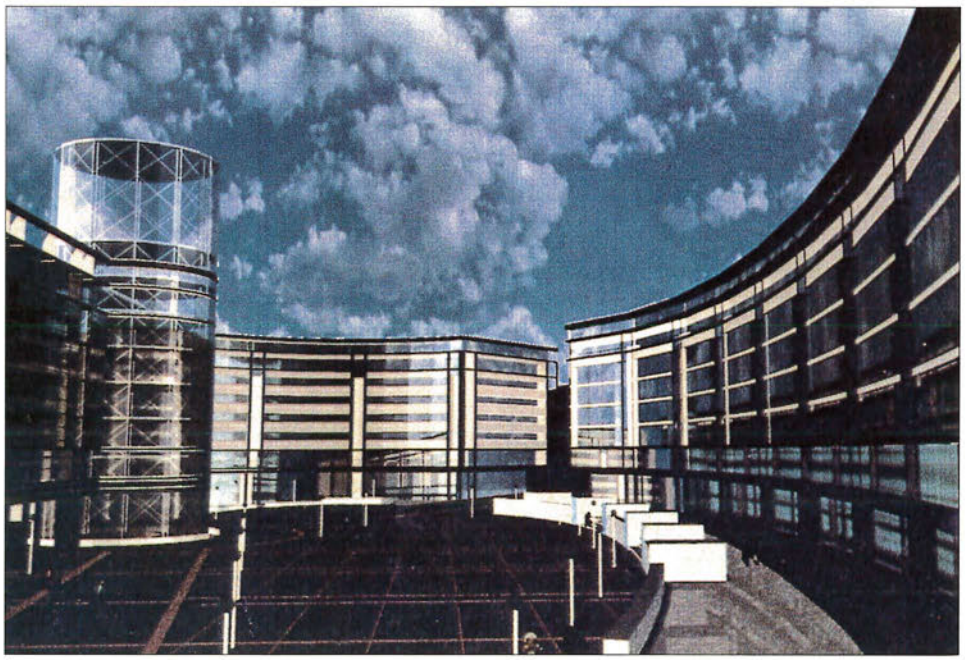
Ces contraintes techniques sont résolues à l'intérieur d'une bande de 40 m de largeur, gagnée sur l'emprise de la rue de Chalon, en superposant sur trois niveaux voitures, piétons et voies ferrées. La rue de Chalon mise en souterrain est couplée avec des voies de dépose des voyageurs, qui donnent accès à un parking de 1 500 places réparties sur cinq niveaux. Au-dessus, au niveau du sol, est créé un hall d'accueil prolongeant celui de la gare TGV et situé sous les nouvelles voies ferrées.

Le projet d'aménagement intègre cette extension des activités ferroviaires en créant une vaste place publique piétonne, conçue à la fois comme le cœur du quartier rénové et comme le nouveau parvis de la gare. Le passage transversal et les accès au TGV s'ouvrent sur la place, sous laquelle se développent les parkings.

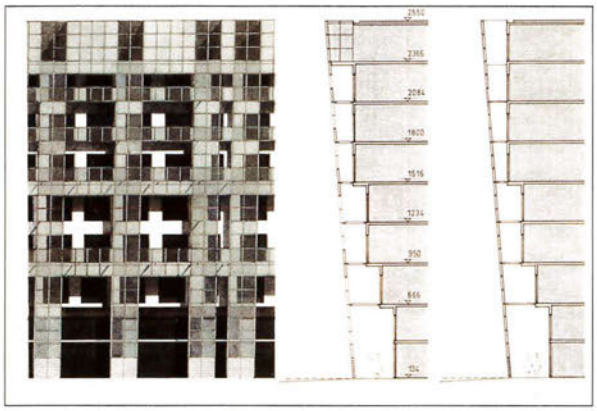
Le plan d'aménagement, légèrement adapté en 1990, s'organise autour de la place, dessinée à

Aprah - Ahmet et Florence Gulgonen, architectes, et Alain Bourgeois, architecte associé, détail de la façade sur la place, élévation et coupe ;
vue perspective suivant le grand axe de la place.





Architecture Studio,
détail de la façade sur la place, élévation et coupe ;
vue perspective suivant le grand axe de la place.



l'origine par l'architecte Louis Arretche. Cet espace, initialement clos, a ultérieurement été ouvert vers la ville par deux percées : l'une en direction du boulevard Diderot, l'autre – un mail planté – vers la rue de Rambouillet. Il se présente comme une vaste conque ovoïde de 9 600 m², tournée vers la nouvelle façade de la gare, en avant de laquelle se détache un campanile.

Les programmes sont répartis autour de la place :

• côté ville : 200 logements (20 000 m²) avec, vers le boulevard, un hôtel de 250 chambres (9 000 m²), le tout ceinturé au rez-de-chaussée par une galerie commerciale ;

• côté voies ferrées : l'extension de la gare et le campanile affectés à la SNCF et prolongés au sud par un immeuble de bureaux bordant les emprises ferroviaires.

La hauteur de l'ensemble des bâtiments est limitée à 25 m, sauf le campanile, qui culmine à 37 m.

Nouvel élément dans le réseau des espaces publics de la ville, la place Chalon apparaît ainsi comme un espace protégé, relativement fermé et réservé aux piétons. L'absence de circulation automobile la distingue des places parisiennes. Mais elle se différencie plus nettement encore des places-parvis de gares, tant par son usage que par sa situation ; placée en position latérale, elle est à l'écart de la façade principale ancienne de la gare de Lyon et également hors du système des grandes voies publiques qui relient la gare à la place de la Bastille et à la Seine. La place Chalon ne sera ainsi que partiellement visible depuis le boulevard Diderot, d'une part depuis l'ouverture de 15 m ménagée face à la rue Legraverend, d'autre part dans le vide de la rue de Chalon, avant que celle-ci ne s'enfonce sous le niveau du sol.

Son insertion dans la ville, sa forme et sa future pratique faisaient donc de la place Chalon un lieu important et difficile à mettre en forme, d'autant que toutes ces particularités devaient être prises en compte dans un espace limité : le vide de la place et surtout la bande construite étroite (de 15 à 20 m) bordant les rues Hector-Malot et Jean-Bouton.

Pour répondre à ces questions, la Ville de Paris et la Semaest, organisme aménageur de la ZAC Chalon, ont organisé, en juillet 1990, un concours d'architecture portant sur la place et sa bordure bâtie, en demandant aux concurrents de demeurer au niveau des principes pour l'extension de la gare et l'immeuble de bureaux.

Architecture ou voirie

De ce premier appel d'idées dix projets sont retenus, et les concepteurs sont appelés à préciser leur propositions pour le mois de février 1991.

Deux démarches se dégagent de ce deuxième tour : la première privilégie la définition du cadre bâti et minore celle de l'espace public ; la seconde, au contraire, se centre sur celui-ci. La majorité des architectes semblent s'être posé une même question :

comment dépasser les contradictions entre ville et gare, entre domesticité et monumentalité, pour produire une place "consensuelle" ?

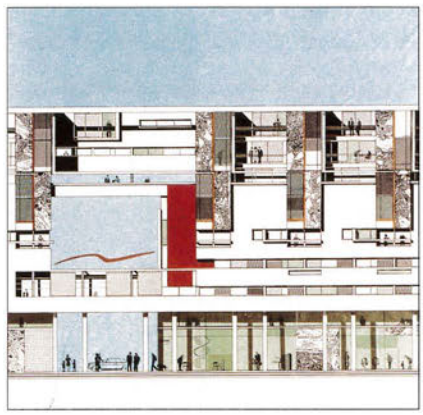
Seules trois équipes parmi les sept qui privilégient le cadre bâti posent le problème en d'autres termes : il s'agit de Catherine Furet, de Wladimir Mitrofanoff et de l'équipe Paul Chemetov-Borja Huidobro.

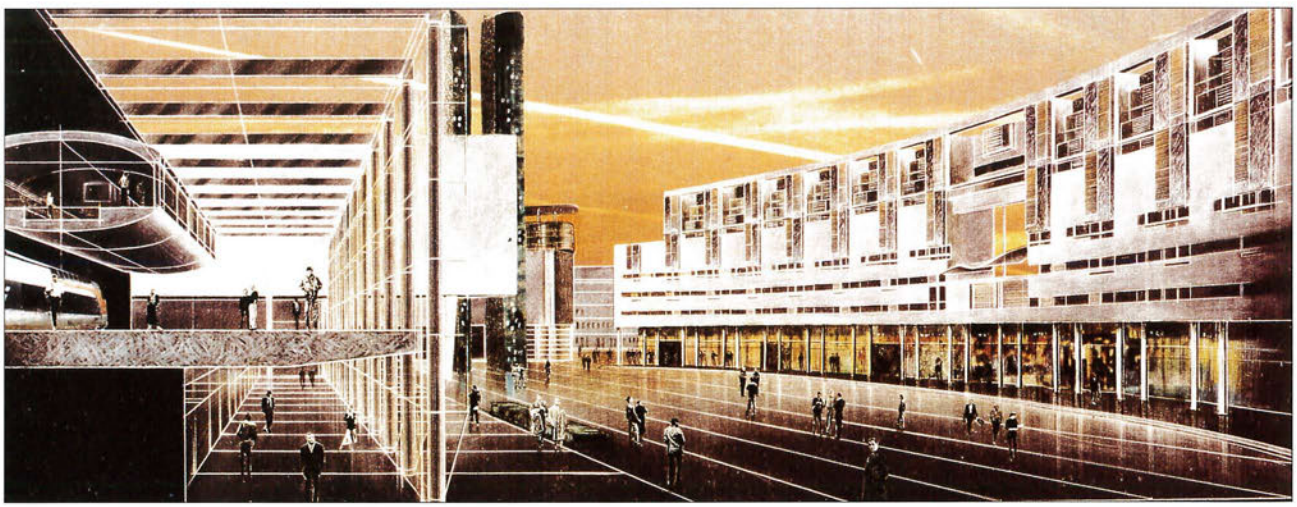
Catherine Furet opte pour un traitement de la place résolument domestique, avec le refus de toute monumentalité, pour exprimer le logement par des jeux successifs de fractionnements et de stratifications de façades, au creux desquelles se nichent loggias, pergolas, saillies des bow-windows. L'architecture de la gare se fond dans cet ensemble.

C'est un parti symétriquement opposé que choisit Wladimir Mitrofanoff, qui conçoit la place, détachée du quartier, comme une cour d'honneur monumentale de la gare. La place est réinscrite sur un grand axe biais reliant la rue de Rambouillet au boulevard Diderot, que construit d'un seul trait le bâtiment destiné à la SNCF, ponctué spectaculairement par un immeuble pont et une tour ronde. Monumentalité confortée par le traitement unitaire du pont bâti.

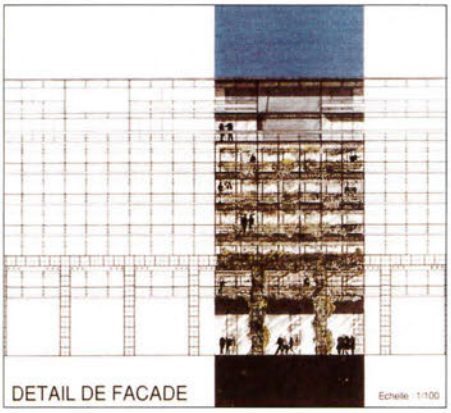
La place conçue par l'équipe de Paul Chemetov et Borja Huidobro n'est pas tant le lieu qui unifie les contradictions que celui qui les révèle. Ainsi la place organise-t-elle un face-à-face entre un côté dont la domesticité est franchement affirmée par une façade conçue comme un "jardin vertical", succession d'encorbellements recouverts de treilles, et un côté gare où le long vaisseau aérien de l'extension, amarré au quai par des pilotis, laisse voir les TGV entrer en gare. Par ailleurs, le refus de la continuité entre anciens et nouveaux bâtiments SNCF crée un vide de confrontation entre la gare et la ville.

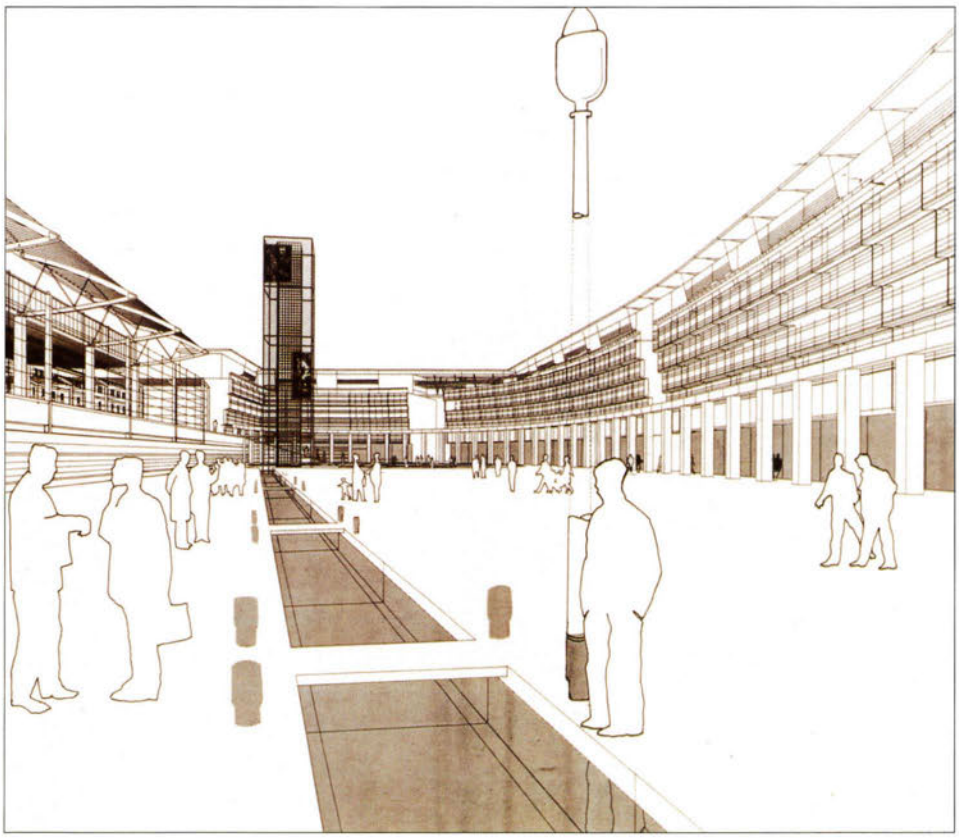
Olivier Brenac et Xavier Gonzalez, architectes, détail de la façade sur la place, élévation coupe-perspective sur l'extension de la gare et la place.





Paul Chemetov et Borja Huidobro, architectes, détail de la façade sur la place, élévation ;
vue perspective suivant le grand axe de la place.





Les quatre autres équipes privilégiant le bâti cherchent à définir une identité globale de la place en partant du front de logements, ce qui implique de dépasser son caractère domestique soit par un travail d'effacement – Aprah –, soit par un travail de monumentalisation affirmée – chez Architecture Studio et Jean-Paul Deschamps –, ou douce – chez Olivier Brenac et Xavier Gonzalez .

Dans le projet de l'équipe Aprah (A. et F. Gulgonen), l'emploi d'une même trame appliquée aussi bien au calepinage de la place qu'aux logements, à l'hôtel ou à la gare – avec des variantes dans le remplissage des surfaces – aboutit à la définition d'une unité systématique englobant la SNCF et la ville, même si la gare se signale par une tour cylindrique.

Architecture Studio prend le parti d'une monumentalisation spectaculaire de la place en transformant celle-ci en une coque de verre translucide, venant se refléter dans le miroir convexe géant du signal de la gare, elle-même transparente. Une paroi oblique, en verre ajouré, file devant la façade domestique aux encorbellements recouverts de pierre. Le signal emblème de la gare est réduit à un volume miroir qui renvoie l'image de la grille cristalline des logements déformée par une anamorphose.

Jean-Paul Deschamps choisit lui aussi de monumentaliser la place par l'emploi d'une double peau, mais il s'agit ici d'une grille de béton dominée par le rythme horizontal des brise-soleil filant devant les façades, qu'atténue en filigrane le rythme vertical des doubles poteaux supports. Mais le rappel systématique de ce rythme sur le portique et la façade de l'extension de la gare crée une uniformité rigide que ne peut briser le carénage oblique de la tour signal.

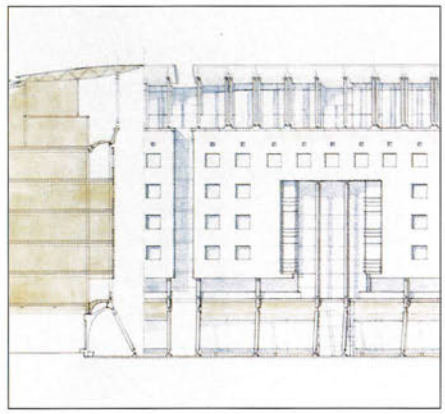
Avec le projet d'Olivier Brenac et Xavier Gonzalez, la place trouve son unité dans sa scansion par une même travée qui décline les typologies de l'habitat – loggias, balcons, gradins – sur le ton d'une modernité tempérée. A la différence des projets précédents, l'espace public est mieux abordé : il se veut évocateur du paysage ferroviaire par son sol, dont les bandes de granit sont serties de lignes métalliques.

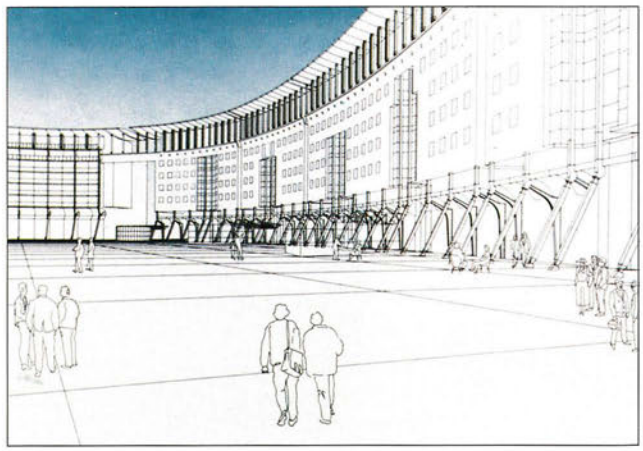
Pour les trois dernières équipes, la place se construit d'abord à partir de l'espace public.

Georges Maurios lui donne une identité allégorique qui transcende la dimension habitat ou gare : le sol de la place devient une vaste carte des fuseaux horaires dont les lignes et les constellations-villes s'illuminent la nuit au rythme des heures. Symbolique parachevée par un "anneau de Saturne", couronne de lumière du front bâti qui rejoint le signal de la gare monolithe de granit noir. Sur cette place, conçue pour s'affir-

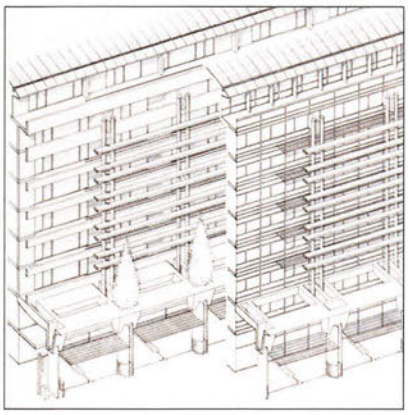
mer la nuit, les façades des logements avec leurs volets de bois gardent un caractère domestique qui l'emporte le jour.
En mettant sur pilotis l'extension de la gare et le front bâti, l'équipe Pierre Colboc-Renaud Bardon dégage un nouvel espace public "commun". Celui-ci, affranchi de ses limites initiales, est marqué par toute une série d'architectures-objets : kiosques, fontaines-cascades, prisme du signal. On peut cependant s'interroger sur la capacité de ces objets à affirmer vraiment la place, d'autant que le front bâti est puissamment présent par le jeu des jambages métalliques inclinés des pilotis.
Stanislas Fiszer, lauréat du concours, conçoit un espace public double qui concilie les deux identités en présence. Côté logements, l'ellipse d'une terrasse haute, côté gare, un parvis recentré sur celle-ci par sa légère déclivité et sa forme de demi-cercle. A la blanche pierre de la terrasse s'oppose le parvis, couvert d'asphalte ou de caoutchouc, voulu silencieux et sombre, constellé de points lumineux, que vient couronner une banquette de granit en forme de vague. L'architecture est esquissée pour la gare dont le volume est défini et la fonction affirmée par un campanile en forme de lame de pierre ; elle est fixée dans ses grandes lignes pour le front bâti – fractionnement de la courbe rigide et dessin d'une façade mobile de panneaux coulissants devant des loggias. Le rythme et la composante aléatoire de l'architecture, conjugués avec une écriture raffinée des matériaux et des détails, créent autour de l'espace public un halo évocateur de luxe et de domesticité.
A partir de l'esquisse du concours, le projet retenu a été progressivement approfondi.
La place a été travaillée comme un volume, et sa coupe a fait l'objet d'une attention particulière. La banquette n'est pas seulement un mobilier urbain

Pierre Colboc et Renaud Bardon, . architectes, détail de la façade sur la place, élévation et coupe ; vue perspective suivant le grand axe de la place.





Jean-Paul Deschamps, architecte, détail de la façade des logements et détail de la façade de l'hôtel ; vue perspective suivant le grand axe de la place.



assurant une transition agréable entre les deux niveaux de sol, c'est également un élément fonctionnel.

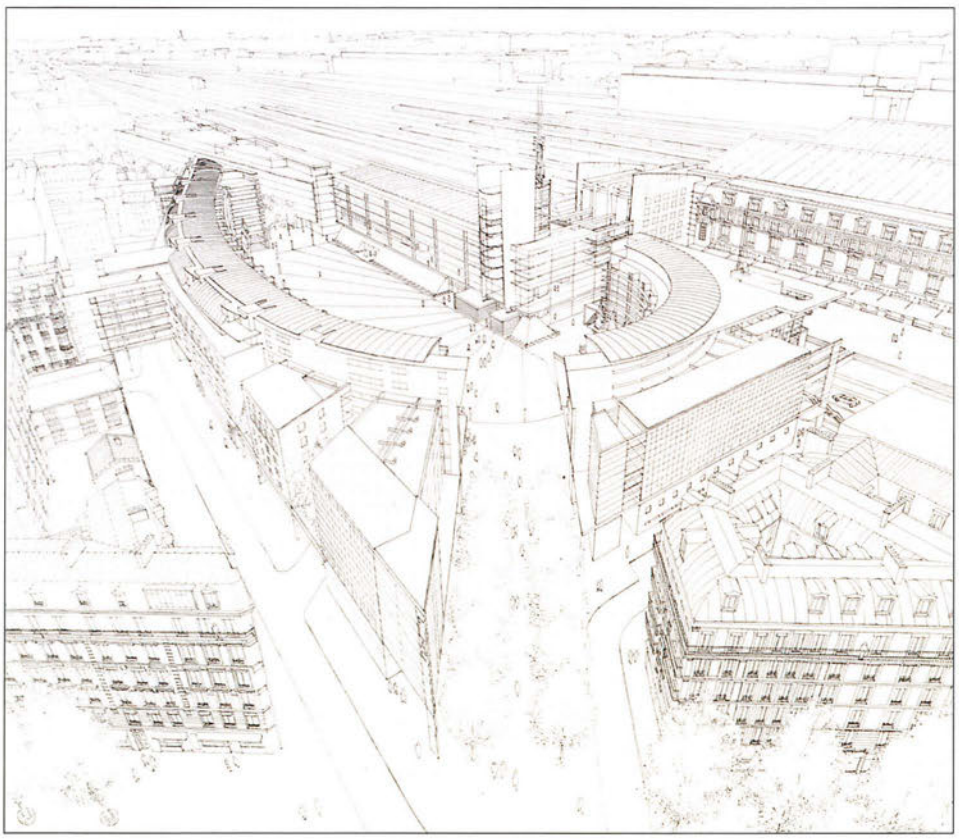
Son profil creux abrite différents réseaux et elle intègre des caniveaux, des bouches de lavage, des bornes d'incendie ; elle forme également le socle de luminaires et de statues, traduisant le souci de l'architecte d'associer rationalisation technique et expression formelle du projet.

Ce même souci guide le dessin et le choix des matériaux du sol de la place et des façades.

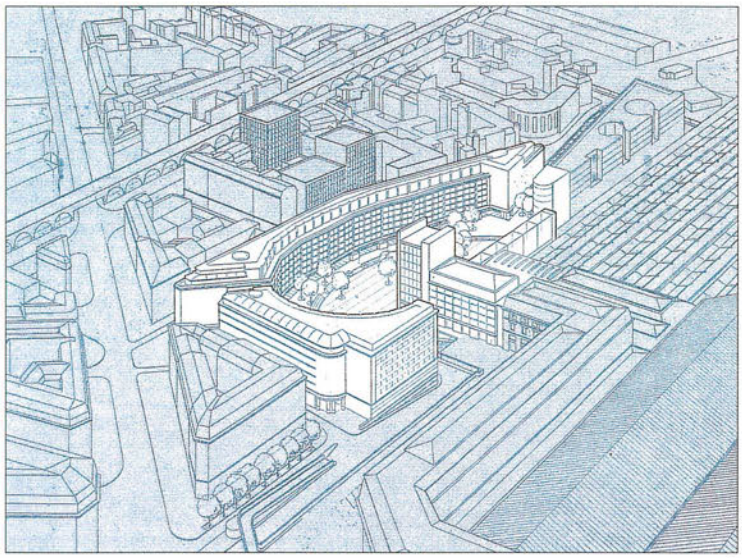
Deux matériaux sont, principalement, mis en œuvre pour le sol : côté extrados de l'arc, de grandes dalles de pierre, en bandes à suivre et, côté intrados, un revêtement d'asphalte serti de joints parallèles de laiton ponctués de pavés de pierre blanche.

Sur les façades, sur la base d'une même modénature, de subtiles variations sont introduites pour différencier le programme des logements de celui de l'hôtel, celui-ci est caractérisé par un rythme vertical plus serré, l'absence de loggias, des fenêtres au nu de la façade et deux derniers niveaux différents. Mais le registre des matériaux est commun aux deux programmes : pierre massive et béton préfabriqué au rez-de-chaussée, pierre agrafée et béton préfabriqué en étage courant, fonte d'aluminium pour les garde-corps, les paravents et les volets, matériaux plus légers pour les deux derniers niveaux. Le premier permis de construire, celui de l'hôtel, a été déposé début 1993, et ce bâtiment devrait ouvrir ses portes en 1995.

F. K.

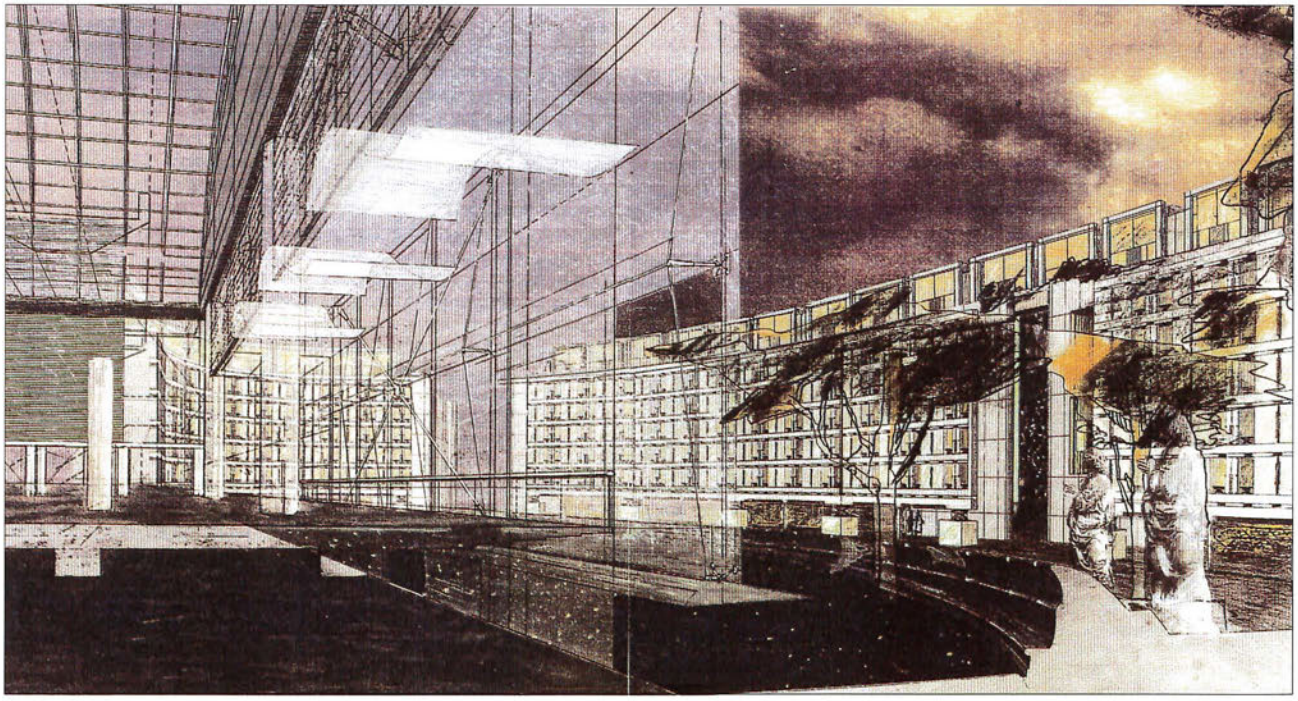


Projet lauréat,
Stanislas Fiszer,
architecte.
2-4. Détail de la
façade sur la place et
coupe-perspective sur
l'extension de la gare
et la place (dessins
du concours).
1-4. Etudes
postérieures au
concours.

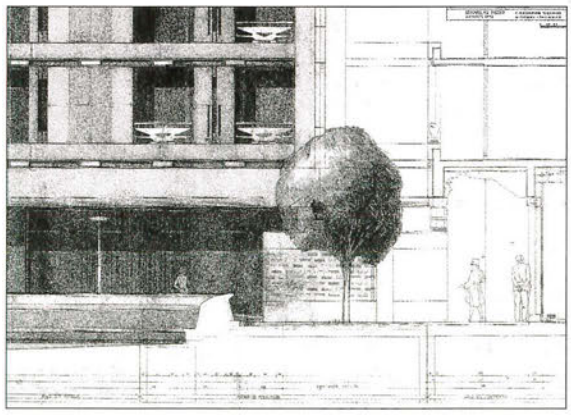


1

2

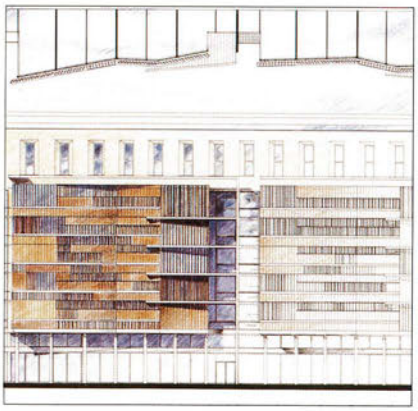


3

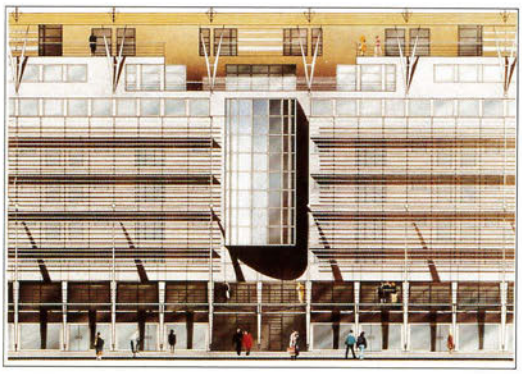


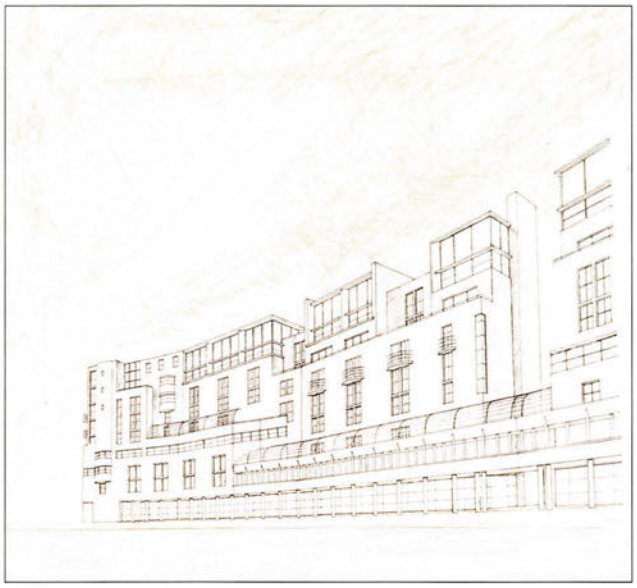
4

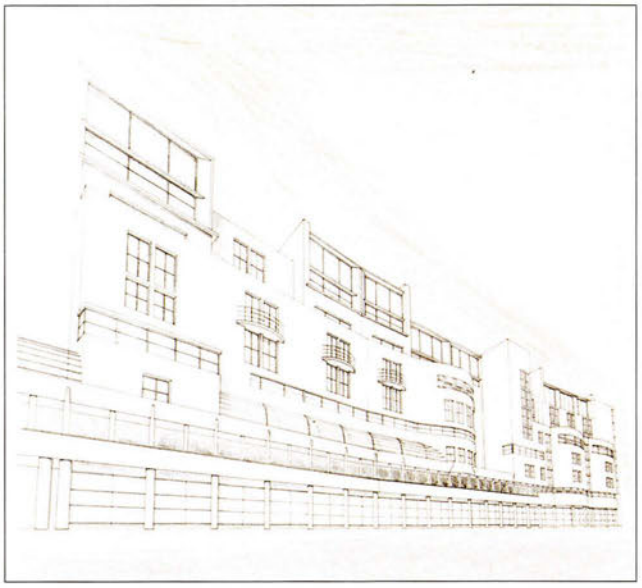
Georges Maurios,
architecte, détail de la
façade sur la place, plan
et élévation ;
vue perspective de nuit
suivant le grand axe de la
place.



Wladimir Mitrofanoff,
architecte, détail de la
façade, élévation ;
vue perspective de la
place depuis la coursive
des logements.







Catherine Furet, architecte, détail
de la façade sur la place ;
vues perspectives vers le boulevard
Diderot et vers le mail.

LA RUE DE FLANDRE

Concours pour l'aménagement de la rue de Flandre, août 1992
Maîtrise d'ouvrage : Direction de la voirie.

Transformer en une véritable avenue urbaine un tracé ancien élargi dans le dessein initial de créer une voie rapide, tel est l'enjeu que s'est fixé la Ville de Paris pour le réaménagement de la rue de Flandre.

L'INERTIE D'UN PROJET

L'élargissement de cette rue est une idée ancienne inscrite depuis plus de trente ans dans les documents d'urbanisme de Paris. Parce qu'il avait été en bonne partie réalisé à travers plusieurs grandes opérations de rénovation, ce projet a échappé aux remises en question successives des alignements de voirie qui ont marqué l'élaboration du plan d'occupation du sol (approuvé en 1977) et ses adaptations ultérieures.

Mais la conception même de l'élargissement s'est beaucoup modifiée par rapport aux idées de départ. L'alignement a été reporté, dès 1977, sur le côté nord, pour éviter une démolition totale des constructions bordant la rue ; il a également été modéré

Vue aérienne de la rue de Flandre, vers l'intérieur de Paris.
Doc. Fr. Interphoto.

sur certaines sections (la rue variant de 38 à 44 m de largeur) pour permettre la reconstitution d'une façade bâtie. Au projet de voie rapide s'est donc substitué celui d'une avenue de circulation à double sens largement plantée, et qui doit permettre la transformation en promenade de la berge nord du bassin de la Villette, en accueillant le trafic qui l'emprunte aujourd'hui [1].

Reste que l'évolution de la rue a produit un paysage chaotique, avec, d'un côté, un bâti ancien en grande partie maintenu et, de l'autre, des constructions hétérogènes, issues, pour partie, des transformations violentes des années 60 et 70 et, pour partie, des reconstructions récentes d'échelle bien plus modérée.

Pour aboutir à l'avenue souhaitée, une transformation ambitieuse de la rue de Flandre était nécessaire. Elle devait jouer sur le seul élément disponible et porteur d'unité : l'espace public. Mais créer là un espace public suffisamment fort et réellement attractif était un exercice difficile, compte tenu des impératifs de circulation et du caractère déstructuré du paysage.

Sur la base des premières études menées par l'Apur a été retenu le projet de structurer la future avenue en lui donnant, depuis le pont-rail jusqu'à la place Stalingrad, une "colonne vertébrale", par la création d'un terre-plein central planté de deux rangées d'arbres et intégrant les plantations déjà existantes dans certaines parties élargies.

De part et d'autre de ce terre-plein de 10,5 m de largeur s'inscrivent deux chaussées de 9 m – trois files de circulation dans chaque sens – bordées, du côté bâti, d'une file de stationnement longitudinale de 1,8 m. Le maintien d'un profil constant dans cette rue d'une largeur irrégulière est permis par des variations des dimensions des trottoirs avec, côté est, un trottoir non planté et, côté ouest, un trottoir plus large, qui peut accueillir un simple ou un double alignement d'arbres.

L'ESPRIT DU CONCOURS

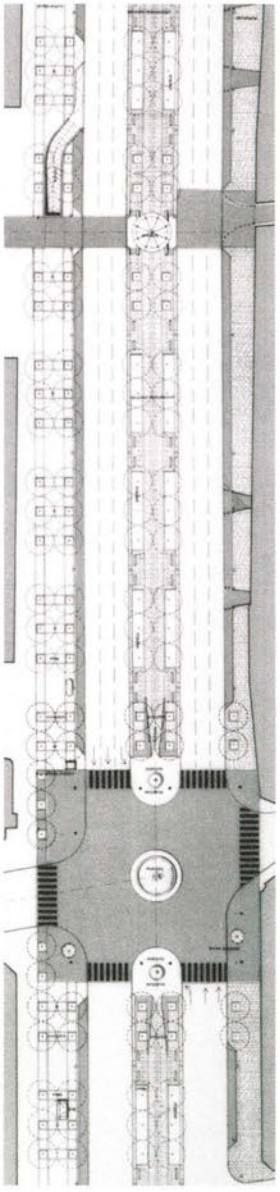
Ces principes ayant été fixés, la Ville de Paris a organisé, pour préciser le traitement futur de l'avenue, un concours de concepteurs, lancé le 30 mars 1992. Sur les 19 candidatures reçues, 4 équipes ont été retenues et ont remis leurs propositions le 28 août 1992.

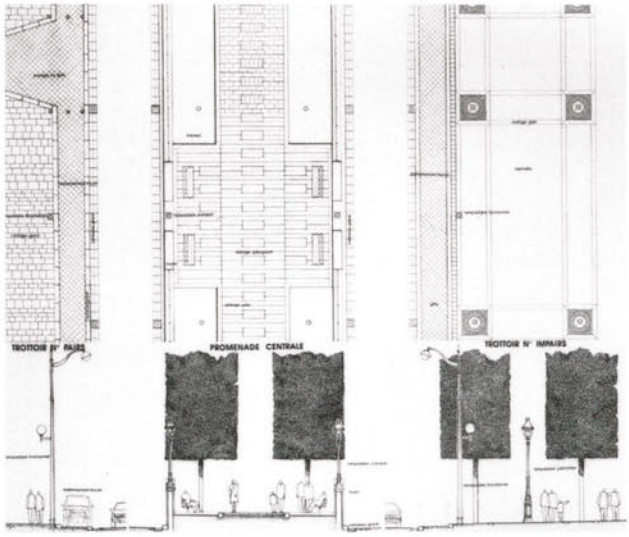
La lecture des projets révèle deux démarches opposées.

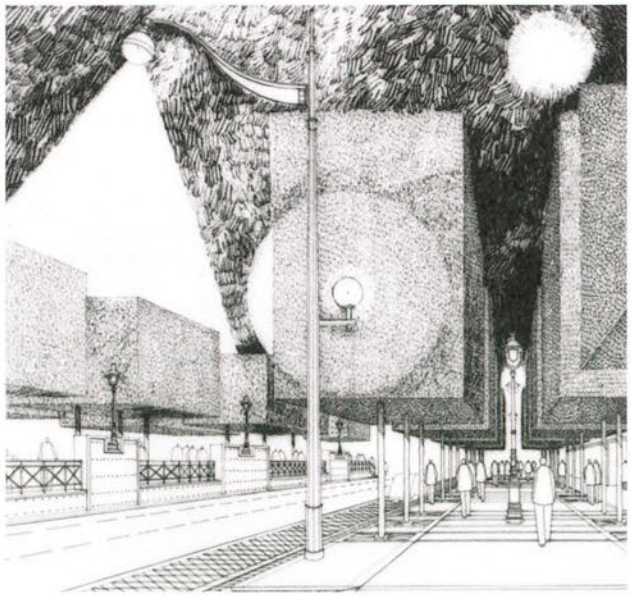
La première approche, celle des

1. *Paris Projet* n° 27-28, pp. 78-80.

Atelier Arpage, paysagiste, plan partiel de la rue de Flandre, entre la rue de Rouen et l'impasse des Anglais ; plan et coupe de principe sur la nouvelle voie ; vue perspective sur la promenade centrale.



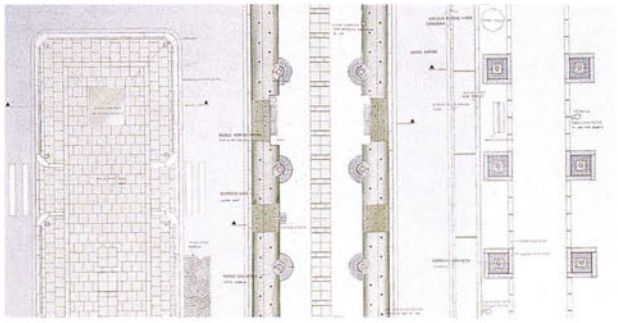


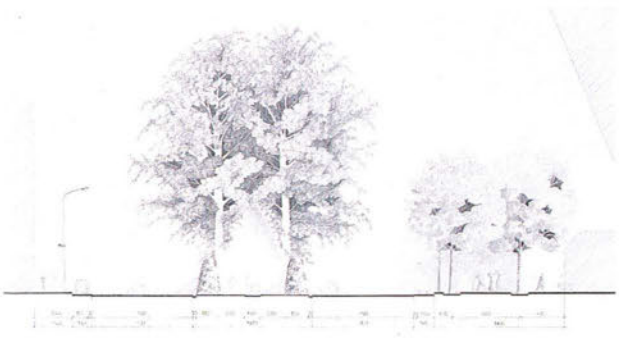


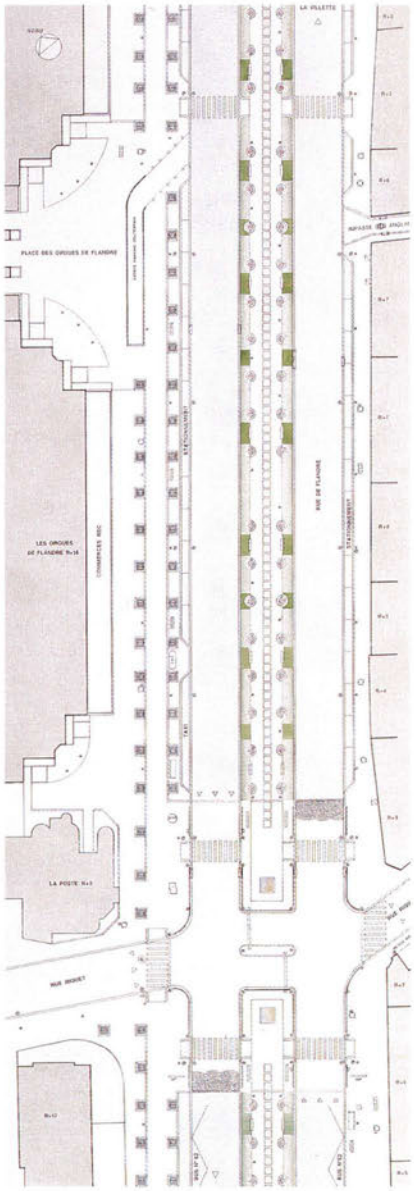
mum de plantations existantes, que viennent compléter des alignements de chênes, d'autre part, à l'emploi de matériaux et mobiliers urbains "classiques" – grilles de fonte des arbres, candélabres, bancs.
L'objectif n'est pas d'inventer un nouvel espace public, mais de réinterpréter un type, de trouver des solutions contemporaines aux problèmes inconnus au XIX[e] siècle, ce qui implique un travail fin de mise au point de détails techniques qu'illustrent la création d'une bande servante en limite des trottoirs pour recevoir le mobilier urbain, les délicats jeux de rampes et de pentes pour faciliter l'accès des handicapés, ou le dessin de la bordure haute du terre-plein pour le protéger du trafic.
Par son écriture minimale alliée à une sophistication des détails, ce projet démontre une assimilation féconde des principes haussmanniens et des expériences récentes de Barcelone ; il se situe ainsi dans la droite ligne de projets parisiens récents tels que ceux de l'avenue des Champs-Elysées ou du boulevard Richard-Lenoir.

F. K.

Pierre Soria et Michel Dusolle, architectes, et atelier Acanthe-Philippe Niez, paysagiste, plan partiel de la rue de Flandre, entre la rue Riquet et le passage des Orgues-de-Flandre ;
plan d'un carrefour (placette), d'un terre-plein (galerie végétale) et d'un trottoir planté et principe de profil en travers ;
vue perspective de nuit.







LA PASSERELLE SOLFÉRINO

Concours pour la reconstruction de la passerelle Solférino, juin 1992.
Maîtrise d'ouvrage : Etablissement public du Grand Louvre.

Le 16 septembre 1959, la décision était prise par le ministère des Travaux publics de démolir le pont de Solférino, en raison de son mauvais état. Après un siècle de loyaux services, il était provisoirement remplacé par une passerelle métallique réservée aux piétons, désaxée par rapport à la rue de Solférino. Trente ans plus tard, la condition déplorable de l'ouvrage provisoire oblige l'État à le reconstruire à nouveau. La passerelle rétablira l'axe de l'ancien pont, et assurera une liaison aisée et agréable entre les rives de la Seine, à la hauteur des Tuileries, mettant en communication le Louvre et le musée d'Orsay. La passerelle Solférino a été mise au concours au printemps 1992, avec obligation aux huit candidats sélectionnés de remettre leur proposition le 16 juin.

L'OBJET DANS LA VILLE

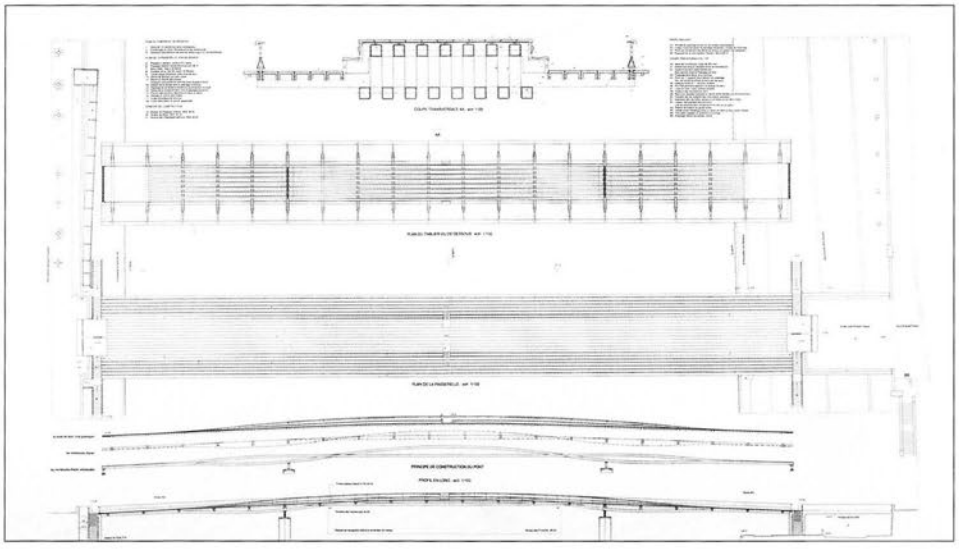
Objet technique singulier ou fil parmi les mailles de la trame de la ville ? On peut, d'un côté, apprécier un projet architectural sous l'angle de ce qu'il apporte à l'histoire de l'architecture et, plus spécifiquement, à l'évolution de la typologie dans laquelle il s'inscrit. Mais, par un regard perpendiculaire, on peut également l'analyser dans sa contribution à la culture contemporaine, architecturale ou urbanistique. Un des intérêts de cette consultation pour la réalisation d'une passerelle sur la Seine, au-delà des indéniables qualités des projets, aura été de rappeler l'évidence de ces catégories d'analyse.
En effet, aucun des concurrents ne pouvait résister à la nécessité d'inscrire sa proposition dans la suite des ponts qui jalonnent le cours du fleuve, que ce soit d'un point de vue constructif et technique ou, plus simplement, formel. Aucun ne pouvait non plus négliger l'impact de l'ouvrage dans le paysage de la ville et, partant, dans le paysage mouvant de l'actualité architecturale et urbanistique. Ce sont ces deux aspects de la question que rappelait le maître d'ouvrage en conclusion de l'introduction au programme : "Ainsi, les candidats sont invités à proposer un

La Seine, à la hauteur de la passerelle Solférino, vue vers l'est.
Doc. Fr. Interphoto.

projet qui apporte une réponse architecturale de grande qualité. Compte tenu du contexte historique et urbain, le parti architectural devra exprimer, du détail au projet d'ensemble, un esprit de continuité urbaine."
A la fois monument et liaison fonctionnelle, objet technique et fragment de paysage, c'est un dosage subtil que réclamait ce projet singulier. Mais c'est d'abord à partir de la qualité des espaces publics créés que nous commenterons ici les résultats de ce concours, puisqu'un aspect majeur du projet était de mettre en relation les berges de Seine (à la fois lieux de promenade et de circulation) et de connecter deux complexes culturels majeurs : le musée du Louvre, le jardin des Tuileries et sa terrasse sur la rive droite avec le musée d'Orsay, son parvis et la station de RER qui le dessert, rive gauche.

PONT OU PASSERELLE ?

La première difficulté était d'inscrire ce nouveau franchissement du fleuve dans la lignée de ceux qui caractérisent si fortement l'image de Paris, sans perdre de vue que ce n'était pas un pont qu'il fallait concevoir, mais une passerelle. La différence est de taille. Et bien que la passerelle des Arts soit, par exemple, dans l'objectif des photographes pourvoyeurs de souvenirs, d'un poids d'évocation égal à celui de nombreux ponts, il n'en va pas de même de son impact dans la ville.
C'est pourtant à cette tentation que semble avoir succombé Santiago Calatrava, qui affirmait dès l'introduction de la présentation de son projet : "La passerelle Solférino (...) s'insère dans l'ensemble des ponts monumentaux de Paris comme un pont piéton léger." Il en résultait sans doute une proposition très aboutie, conforme à l'intention d'inscrire cette œuvre contemporaine dans la tradition parisienne, mais sans doute surdimensionnée pour une passerelle, avec ses piles de 42 m à la base, support d'une structure atteignant 23,5 m d'écartement latéral et d'un tablier large de 18,5 m.
Ni pont ni passerelle, le projet de Massimiliano Fuksas et Ove Arup était beaucoup plus ambigu. L'invention d'un pont-place, ou d'une passerelle-carrefour, créait une étonnante diversion dans une consultation où le maître d'ouvrage incitait les concepteurs à appeler un chat un chat. Cette proposition d'ériger au milieu du fleuve une plate-forme de 20 m x 70 m, avait toutefois l'intérêt de révéler une question sous-jacente : une passerelle est-elle plus qu'une liaison fonctionnelle ? Avec ses 64 000 visiteurs le jour de son inauguration, la passerelle des Arts avait apporté une réponse dès le XIX[e] siècle : c'est aussi un lieu public. Accès étroits (des ruelles ?) sol de marbre (un campo ?), l'analogie entre place et pont était peut-être poussée un peu loin, et produisait un objet hybride à l'élégance très particulière.
Dans un registre plus conventionnel, le projet de Patrick Berger et celui de Santiago Calatrava mettaient en forme une idée voisine. Ils rehaus-



Atelier Patrick Berger, architecte, SEEE ingénieurs, coupe, plan de l'intrados plan du platelage, décomposition du tablier, et élévation latérale.

saient le plateau central du tablier, de façon à créer une promenade en gradins, lieu privilégié d'observation au pied duquel des bancs permettaient de stationner. La passerelle devenait une sorte d'espace public centrifuge, antithèse de la place publique, essentiellement centripète.

En regard de ces diverses innovations typologiques, les projets les plus proches de l'idée que l'on peut avoir d'une passerelle étaient sans doute ceux de Denis Valode et Jean Pistre, eux aussi associés au bureau d'études Ove Arup, et de François Deslaugiers avec l'ingénieur Jean Muller : un mince plateau, léger et libre, posé sur une structure simple, franchissant le fleuve d'un jet évident.

Le projet de Marc Mimram et Sogelerg, lauréat du concours, et celui de Philippe Chaix et Jean-Paul Morel associés à RFR se distinguaient par leur témérité, en passant outre la recommandation du programme d'appuyer l'ouvrage sur deux piles en Seine. D'une écriture résolument technique, tous deux proposaient de relier les berges basses par un arc tendu, portant un tablier joignant les quais hauts. Bien que contemporaine dans sa forme, cette solution retrouve une parenté frappante avec celle proposée en 1811 par Bruyère pour franchir la Seine à la hauteur des Invalides.

Le projet le plus historiciste, sinon le seul de son genre, était celui de l'architecte belge Charles Vandenhove, réalisé avec les consultants techniques Marc Malinowsky et le groupe Alto. Il proposait une passerelle en habits de pont, assemblage de piles et culées néoclassiques, portant un tablier bordé de garde-corps en verre, posé sur un caisson structurel compartimenté et hérissé de bielles. Pour bien marquer la volonté d'une œuvre totale, le projet faisait appel aux artistes Anne et Patrick Poirier pour les entrées et Daniel Buren pour les garde-corps.

Forme et technique

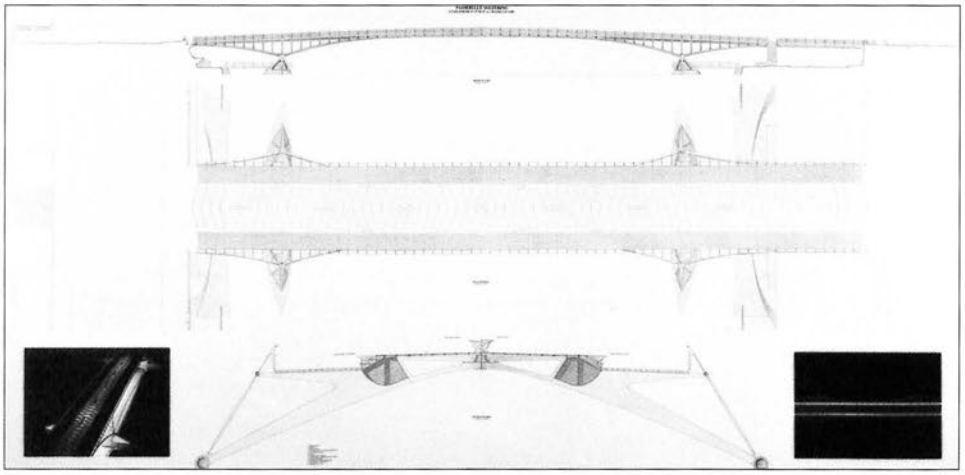
Dans le cas d'un ouvrage d'art, un critère de jugement déterminant est la pertinence de la réponse à la question de la liaison. C'est cette habilité qui nous fait apprécier le viaduc du métro entre les quais d'Austerlitz et de la Rapée : qualité d'une solution technique alliée à l'économie de moyens. Mais cette vision fonctionnaliste fausse la lecture du pont Alexandre-III, par exemple, dont la décoration exubérante dissimule la singularité technique, puisque les puissantes colonnes des culées servent en réalité de contrepoids à une structure en cantilever.

C'est par l'évidence d'une solution technique au service d'un projet complexe et l'adéquation

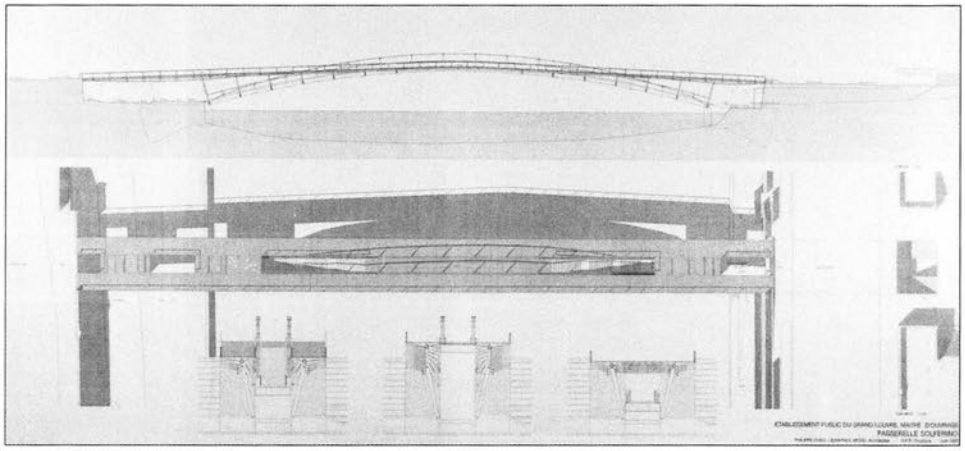
1. Santiago Calatrava Valls, architecte-ingénieur, Setec TPI, bureau d'études techniques, élévation latérale, plan et coupe.

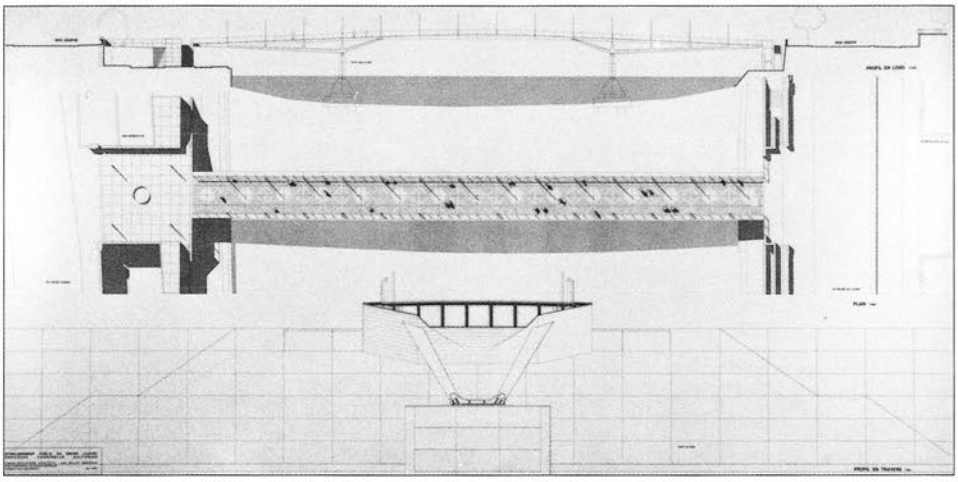
2. Philippe Chaix et Jean-Paul Morel, architectes, RFR Structure, bureau d'études, élévation latérale, plan et coupes successives.

1

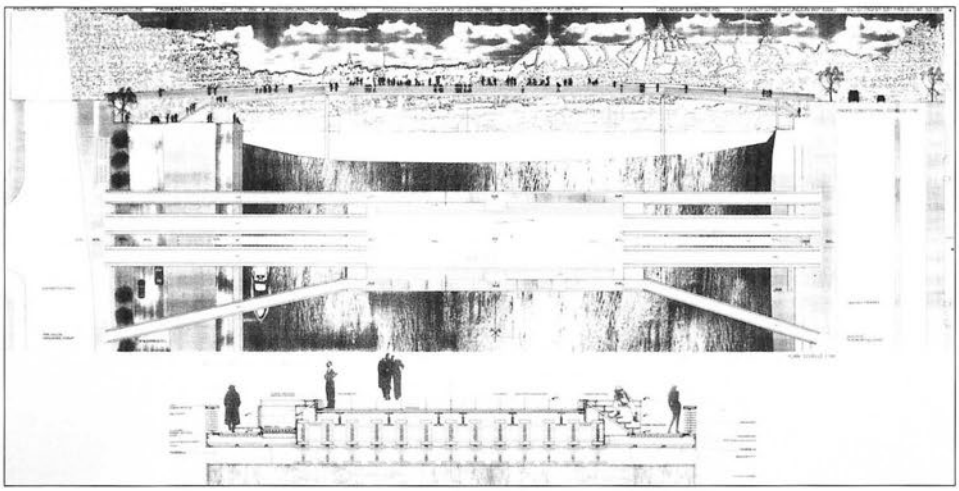


2

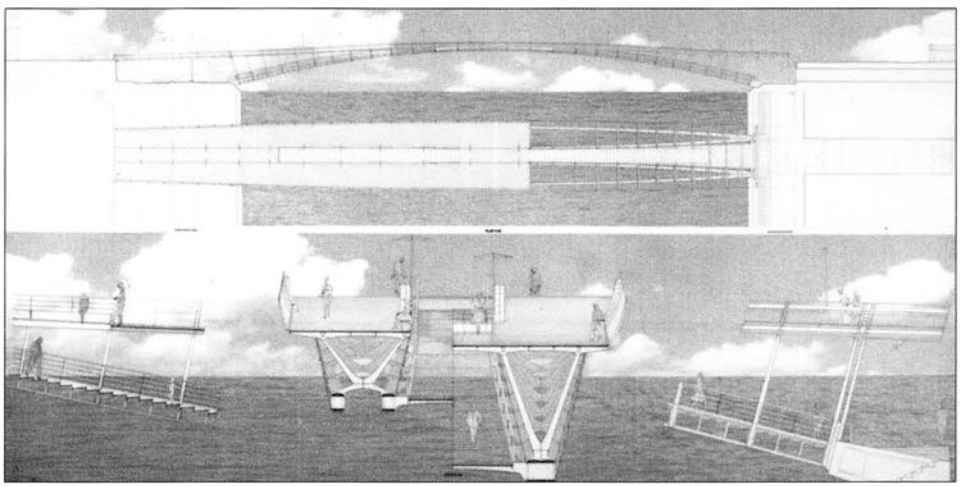




François Deslaugiers, architecte, Jean Muller, ingénieur, élévation latérale, plan et coupe.



Massimiliano Fuksas, architecte, Ove Arup & Partners, ingénieurs conseils, élévation latérale, plan et coupe.



Projet lauréat, Marc Mimram, architecte-ingénieur, Sogelerg, bureau d'études techniques, élévation latérale, plan du platelage et de l'intrados, coupe au niveau d'une culée et élévation, coupe intermédiaire et élévation.

de son écriture architecturale que se distinguait le projet lauréat de Marc Mimram : deux arcs prenant appui sur les berges portent le tablier reliant les quais hauts et mettent en relation les quais bas ; les cheminements se croisent à mi-parcours, au sommet des arcs, permettant des itinéraires multiples, offrant même une promenade à l'intérieur de la structure en caissons cintrés reliés par des nervures transversales.

Le projet de Chaix, Morel et RFR était fondé sur un même principe, dans un registre technique plus ambitieux mais plus complexe. L'arc, cousin de celui de Mimram, était à voussoirs de verre, tirants précontraints et leviers radiaux en fonte. Cette structure était enchâssée entre deux tabliers latéraux émergeait de 3 m au-dessus de la promenade. Toutefois, ce parti technique audacieux faisait de ce projet le seul à ne pas offrir un horizon entièrement dégagé au-dessus du tablier.

Nous l'avons noté, le projet de Deslaugiers et celui de Valode et Pistre semblaient les plus conformes à l'idée de passerelle. C'est ce choix explicite qui les a menés à proposer des tabliers très minces, portés par des structures minimales. Toutefois, on peut se demander si elles offraient la rigidité suffisante au confort des usagers car, dans le cas contraire, elles auraient nécessité des renforcements qui auraient contredit l'idée originelle.

Le projet de Patrick Berger était moins convenu dans son rapport à l'image que l'on peut se faire d'une passerelle. Le tablier lancé d'une rive à l'autre reposait sur la double ondulation de deux nappes de tubes d'acier de 40cm x 40cm, dont le profil en long pouvait donner l'impression d'un ouvrage déformé. Cette structure inédite offrait pourtant une réponse très symbolique dans l'idée de superposer une onde, celle de la structure, à une autre onde, celle du fleuve.

D'un point de vue technique, l'image offerte par le projet de Calatrava était probablement la plus rassurante, comme celle du projet de Vandenhove d'ailleurs, qui, sous une image néoclassique, cachait un procédé de réalisation contemporain des plus éprouvés. Mais la technique n'est pas tout. C'est dans son rapport avec la forme qu'elle doit se juger, mais aussi avec le contexte, au croisement des deux catégories liminaires.

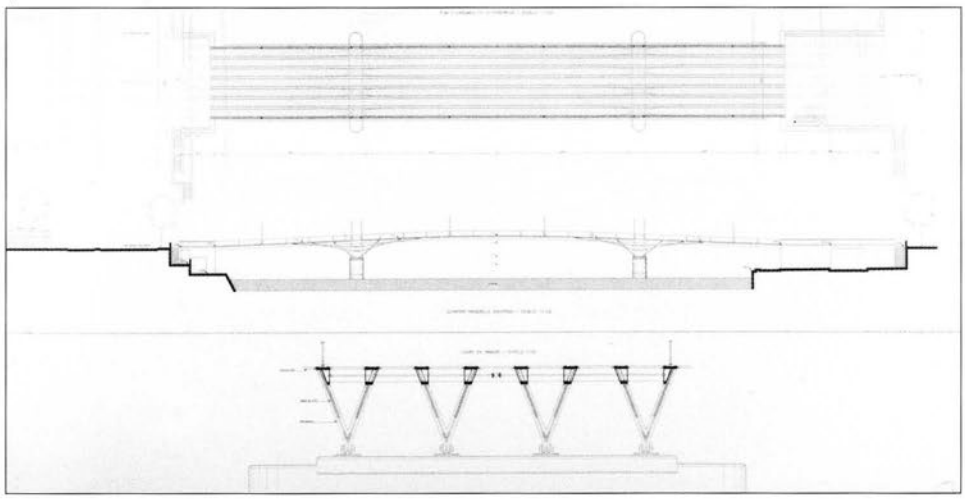
Paysage

Moins facile à apprécier, mais aussi décisive, était la contribution de ce nouvel objet au paysage de Paris et de son fleuve. Hormis les projets de Santiago

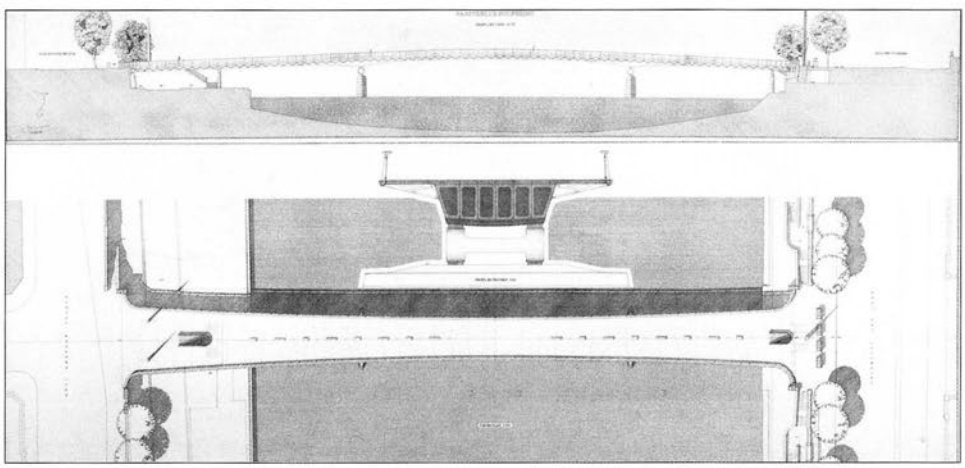
1. Denis Valode, Jean Pistre et associés, architectes, Ove Arup & Partners, ingénieurs, plan, élévation latérale et coupe.

2. Charles Vandenhove, Prudent De Wispelaere et associés, architectes, Marc Malinowsky et le groupe Alto, consultant technique, élévation latérale, coupe et plan.

1



2



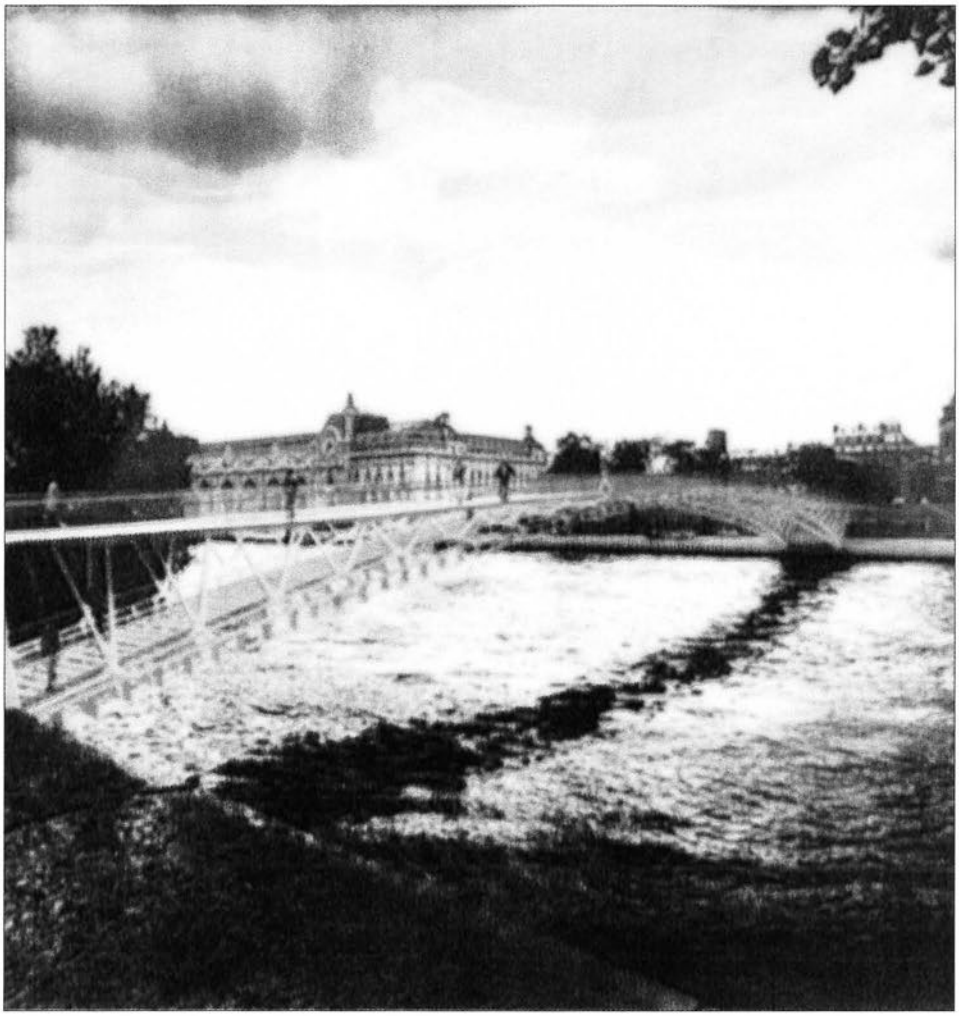
Calatrava et de Massimiliano Fuksas, qui risquaient d'être trop présents dans ce panorama, les six autres avaient des qualités différentes, mais également convaincantes : légèreté des propositions de François Deslaugiers et de Denis Valode et Jean Pistre ; élégance insolite de la structure soumise par Patrick Berger ; sobre contemporanéité des objets produits par Marc Mimram et Philippe Chaix et Jean-Paul Morel ; ou modénature révérencieuse chez Charles Vandenhove.

Le regard complémentaire consistait, enfin, à apprécier le potentiel de découverte du paysage que présentaient ces projets. Celui de Mimram, comme celui de Chaix et Morel, offraient au promeneur des cheminements multiples, sous l'intrados du tablier, à travers la structure. Deslaugiers et Vandenhove prolongeaient leur projet vers les Tuileries par l'aménagement de véritables salles souterraines, parties intégrantes de leur projet. Berger et Calatrava ménageaient gradins et belvédère au centre de cette liaison fonctionnelle, la détournant ainsi de sa destinée première. Fuksas allait plus loin dans le détournement, ajoutant aux gradins le jeu de multiples passerelles.

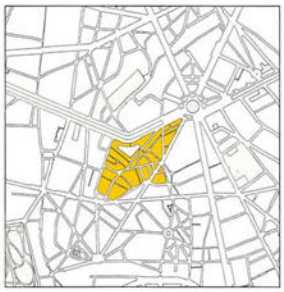
Malgré une impression de forte stabilité, le paysage du fleuve dans Paris a toujours évolué. Parmi les ouvrages réalisés au XX[e] siècle, les franchissements amont et aval du boulevard périphérique ne sont pas des moindres. Pourtant, en 1984, la reconstruction de la passerelle des Arts inaugurait une nouvelle génération de franchissements de la Seine, plus proche du centre. Comme le doublement à l'identique du pont de Bercy, mis en chantier quelques années plus tard, elle traduisait la volonté de ne pas perturber un paysage auquel les citadins se raccrochent comme s'il devait être immuable. Plus récemment, le pont Charles-de-Gaulle proposait une réponse contemporaine mais sobre, dans le grand respect de la série des ponts modernes et moins modernes dont la qualité première est de franchir l'obstacle. Avec son projet pour la passerelle Solférino, Marc Mimram ajoute un type de réponse à cette récente série, mélange de volonté technique, de complexité fonctionnelle et de simplicité d'expression. Dans un site proche du sacré, il ose un registre affirmé et ouvre une voie à la consultation qui sera bientôt lancée pour la liaison entre le parc de Bercy et la Bibliothèque de France.

A. L.

Projet lauréat, Marc Mimram, architecte-ingénieur, Sogelerg, bureau d'études techniques, vue perspective in situ depuis la terrasse des Tuileries.



LA BUTTE AUX CAILLES

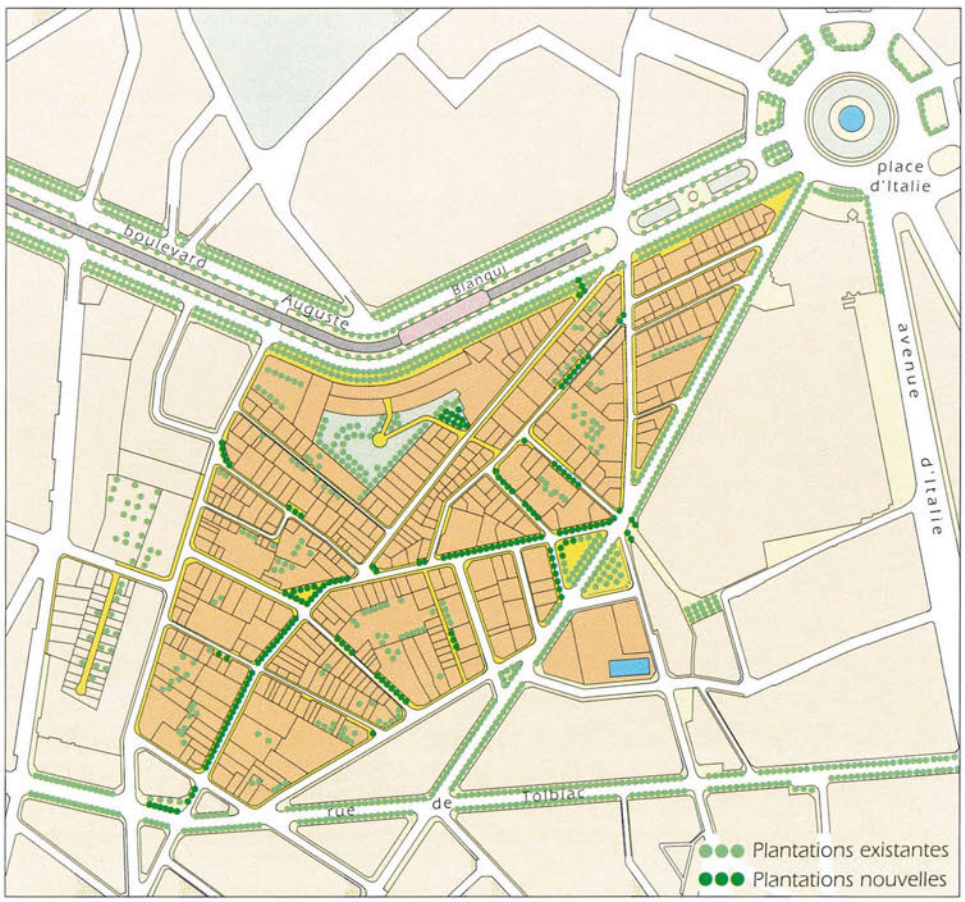


Étude de préservation et de mise en valeur du paysage urbain.
Atelier parisien d'urbanisme.

A deux pas de la porte d'Italie et des grandes opérations de rénovation qui, dans les années 70, ont modifié l'image du sud du XIII[e] arrondissement, le quartier de la Butte aux Cailles, avec son tissu urbain de caractère villageois, a gardé une originalité certaine et un aspect attachant.
Le subtil équilibre des rapports entre l'espace public et son cadre bâti, fondement de la qualité du paysage urbain, a été ici largement préservé : passages bordés de maisons basses et de petits jardins d'où émerge la frondaison des arbres, voies calmes où s'alignent des bâtiments de quelques niveaux en harmonie avec l'espace de la rue.
Pourtant, certaines évolutions survenues dans ce secteur depuis une quinzaine d'années ont mis en évidence le risque d'une banalisation et d'une dénaturation progressive des composantes de ce paysage.
Pour ces raisons, il a été demandé à l'Apur d'étudier les carctéristiques particulières de ce petit quartier et la façon dont elles changent, notamment en liaison avec les règles d'urbanisme, afin de dégager des propositions susceptibles de mieux en préserver le caractère.

UN VILLAGE À L'ÉCART DES GRANDES TRANSFORMATIONS

La Butte aux Cailles, du nom d'un ancien propriétaire du lieu, dominait de ses 63 m d'altitude l'ancien lit de la Bièvre. C'est à partir de 1847, après la suppression de la zone *non aedificandi* devant l'enceinte des Fermiers généraux – au niveau de l'actuel boulevard Auguste-Blanqui – que s'amorce l'urbanisation de ce territoire, alors partie de la commune de Gentilly.
Les terrains de pâturages sont divisés en lots de petite taille et des maisons modestes y sont construites, desservies par des ruelles et des passages composant avec le relief du site.
En 1860, le village est annexé à Paris, et les alentours du quar-



Le secteur d'étude de la Butte aux Cailles. Ce plan met en évidence les spécificités des tissus urbains maintenus entre les grands tracés de voie : petite taille des îlots, finesse du découpage parcellaire. (doc Apur)

tier font l'objet de très importants travaux. La vallée de la Bièvre, une fois assainie et nivelée, autorise le tracé des rues de Tolbiac, Bobillot et Martin-Bernard. Les grands tracés anciens de l'avenue d'Italie et du boulevard Auguste-Blanqui évitent le relief de la butte et n'entrent pas en conflit avec l'identité morphologique et topographique du quartier.

Même si les constructions de la butte sont hétérogènes, leurs caractéristiques sont restées, jusqu'à une période récente, étroitement liées à celles des différents types de voies qu'elles bordent. Elles témoignent des étapes successives de l'occupation du sol et de la formation du quartier.

Le long des rues principales (de la Butte-aux-Cailles et de l'Espérance) qui épousent la ligne de crête, les alignements sont continus et la hauteur des constructions respecte un rapport presque constant avec la largeur des voies.

C'est dans les passages et les petites rues en pente qui montent vers la ligne de crête que la dimension pittoresque s'exprime avec le plus de force.

Ce paysage, "entre ville et campagne", résulte essentiellement de l'organisation et des qualités architecturales du bâti. Implantées sur des parcelles étroites et mono-orientées, les constructions dépassent rarement trois niveaux, et certaines d'entre elles dégagent en bordure de voie des jardins privés dont la végétation émerge et participe étroitement à la composition et à la qualité de l'espace public.

Elément essentiel du paysage de la Butte aux Cailles, cette présence végétale s'harmonise avec la sobriété architecturale qui caractérise les façades ; percées de fenêtres verticales disposées régulièrement, elles sont le plus souvent plates, leur ornementation se limitant à quelques moulures et corniches de plâtre.

Photo aérienne de la Butte aux Cailles. Au cœur des immeubles bordant les grands tracés apparaissent les constructions "villageoises". (Photo IGN)

LES TRANSFORMATIONS DU PAYSAGE

C'est à partir des années 70 que les premiers signes d'une altération du paysage sont apparus. Des constructions plus importantes, réalisées à partir de remembrements de parcelles et implantées systématiquement en retrait de l'alignement, à 6 m de l'axe des voies, ont modifié, à de nombreux endroits, l'échelle de l'espace public et son rapport avec ses limites bâties.

Ces constructions récentes, en rupture avec celles qui préexistaient, ont gommé l'identité de la butte, notamment par leurs dimensions et leurs expressions architecturales lourdes et parfois incongrues.

Le plan d'occupation du sol de 1977, soucieux de respecter le paysage de Paris, a limité, ici comme ailleurs, l'ampleur des transformations. Un secteur spécifique de la zone centrale (dit secteur UCc) y a été défini pour la Butte aux Cailles. Il n'a cependant pas arrêté totalement les évolutions, même si leur échelle s'est réduite. De plus, une étude détaillée a montré que certaines dispositions du plan n'étaient pas totalement adaptées aux spécificités du quartier.

DES ACTIONS COMPLÉMENTAIRES

Préserver le caractère de la Butte aux Cailles implique d'abord de le reconnaître par une analyse fine. Les relations étroites qui existent entre l'espace public et l'espace privé dans la composition du paysage sont ici déterminantes. Cette complémentarité s'exprime par le caractère indissociable du tracé des voies et de la configuration du parcellaire, lui-même support du cadre bâti.

C'est pourquoi un projet global a été envisagé en associant trois types d'interventions complémentaires :

- sur les règles de construction, qui doivent faire l'objet d'adaptations pour accompagner de manière plus fine et plus nuancée l'évolution du bâti ;
- sur le patrimoine ancien, dont l'entretien doit être encouragé dans le respect de ses caractéristiques architecturales ;
- sur l'espace publics dont l'aménagement peut être amélioré par des plantations et des modifications de traitement, adaptées aux situations et aux usages locaux.

Pour autant, l'objectif n'était pas de figer l'évolution du tissu dans un décor pastiche, qui en ferait un village-musée, ni de transformer les rues en voies piétonnes, contredisant ainsi les pratiques actuelles. Il s'agissait, au contraire, de définir un ensemble de mesures respectant l'esprit du lieu, révélant ses potentialités, de façon à renforcer l'image et la cohérence du paysage au bénéfice de la vie locale.

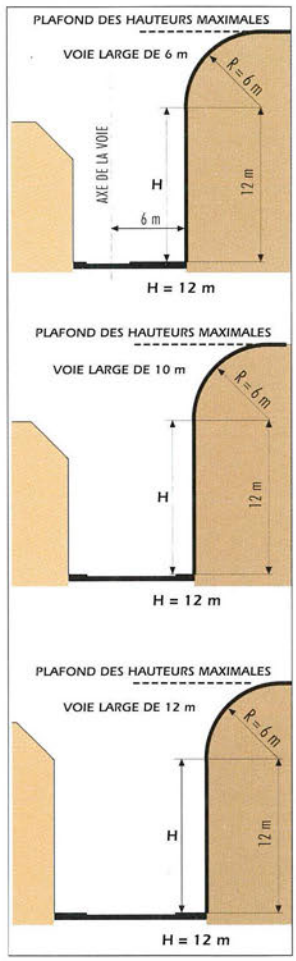
DES RÈGLES MIEUX ADAPTÉES

Les dispositions réglementaires s'étant révélées insuffisantes pour préserver le paysage, une modification de certaines d'entre elles a été entreprise.

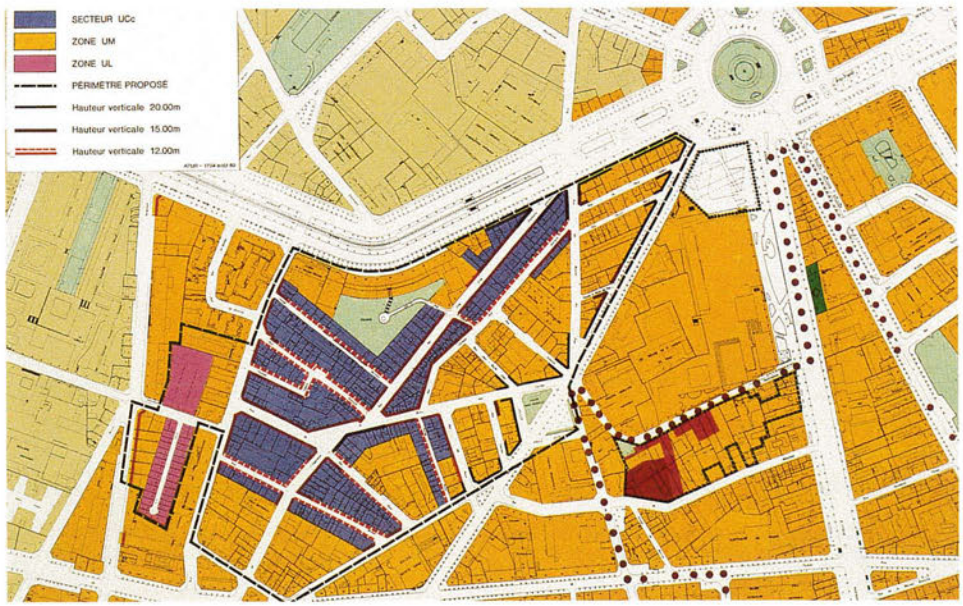
Le quartier était couvert par trois zonages différents du POS, dont un spécifique (secteur UCc). Les adaptations portent à la fois sur un ajustement des périmètres des différentes zones du POS et sur une modulation des règles du secteur UCc.

L'analyse fine des caractéris-

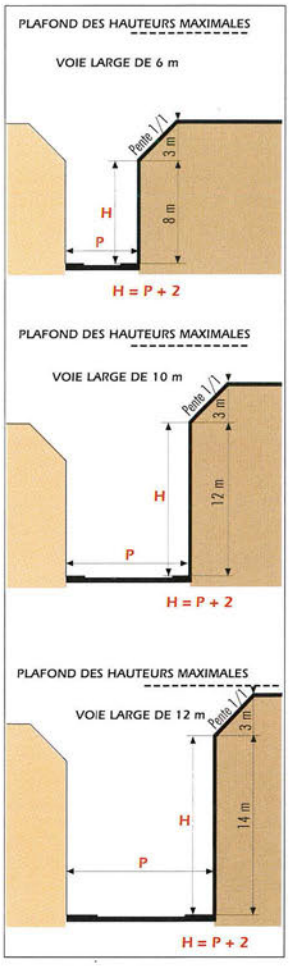
Ancien règlement



Le plan d'occupation du sol initial : les règles de construction à l'intérieur de la zone de la Butte aux Cailles visent à uniformiser la hauteur des bâtiments et la largeur des voies.



Nouveau règlement



Le nouveau plan d'occupation du sol : la zone spécifique est étendue ; les hauteurs constructibles sont définies en fonction de la largeur actuelle des rues, la forme des combles reprend les pentes des toitures existantes.

tiques morphologiques du bâti a montré que plusieurs ensembles de parcelles, voire d'îlots, qui sont des prolongements du cœur de la Butte aux Cailles devaient être protégés et intégrés au secteur UCc. Il en est ainsi des îlots situés à l'est de la rue du Moulin-des-Prés, dont les voies de desserte sont bordées de constructions caractéristiques, ainsi que des ensembles de parcelles au sud de la rue de l'Espérance, dont le bâti annonce "le village" dès le pied de la butte. C'est aussi le cas des bâtiments encadrant la piscine de la Butte-aux-Cailles – œuvre de l'architecte Louis Bonnier inscrite à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques – qui forment avec cet équipement un ensemble architectural homogène, participant étroitement à la composition et à la qualité de la place Paul-Verlaine.

Il est en outre apparu que les règles du secteur UCc devaient être nuancées, pour prendre en compte les caractéristiques très diverses du parcellaire et du bâti telles que l'implantation des constructions, le gabarit, la dimension des terrains...

En particulier, deux règles essentielles demandaient à être modifiées :

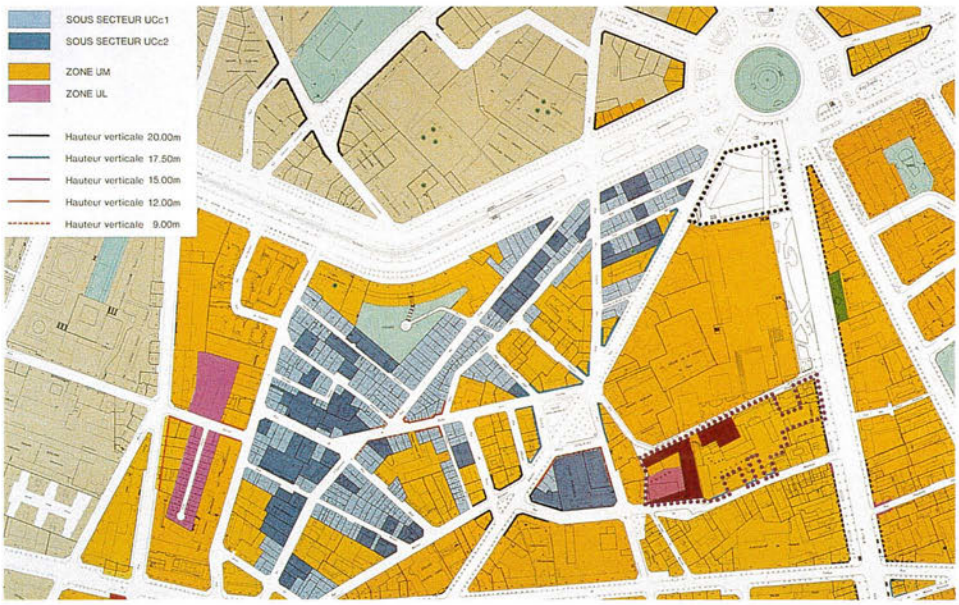
• l'implantation des constructions à 6 m de l'axe des voies qui peut dénaturer le caractère des rues étroites par des élargissements systématiques ;

• le gabarit enveloppe de 18 m de hauteur totale composé d'une verticale de 12 m, surmontée d'un arc de cercle de 6 m de rayon ; son application uniforme tend à effacer la diversité des hauteurs et ne respecte pas la forme traditionnelle des toitures de ce secteur. De plus, le rapport entre hauteur verticale et couronnement risque de conduire à une certaine lourdeur dans l'environnement existant.

De nouvelles règles régissant les rapports entre les constructions et l'espace public ont donc été définies. Elles visent à retrouver l'adéquation entre la largeur de la rue et la hauteur du bâtiment qui la borde. Les constructions devront désormais être implantées à l'alignement de fait et les hauteurs verticales correspondre à la largeur de la rue augmentée de 2 m. Cette verticale est surmontée d'une oblique de pente 1/1 limitée à 3 m. Le gabarit des nouveaux bâtiments se rapproche ainsi de celui des bâtiments existants.

Pour respecter l'ambiance de quelques lieux particuliers, les hauteurs de verticale des constructions méritaient d'y être limitées. C'est ainsi que, aux abords de la piscine de la Butte-aux-Cailles et à l'articulation des rues de l'Espérance et de la Butte-aux-Cailles, des hauteurs verticales de façades limitées à 9 m ont été proposées.

La qualité des espaces publics tient en grande partie à la présence de la végétation des jardins privés bordant les petites rues et les passages. Afin de conserver ce caractère, il a été proposé que, par le jeu des règles, les jardins riverains des rues soient reconstitués au cas où la parcelle serait reconstruite ; cette disposition concerne toutes les rues où cette configuration existe déjà.



Par ailleurs, des règles de construction particulières ont été définies pour les petites parcelles de faible largeur ou de peu de profondeur, afin de permettre leur éventuelle mutation dans le respect des caractéristiques du bâti qui les occupe actuellement. En ce sens, les dispositions relatives aux implantations des constructions en limites séparatives et en vis-à-vis sur une même propriété ont été assouplies. L'objectif était d'alléger les contraintes trop fortes du POS, qui favorisaient le recours systématique au remembrement et de permettre d'exploiter les droits à construire tout en conservant le rythme parcellaire. Cette mesure protège le paysage de la rue. Enfin, des recommandations architecturales ont été rédigées pour que les nouvelles façades soient simples, plates, régulièrement percées, avec une sobriété de modénature et de matériaux en harmonie avec l'environnement. Au travers de ces règles "sur mesure", le POS peut devenir un véritable outil de composition et de préservation du paysage de la rue.

Ces nouvelles dispositions réglementaires ont fait l'objet d'une modification du plan d'occupation du sol, approuvée par le conseil du XIII[e] arrondissement et le conseil de Paris en 1992.

De plus, le quartier de la Butte aux Cailles est désormais inclus dans le périmètre de l'opération programmée d'amélioration de l'habitat (OPAH) Barrault-Bobillot-Butte aux Cailles. L'aide à la réhabilitation du patrimoine apportée dans cette opération devrait également contribuer à conserver la typologie villageoise des constructions.

DES ESPACES PUBLICS REMIS EN VALEUR

Elément structurant le long duquel s'aligne et se compose le cadre bâti, l'espace public peut, par son traitement, apporter une plus grande cohérence au paysage urbain et renforcer l'identité d'un quartier.

Or, l'espace public de la Butte aux Cailles présente le plus souvent un traitement sans rapport particulier avec la spécificité du tissu urbain.

- Les trottoirs étroits suivent les retraits d'alignement et sont encombrés par un mobilier de protection contre le stationnement extrêmement disparate, contraignant souvent le piéton à marcher sur la chaussée.
- Les plantations, composantes fondamentales du paysage, très présentes dans les espaces privés, sont quasi absentes du domaine public.
- Les espaces intéressants que constituent le carrefour des rues de l'Espérance, des Cinq-Diamants et de la Butte-aux-Cailles, d'une part, et la place Paul-Verlaine, d'autre part, ne sont pas identifiés, ni pratiqués comme des centres de quartier, alors qu'ils ont ce rôle.
- Le stationnement est très important et par endroit peu compatible avec le caractère des voies. La circulation, en revanche, est assez faible à l'intérieur du quartier et surtout liée à la desserte locale.

Résultant de cette analyse et de celle du cadre bâti, les propositions d'aménagement de l'espace public. Les élargissements de trottoirs dus aux retraits d'alignement des années 70 accueillent de nouveaux arbres. Ce dispositif démultiplie l'effet créé par les arbres existants, par exemple rue Alphand (1) ou passage Sigaud (2).

1

2

Rue Gérard, une nouvelle rangée d'arbres est proposée, redoublant les plantations existantes sur les terrains privés riverains.

tions d'aménagement des espaces publics s'organisent autour de deux orientations majeures :

- la mise en valeur de plusieurs rues par des élargissements de trottoirs et des plantations ;
- l'affirmation des espaces intéressants cités ci-dessus.

Ce double objectif implique que soient recherchées des possibilités de réduire le stationnement de surface. En ce sens, une incitation à la réalisation de places supplémentaires lors des nouvelles constructions sera développée.

La mise en valeur de plusieurs rues du quartier a aussi pour objet de révéler le paysage de la butte, par un jalonnement végétal s'appuyant sur sa topographie et sur l'histoire de sa formation.

Les rues de l'Espérance et de la Butte-aux-Cailles, qui traversent le quartier de part en part de façon continue, apparaissent clairement comme le tracé principal du village. Elles marquent le relief, distribuent et organisent les espaces publics et sont bordées par des alignements de constructions dont plus de la moitié ont un caractère villageois.

Le dispositif qui y est proposé est simple. Le trottoir de la rive paire, le mieux exposé, est élargi de 2,50 m à 4,20 m, par la suppression d'une file de stationnement, de façon à faciliter la circulation des piétons et à permettre la plantation d'une rangée d'arbres d'alignement. Ainsi, en montant la rue de l'Espérance, on apercevra progressivement un fond végétal, indiquant à la fois le caractère particulier du quartier et son centre. En poursuivant, rue de la Butte-aux-Cailles, la présence des arbres devrait contribuer à pondérer l'échelle des immeubles de grande hauteur du quartier Galaxie, situés en arrière-plan. Sur la rive impaire, le stationnement est maintenu et le trottoir reste inchangé.

La faible largeur des voies (12 m) impliquait le choix d'une végétation dont la silhouette s'harmonise avec les proportions de la rue. Le pommier à fleurs, arbre de moyen développement, a été retenu.

Dans plusieurs petites rues (Buot, Simonet, Jean-Marie-Jégo, Gérard), un accompagnement végétal du paysage sera également réalisé. En effet, le long de ces rues, des constructions à caractère "villageois" sont édifiées en fond de parcelle, dégageant un jardin privatif ouvert sur l'espace public. Ce mélange du bâti et du végétal sera renforcé ponctuellement par la création de séquences plantées utilisant les retraits d'alignements des constructions récentes.

Conjointement, le cheminement des piétons se trouvera amélioré par une régularisation du tracé des trottoirs et une rationalisation du stationnement.

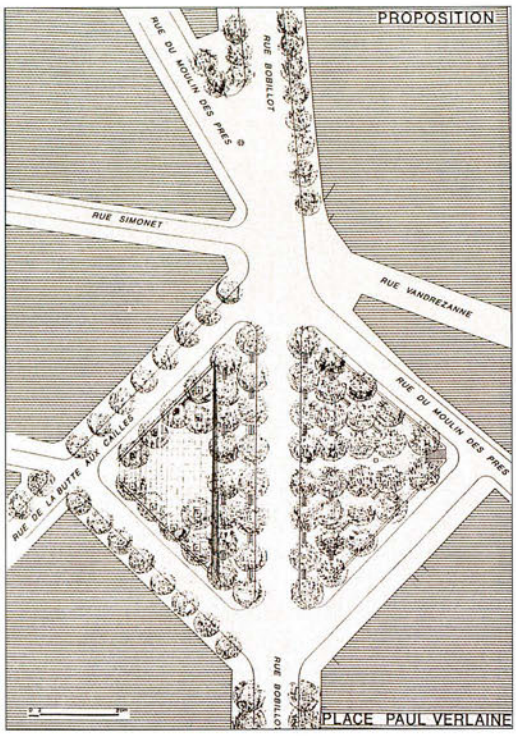
Le carrefour des rues des Cinq-Diamants, de l'Espérance et de la Butte-aux-Cailles est identifié par les habitants comme la "place du village", image renforcée par la présence de petits commerces de proximité. L'aménagement de cet espace, éclaté en deux parties distinctes et de

pratiques différentes, vise à retrouver une cohérence d'ensemble par un traitement en continuité avec celui prévu pour "la ligne de crête", sur laquelle il se greffe.

La réalisation de plantations d'alignement, dans le prolongement de celles imaginées rues de la Butte-aux-Cailles et de l'Espérance, venant converger sur la partie basse de la place, l'élargissement des trottoirs, la réduction et l'organisation du stationnement vont contribuer à affirmer l'unité et la vocation de cet espace de rencontre.

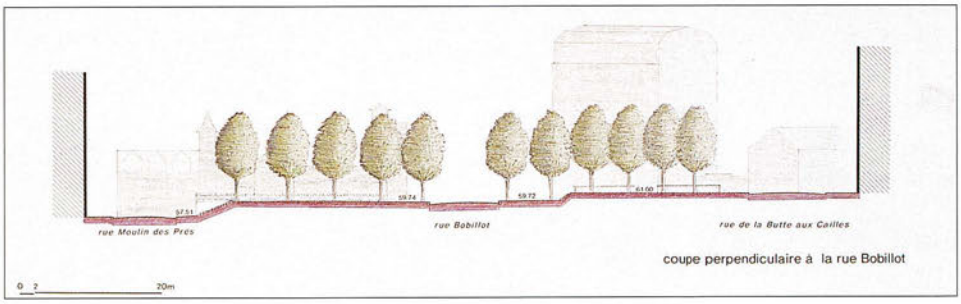
La place Paul-Verlaine ne joue pas véritablement son rôle de lieu d'articulation entre les quartiers de la Butte aux Cailles et Vandrezanne. La libération de la partie nord-ouest de la place (le square Henri-Rousselle) peut être envisagée à terme, grâce au relogement de la garderie d'enfants qui l'occupe. Cela permettrait de rendre à la place sa vocation d'origine et d'offrir une plus grande cohérence spatiale. Le terre-plein horizontal situé devant la piscine de la Butte aux Cailles serait maintenu ; agrémenté d'un mail, bordé d'un mur de soutènement en moellons interrompu à l'angle des deux voies par un escalier encastré, il renvoie déjà par ses différences de niveaux au relief de la butte.

Dégagée, la partie nord-ouest ferait l'objet d'un aménagement simple, destiné à rétablir la continuité de l'espace public de la place, au-delà de la coupure créée par la rue Bobillot. La place Paul-Verlaine retrouverait ainsi une dimension plus unitaire avec ses deux "terrasses", l'une, existante, vouée aux activités calmes, l'autre, à créer, pouvant être plus minérale et accueillir des pratiques plus dynamiques. L'enchaînement des "terrasses" rééquilibrerait l'espace selon une orientation perpendiculaire à la rue Bobillot s'ouvrant sur le quartier Vandrezanne.



La place Paul-Verlaine et le square Henri-Rousselle.

La proposition vise à unifier les espaces dans un aménagement cohérent de part et d'autre de la rue Bobillot.

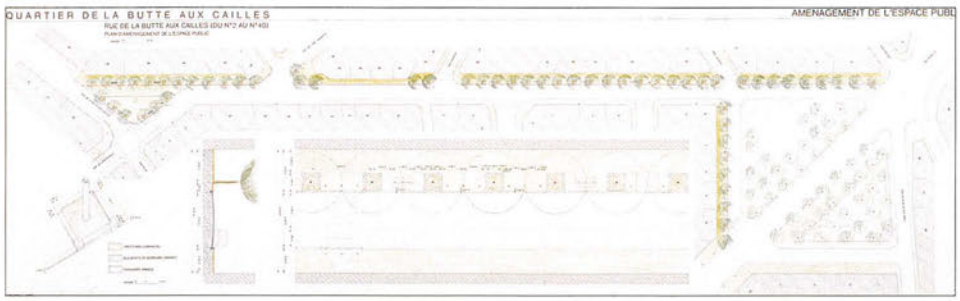


Ces transformations d'espaces publics, qui se réaliseront progressivement, ont pu être rapidement lancées : les premières plantations nouvelles ont été livrées au printemps 1993. Elles confirment le dispositif déjà mis en place en 1992 par la modification du POS et l'engagement de l'opération programmée d'amélioration de l'habitat.

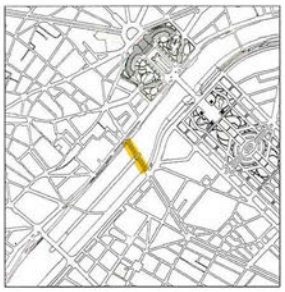
Le quartier de la Butte aux Cailles ne s'est pas formé à partir d'une grande composition d'ensemble ; il est le fruit d'une somme d'initiatives de petits propriétaires dont les réalisations se sont adaptées aux contraintes du relief.
Son caractère particulier ne justifiait pas une intervention lourde d'archéologie urbaine ou de chirurgie réparatrice. Le dispositif qui y a été retenu illustre la possibilité – à travers des mesures complémentaires associant réglementation, aides financières et améliorations des voies publiques – de créer un cadre adapté pour préserver un patrimoine urbain pittoresque, élément original dans la diversité des quartiers parisiens.

Cet article a été établi d'après les études menées à l'Apur par François l'Hénaff, Christiane Blancot et Michel Cougouliègne.

Le projet de réaménagement de la rue de la Butte-aux-Cailles et sa traduction après les travaux : trottoirs élargis, nouvelle rangée d'arbres, revêtement de sol et mobilier urbain entièrement renouvelés.

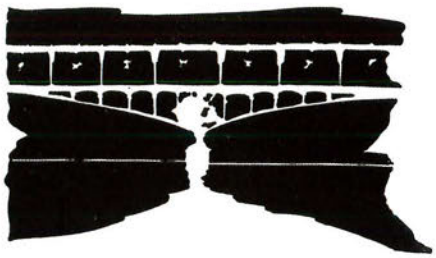


LE PONT DE BIR-HAKEIM

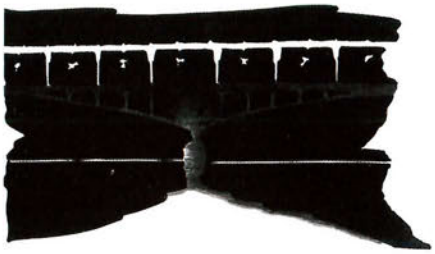


Etude de mise en valeur et d'éclairage du pont de Bir-Hakeim.
Bruno Fortier et Italo Rota, architectes, avec Frédéric Bonnet, assistés de Sylvain Le Stum.
Étude réalisée pour la Direction de l'aménagement urbain, la Direction de la voirie et la RATP.

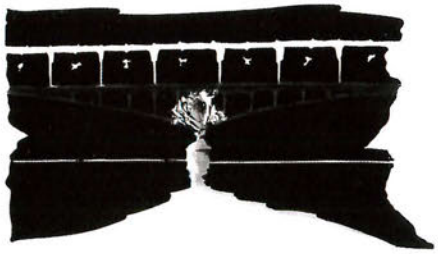
De jour, la vision que l'on peut avoir de la ville est largement codifiée. Paris en donne un exemple remarquable si ce n'est emblématique : de la nappe du tissu urbain banal émergent des monuments, tantôt mis en scène par le réseau des voies, tantôt découverts au détour d'une rue, ou au débouché d'une place. La nuit venue, la lisibilité de cette structure s'estompe. L'illumination des espaces publics tend à la restituer ; à ce point que la vision aérienne du Paris nocturne révèle la hiérarchie de ce système : sa masse compacte et sertie du ruban rose orangé du périphérique scintille ; elle est tranchée par les lignes de lumière plus intense des boulevards et des grandes avenues, qui visent les places et les monuments baignés de lumière ; les parcs, mais surtout les cimetières, parsèment ce dispositif de trous noirs.
L'évidence de ce système met en relief ses imperfections. Entre les principaux vecteurs de cette matrice, le scintillement est souvent moins organisé, parfois même plus faible, comme dans les anciens quartiers industriels au réseau moins serré, où peut régner une certaine pénombre. Le nombre de lux révèle brutalement la hiérarchie de la ville, provoquant quelquefois des surprises, voire de l'inconfort. Ailleurs, certains éléments du



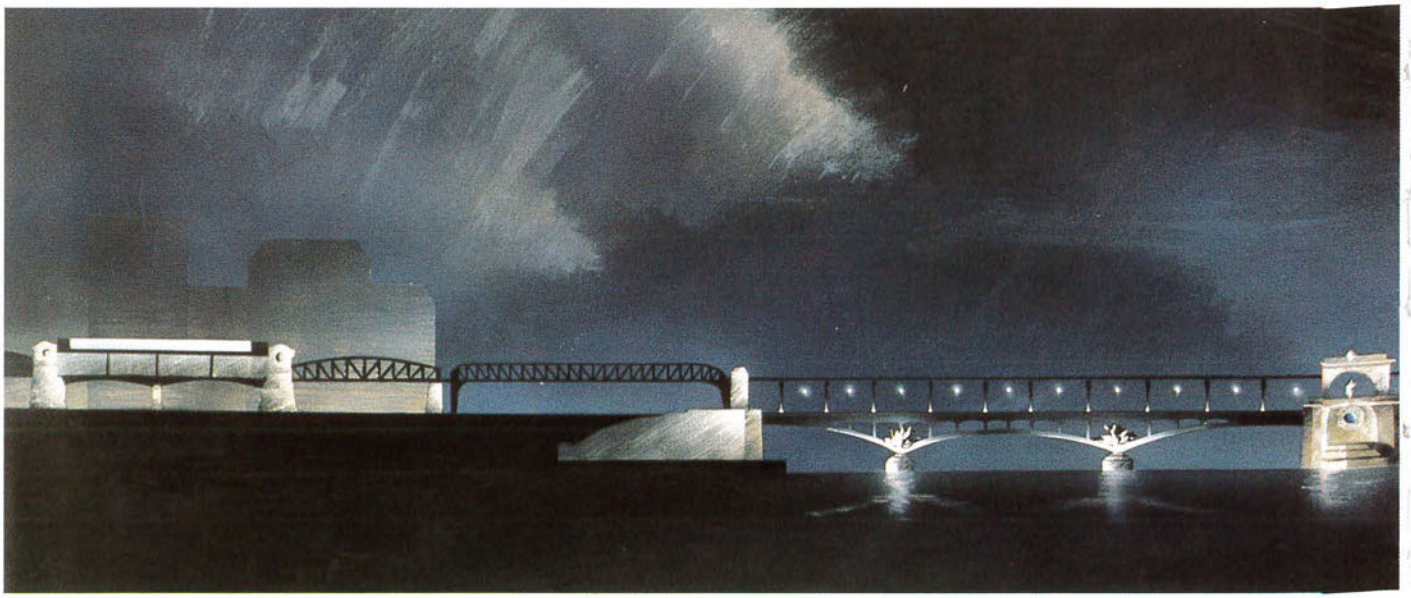
1

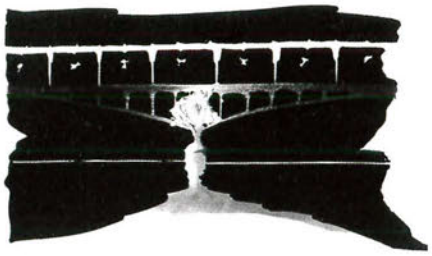


2

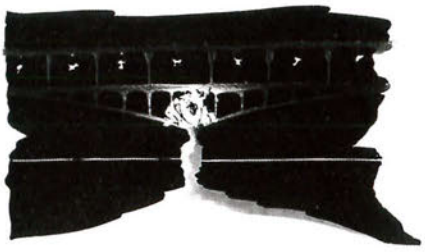


3

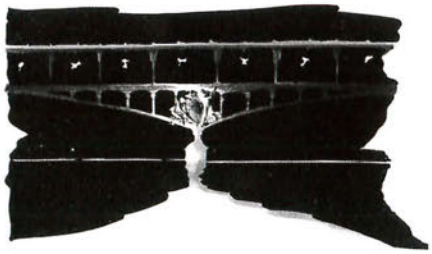




4



5



6

Hypothèses d'éclairage du pont :

1. L'ensemble est saturé de lumière ; les lanternes sont posées à nouveau.

2. Le couronnement est illuminé, les fermes métalliques dans l'ombre.

3. L'éclairage du quillage du métro est intense, uniforme et frontal, la lumière apparaît au ras de l'eau et frôle les médaillons.

4. Le couronnement du pont est illuminé, la lumière s'appuie sur les médaillons, se diffuse sur les fermes inférieures, s'estompe au centre de chaque travée.

5. L'accent porté sur la partie supérieure disparaît, seules subsistent les lanternes et leur reflet sur les quilles.

6. On arrache à l'horizon le faîtage de l'ouvrage.

Elévation d'ensemble dessin de François Jillard.

système ont un caractère ambigu ; c'est le cas des ponts, à la fois liaisons fonctionnelles à l'intérieur de la trame urbaine et monuments posés sur le vide de la Seine. Doivent-ils éclairer des parcours ou être éclairés ? Cette question en amène une plus large : qu'éclairer ? Et une autre plus théorique : qu'est-ce que cet éclairage signifie ?

Un cas concret

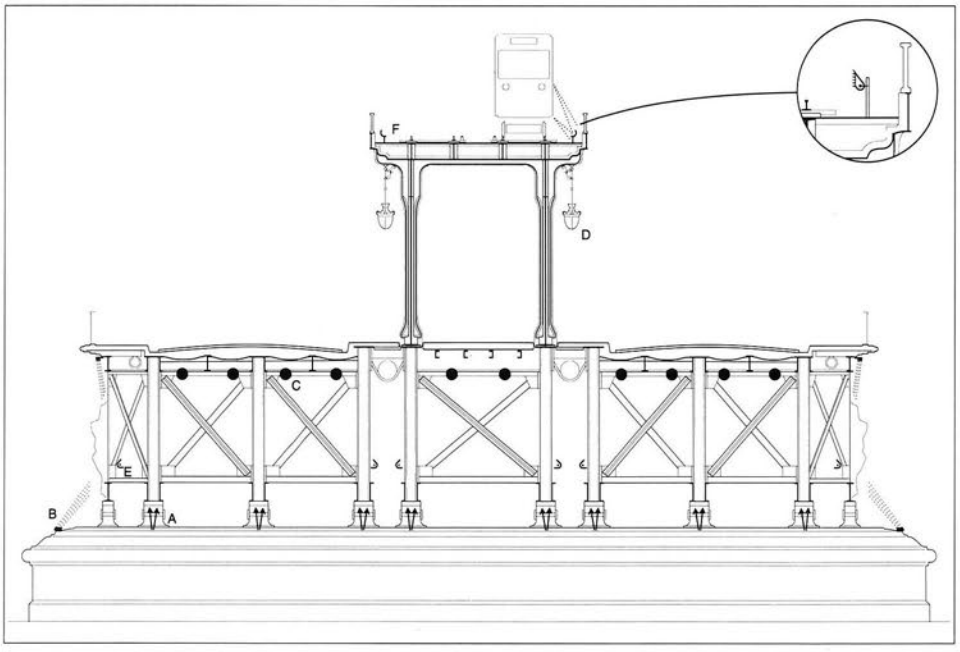
C'est à ces difficultés que se sont trouvés confrontés Bruno Fortier, Italo Rota et Frédéric Bonnet, dans leur étude de mise en valeur et d'illumination du viaduc Bir-Hakeim. En ce sens, sans conclure sur des interrogations aussi larges, ils apportent des éléments de réponse subtils et différenciés. L'analyse géographique les amène à une première évidence : illuminer le viaduc comme un tout (à la manière de la tour Eiffel) conduirait à créer une barrière visuelle sur la Seine, sorte de cul-de-sac lumineux entre le Trocadéro et le Champs-de-Mars. Dans un second temps, l'analyse spécifique de l'ouvrage d'art et de son environnement permet de décomposer ce micro-paysage en familles d'éléments : socles et couronnements de pierre, structures et décors

métalliques, végétation, architecture des rives et topographie, métro. Chacune appelle une attention particulière, susceptible d'être recomposée en un projet d'ensemble. Le déclencheur de cette approche a été mis au jour par une étude historique de l'ouvrage : la chaussée du pont était éclairée par des lanternes accrochées au viaduc du métro, vraisemblablement déposées dans les années 30 ; leur restitution permettrait de faire ressortir la ponctuation haute du pont.

En contrepartie de cette approche fragmentée, l'idée d'ensemble est d'éclairer le tout unilatéralement, depuis la rive gauche de la Seine, de façon dissymétrique. Les assises de maçonnerie et, au-dessus d'elles, les allégories ornementales seraient baignées de lumière, diffusant un halo sur la naissance des arches qui supportent le tablier principal. A ce scintillement organisé s'ajouterait une dynamique aléatoire : le métro serait pris sous le feu croisé de projecteurs, dont la présence ne serait perceptible qu'à l'occasion de son passage. Enfin, le dispositif ne serait complet qu'amarré aux rives, par l'éclairage discret des tourelles qui encadrent le passage du métro notamment.

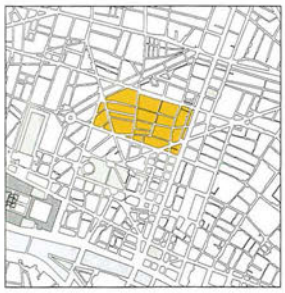
A la fois claire et complexe, cette étude devrait prochainement être mise à l'épreuve des essais sur site, qui permettront la révision ou l'ajustement des principes. Une fois les mises au point effectuées, ce projet pourra offrir à la Ville lumière la mise en valeur d'un de ses plus intéressants et étranges objets, "télescopage d'un pont classique et d'un quillage de fonte enserré dans des arches de pierre".

A. L.



Coupe de principe sur l'ouvrage.
A. Eclairage des rotules et de la base des fermes (fibres optiques).
B. Eclairage des médaillons (fibres optiques).
C. éclairage des maçonneries au ras de l'eau (sources directionnelles).
D. Lanterne (sources ponctuelles intenses).
E. éclairage de la structure interne (lumière froide).
F. Mise en lumière des rames du métro.

LE QUARTIER MONTORGUEIL



Aménagement des espaces publics du quartier Montorgueil, IIe arrondissement.
Didier Drummond architecte.
Maîtrise d'ouvrage : Direction de la voirie, agence des grandes opérations.

A Paris, les secteurs réservés à l'usage exclusif des piétons sont relativement peu nombreux. Ils sont plutôt remarquables par leur superficie. Aux Halles, à Beaubourg ou à la Huchette, leur création visait un objectif majeur : proscrire la voiture de ces zones stratégiques d'animation et de commerce. Les limites de ces dispositions ont cependant été atteintes dans la dernière décennie ; les nuisances qu'elles entraînaient ont fait que certains domaines, un moment piéton, ont retrouvé un statut banal, comme rue Saint-André-des-Arts ou rue de Passy, par exemple.

OUTILS DE PROJET

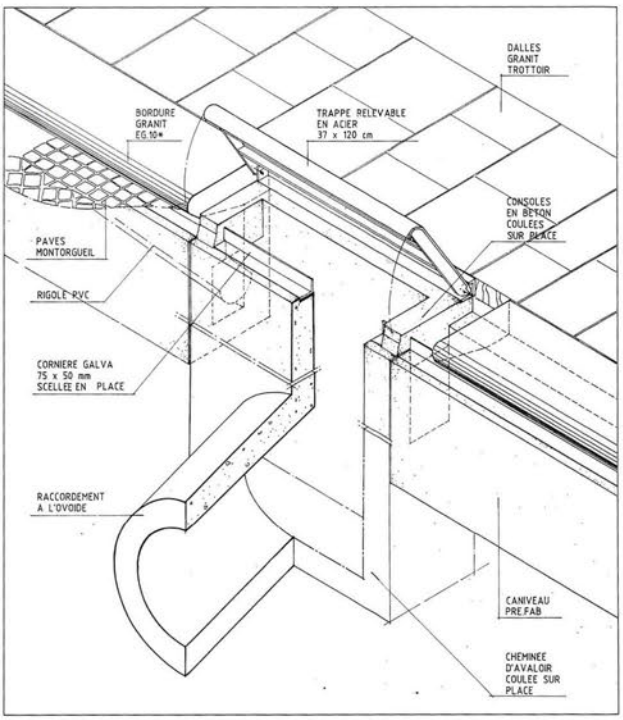
Le secteur à accès contrôlé du IIe arrondissement se distingue de ses prédécesseurs dans la mesure où il s'agit d'un quartier à caractère essentiellement résidentiel. On constate toutefois son dépeuplement au profit de certaines activités et, en particulier, du commerce du textile, en prolongement d'une périphérie à forte dominante commerciale du Sentier et des Halles. C'est là une donnée fondamentale qui, dès l'origine, a guidé dans leur étude les services de la Ville de Paris – Directions de la voirie et de l'aménagement urbain – et l'architecte Didier Drummond. En réalité, la "piétonnisation" de ce quartier parisien n'est qu'un instrument d'une politique d'ensemble voulue par la Mairie de l'arrondissement, pour remédier aux évolutions observées. L'intervention physique sur l'espace public décrite plus avant est, en effet,

La rue Montorgueil aujourd'hui (doc Apur).

associée à des adaptations des dispositions réglementaires, introduites dans le cadre d'une modification du POS. Ces adaptations, qui ne sont pas développées ici, portent notamment sur deux aspects : interdire toute nouvelle occupation commerciale en étage et protéger le patrimoine architectural de qualité, en permettant d'exiger le maintien de certains bâtiments.
Les risques liés à une telle opération sont cependant réels. Elle pourrait, si sa gestion était inadaptée, provoquer une certaine dévitalisation de ce tissu urbain, le repliant sur lui-même. En l'occurrence, il ne faut pas négliger les questions liées au confort de ses habitants ; celle du stationnement en particulier, bien qu'il s'agisse en moyenne de ménages faiblement motorisés. C'est donc très progressivement et en étroite concertation avec la population concernée que cette étude a été menée, sans jamais négliger les divers aspects pratiques des mesures proposées.
Il en est ainsi de l'accessibilité du secteur aux voitures, contrôlée par un système sophistiqué de bornes escamotables. Ce contrôle engendre de nombreuses questions : celle des facilités de stationnement hors zone pour les résidants ; celle des conditions dans lesquelles les livraisons à domicile peuvent se faire ; ou celle de l'accès aux parcs de stationnement inclus dans le secteur. Visites, livraisons, urgences... autant de points délicats qui ont été pris en compte, mais dont la discussion soulève en réalité la question plus large du statut de l'espace public. Une telle requalification doit en effet éviter une sorte de privatisation de ces espaces, par ailleurs largement offerts aux piétons.

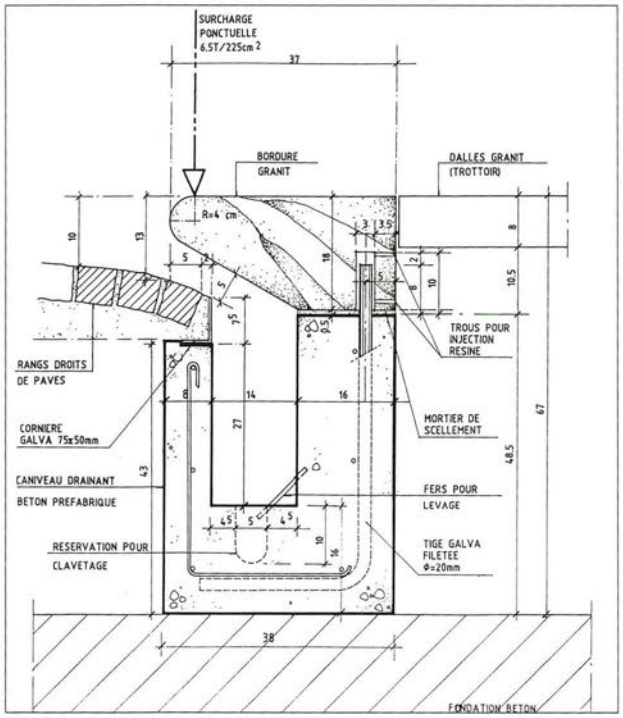
Mise en œuvre

Une donnée primordiale pour la définition du traitement des espaces publics est la cohérence géographique et urbaine du secteur. Entre les Halles et le



Coupe de principe sur un caniveau drainant.

Vue d'un caniveau drainant en chantier, coiffé d'une bordure de granit. Le demi-tuyau de PVC qui apparaît dans le drain du caniveau préfabriqué permet de moduler la pente du fil d'eau avec une économie de moyens certaine (doc Apur).



Vue axonométrique écorchée de principe sur la trappe de visite d'un avaloir.

Une bordure non drainante, rue Montorgueil (doc Apur).

Sentier – deux territoires spécifiques limités par les rues Etienne-Marcel et Réaumur –, le quartier Montorgueil est traversé par deux artères de fort caractère : la rue Montorgueil, qui lui donne son nom, et la rue Saint-Denis. Limité à l'est par la frontière qu'est le boulevard Sébastopol et à l'ouest par la rue du Louvre, l'ensemble affiche une grande cohérence morphologique. Il était donc justifié d'envisager ici un traitement de l'espace public qui, sans être en tous lieux identique, soit homogène.

En amont, l'étude a très justement posé la question de la pertinence et de la nécessité d'accompagner le changement d'affectation de la chaussée d'une modification du profil de la rue. Une interrogation inattendue qui pouvait faire passer la conservation des trottoirs pour un principe novateur. Il n'est, en effet, pas anodin de supprimer les trottoirs et de modifier radicalement le profil en travers d'une voie. Une des conséquences est de rompre la relation traditionnelle qu'entretiennent immeuble et sol, annulant l'effet de socle que procure le trottoir aux bâtiments. La rue de plain-pied prend en quelque sorte l'aspect d'une cour intérieure, entraînant un net changement dans la perception des espaces publics et privés. De plus, l'énorme avantage de la chaussée bombée sur celle en creux est de collecter les eaux de ruissellement dans des caniveaux protégés par une dénivellation plutôt qu'au centre habituellement plus fréquenté. Mais l'argument le plus fort est peut-être la garantie de réversibilité qu'offre ce parti. Enfin, cette simplicité dans les rapports entre l'immeuble et la rue a aussi comme atout de rendre inutiles les marquages des domaines ou de l'assise des bâtiments par des jeux subtils de calepinage et de matériaux, souvent moins clairs qu'un changement de niveau, et trop rapidement gommés par l'usure et la saleté.

Paradoxalement, le profil complexe de la voirie traditionnelle semble donc une garantie de simplicité de conception. C'est ce parti qu'ont choisi Didier Drummond et la Direction de la voirie, avec l'utilisation d'un matériau de sol unique pour l'ensemble du secteur. Le pavé de marbre de Carrare, réalisé à partir de chutes des célèbres carrières, a plusieurs qualités. Sa couleur, tout d'abord, permet de distinguer clairement la frontière des emprises réservées aux piétons. Sa petite taille autorise des poses raffinées qui évoquent certains sols allemands ou portugais, ceux de l'avenue Augusto à Lisbonne notamment, dont les voitures sont en l'occurrence exclues. De plus, son format facilite les manipulations et les visites en sous-sol et permet des réparations discrètes.

Comme à Lisbonne, la bordure est réalisée dans un matériau différent de celui de la chaussée et du trottoir. Elle est en granit, éminemment parisienne, mais creusée sur sa face extérieure pour permettre un écoulement des eaux sans risque pour les piétons de s'y mouiller les pieds. L'architecte avait élaboré un système de collecte, d'écoulement et d'évacuation des eaux de ruissellement, combiné avec une galerie technique préfabriquée qui se serait logée sous le trottoir et l'aurait porté. Seule la partie au niveau de la rue a été retenue et les réseaux divers des PTT, de l'EDF, de GDF et de la CPCU resteront donc enfouis en terre. Le caniveau s'enfonce toutefois trop profondément sous la bordure des trottoirs pour être mis en œuvre dans les rues les plus étroites, puisque dans ces cas la proximité du collecteur central interdit de poser ce dispositif sans écrêter l'ovoïde mis en place au XIXe siècle par la Direction des travaux de Paris.

Aujourd'hui, la transformation du quartier Montorgueil est largement entreprise. La luminosité de la chaussée, inhabituelle

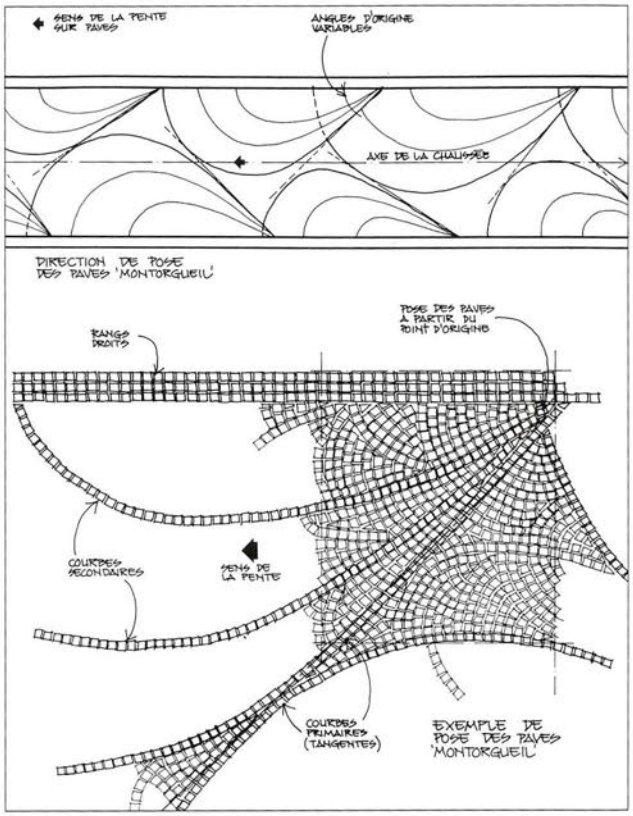
dans Paris, ne passe pas inaperçue à l'œil du visiteur occasionnel. Comme dans certaines villes méditerranéennes ou nordiques, la clarté du sol persiste et se distingue mieux que les dégradés de gris d'autres voies publiques parisiennes. La fréquentation du marché et de l'ensemble du secteur s'est maintenue, son animation paraît plus forte et bénéficie d'un meilleur confort et d'une impression de remise en valeur et de renouveau.

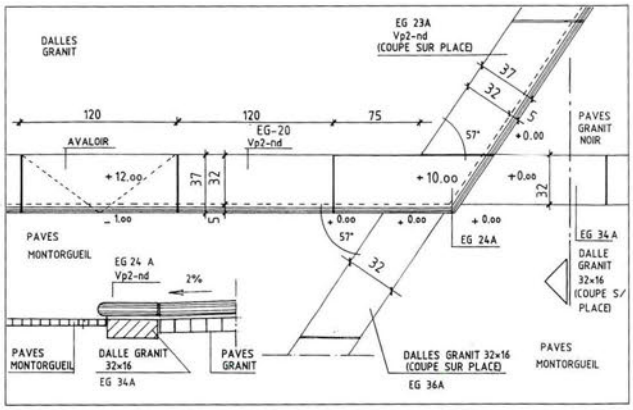
Des solutions ont été recherchées aux différents problèmes encore en suspens, en particulier le stationnement des résidants, pour lesquels des places sont réservées dans des opérations périphériques.

Le succès de l'opération semble donc s'affirmer. Cependant, les objectifs et l'ambition de ce projet – améliorer l'environnement de manière à stabiliser la population et limiter le développement des activités – font que ses effets ne pourront être appréciés qu'à long terme. Pour suivre ces évolutions et éclairer les futures décisions, l'idée d'un système d'observation est en cours d'examen.

A. L.

Didier Drummond, architecte, principe de pose des pavés.
Il s'agit du principe à partir duquel les cantonniers devaient paver l'ensemble du secteur, et qu'ils se sont progressivement approprié, trouvant des registres de plus en plus fins.





Vues des détails du dispositif de raccordement des pavés, à l'intersection des rues Bachaumont et Montmartre, photo in situ et dessin (photo doc Apur).

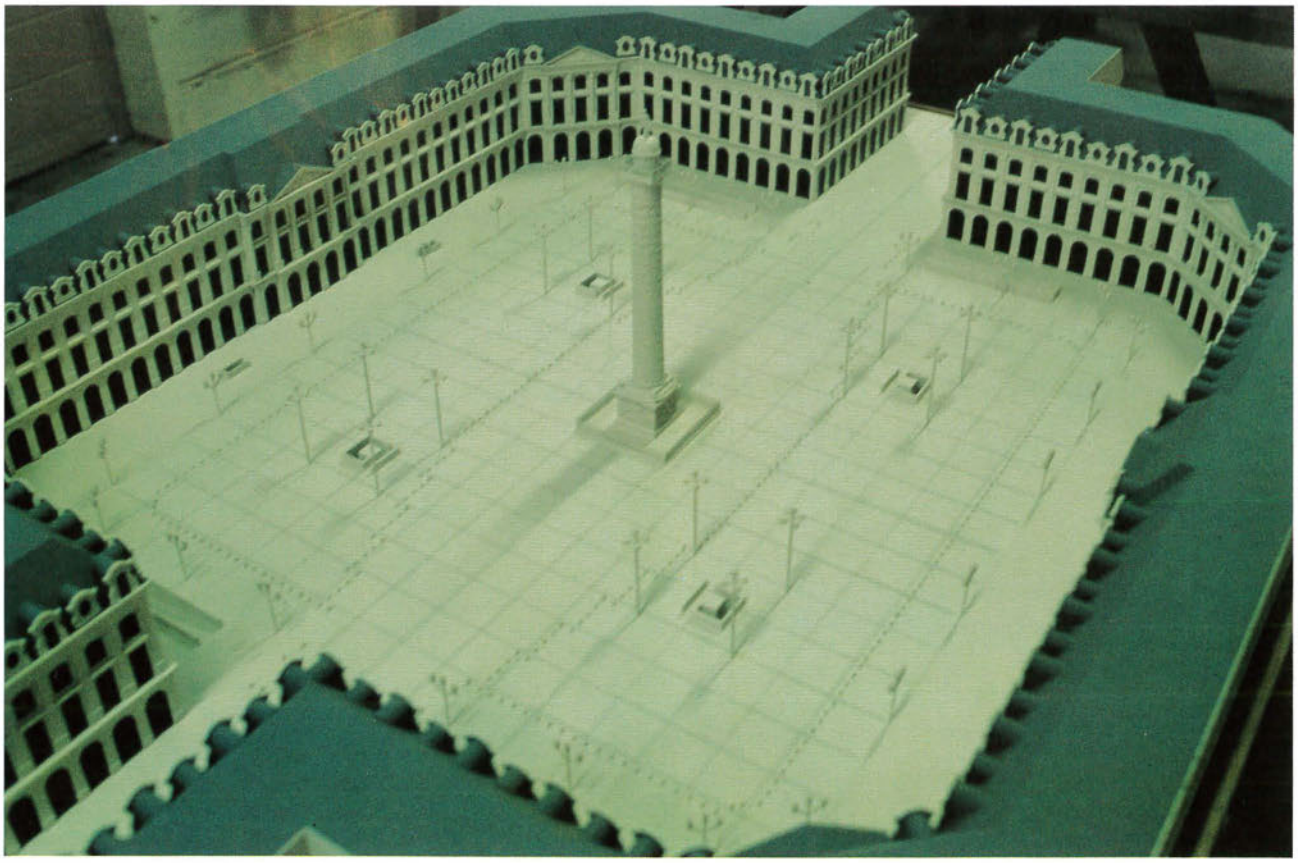
LA PLACE VENDÔME

Réaménagement de la place Vendôme.
Pierre Prunet, architecte en chef des Monuments historiques.
Direction de la voirie, études techniques.
Maîtrise d'ouvrage : Direction de la voirie.

Le caractère conflictuel des rapports entre la ville et la voiture n'est plus à démontrer. Mais il est un cas au moins où leur cause pourrait être commune : celui où la création de places de stationnement sous les espaces publics parisiens entraîne leur refonte globale en surface.

La réalisation d'une seconde tranche du parc de stationnement situé sous la place Vendôme, outre le fait qu'elle a porté sa capacité de 900 à 1 150 places, a été l'occasion de redonner à la place un lustre qu'elle avait perdu.

Le caractère historique et prestigieux du site impliquait que les plus grandes précautions soient prises quant à sa transformation, d'où l'importante concertation menée entre la Ville de Paris et les différents services de l'Etat, et le choix de confier le

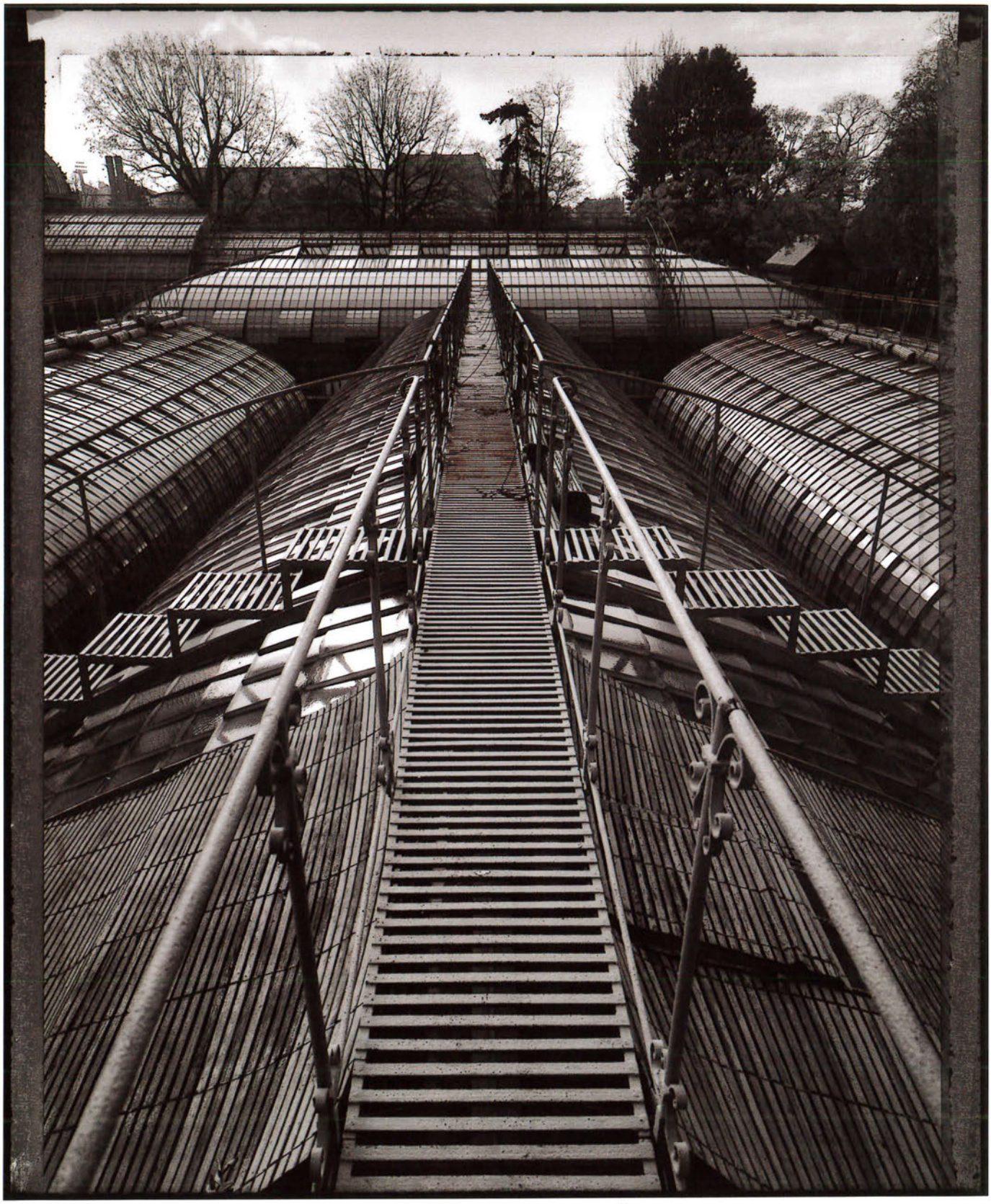


Pierre Prunet, architecte ; maquette du réaménagement de la place Vendôme.

projet à Pierre Prunet, architecte en chef des Monuments historiques chargé de la protection du Ier arrondissement.
Si le cadre architectural de la place n'a pas varié depuis le XVIIIe siècle, l'espace public, lui, en revanche, a été profondément transformé au XIXe siècle.
La place est née de la volonté de Louvois de donner à l'Ouest le pendant de la place des Vosges. Sur les mêmes principes, il s'agissait de créer, à l'écart des grandes rues, un écrin architectural pour accueillir la statue du roi Louis XIV. Jules Hardouin-Mansart et Boffrand dessinèrent cette place sur un plan rectangulaire de 75 toises sur 70 (140 m x 124 m) à pans coupés. Elle était reliée par deux percées aux rues des Capucines et Saint-Honoré, et construite sur ses quatre côtés par des façades symétriquement ordonnées. La statue du roi, sculptée par Girardin, vint en ponctuer le centre dès 1699.
Au XIXe siècle, la colonne Vendôme à la gloire de l'armée napoléonienne a remplacé la statue de Louis XIV mais, surtout, le percement de la rue de la Paix, en 1806, prolongée par la rue de Castiglione, a transformé ce lieu retiré en un lieu de passage et enclenché une série de modifications qui aboutiront à la physionomie actuelle de la place.
Avant les travaux, le sol de la place était dessiné par l'empreinte noir bitume des deux courants de circulation – une traversée axiale et une desserte périphérique – qui la parcouraient et délimitaient trois îlots piétons entourés par un large trottoir.
Sans remettre en question le dispositif circulatoire, l'objectif du projet de Pierre Prunet est d'en effacer les marques, de façon à unifier la vision de la place et à retrouver l'ampleur de la composition initiale. Un vaste tapis de granit blanc Aurore, tramé sur la base d'un grand carré de 6 m serti de dalles de 40 x 40, lui-même composé de petits carrés de pavés de 15 x 15, est déroulé sur l'ensemble du sol de la place, avec pour bordure le trottoir existant légèrement surélevé et élargi (de 9 à 14 m), revêtu de dalles à suivre du même granit.
Sur cet échiquier, des bornes en granit gris et en inox brossé ponctuent discrètement la limite entre piétons et voitures.
Le drainage d'une telle surface, compte tenu des cotes imposées, tant à la périphérie qu'à la base de la colonne, a imposé un nivellement complexe, avec des pentes plus marquées autour des espaces où l'on circule.
Les quatre émergences des accès piétons du parc de stationnement sont implantées suivant une composition carrée, centrée sur la colonne Vendôme, et construites en murs pleins du même granit que le sol. Les rampes automobiles sont conservées à leur emplacement actuel, mais intégrées dans la largeur des trottoirs.

Aujourd'hui, chaque promeneur peut apprécier l'unité retrouvée de la place, à tel point que nombre d'entre eux, oubliant la fragile ponctuation des potelets, se prennent à rêver d'une place entièrement piétonne et la parcourent en tout sens sans se soucier, parfois, des risques dus à la circulation.
Mais le temps, ou plutôt le trafic automobile, ne manquera pas de réintroduire par ses traces une différenciation de l'espace public, et ainsi cette ambiguïté sera sans doute progressivement levée.

F. K.



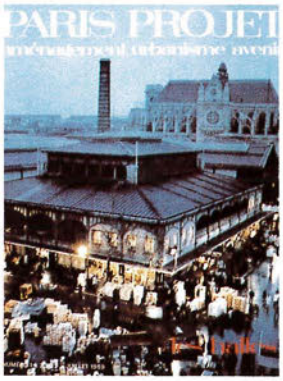
SOMMAIRE DES NUMÉROS PRÉCÉDENTS

N° 1 ÉPUISÉ

PAGES

LES HALLES 2
LES BANQUES ET ASSURANCES DANS PARIS 40
LA CIRCULATION EN 1990 46
BIBLIOGRAPHIE 54

56 pages



N° 2 ÉPUISÉ

PAGES

PARIS, VILLE DE BUREAUX ? 4
LE PLAN DE SAUVEGARDE DU MARAIS 42
L'ORDINATEUR AU SERVICE DE L'AMÉNAGEUR 75
DIX ANS D'EFFORT D'ÉQUIPEMENT DE LA VILLE DE PARIS 79

88 pages

N° 3 ÉPUISÉ

PAGES

LE SOUS-SOL DE PARIS ET L'URBANISME 9
LA VILLE DE PARIS DEVANT LE VI[e] PLAN : 68
COUP D'ŒIL SUR LE MOBILIER URBAIN DE LA CAPITALE 79
LES CHAMPS-ELYSÉES 86

96 pages

N° 4 ÉPUISÉ

PAGES

LES ESPACES VERTS DANS PARIS 8
POUR UNE RENAISSANCE DU PALAIS-ROYAL 42
MAINE- MONTPARNASSE AVANT LA TOUR 70

88 pages

N° 5 ÉPUISÉ

PAGES

PARIS 71-75 : LE VI[e] PLAN 6
GARES DU NORD ET DE L'EST 40
L'AMÉNAGEMENT DE FRANCFORT 50
LE MARCHÉ AUX PUCES 62
MOUFFETARD 78

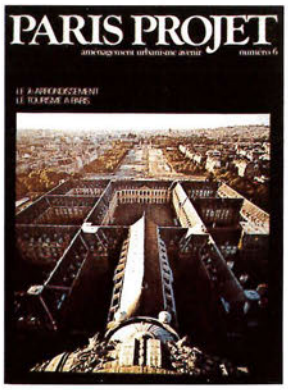
92 pages

N° 6 ÉPUISÉ

PAGES

LE 7[e] ARRONDISSEMENT 2
FLORENCE, URBIN, BOLOGNE 38
LE MUR DANS LA VILLE 56
LE TOURISME À PARIS 64
L'AMÉNAGEMENT DE PARIS SOUS NAPOLÉON 82

112 pages



N° 7 ÉPUISÉ

PAGES

LE CENTRE BEAUBOURG 6
PARIS : DES HABITANTS EN TRANSIT ? 62
JAPON : LES CENTRES COMMERCIAUX DES GRANDES GARES 68
LES HALLES : UNE EXPOSITION 90

104 pages

N° 8 ÉPUISÉ

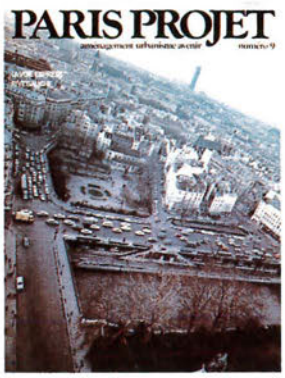
PAGES
LE FORUM DES HALLES 8
DÉBAT 52
POUR LES AUTOBUS DANS PARIS 60
LA FORMATION
DES GRANDS MAGASINS DE PARIS 80

104 pages

N° 9 40 F

PAGES
LA VOIE EXPRESS
RIVE GAUCHE 6
JAPON : LES VOIES
RAPIDES À TOKYO 64
LA SEINE POUR UN TRANSPORT
EN COMMUN ? 75

104 pages



N° 10-11 ÉPUISÉ

PAGES
L'AVENIR DE PARIS
DIAGNOSTIC 10
LE SCHÉMA DIRECTEUR DE PARIS
LES CHOIX 64
LA VOCATION INTERNATIONALE
DE PARIS 120

128 pages

N° 12 40 F

PAGES
LE SCHÉMA DE SECTEUR
SEINE SUD-EST 8
LES DOCKS DE LONDRES 86

96 pages

N° 13-14 ÉPUISÉ

PAGES
LE RÈGLEMENT DU POS
ET LE PAYSAGE DE PARIS 4
L'AMÉLIORATION
DES DÉPLACEMENTS, AUX ABORDS
DE LA GARE SAINT- LAZARE 90
UNE ZONE POUR
LES PIÉTONS A L'OPÉRA 126
PAYSAGE URBAIN
ET PERSPECTIVES AUTOMATIQUES 138

152 pages

N° 15-16 40 F

PAGES
LA VILLETTE :
AMÉNAGEMENT DES ANCIENS
ABATTOIRS ET DES ABORDS
DU BASSIN 4
LES PASSAGES COUVERTS
DANS PARIS 111

158 pages

N° 17 40 F

PAGES
L'AMÉNAGEMENT
DU CANAL SAINT-MARTIN 4
L'AMÉNAGEMENT
DES TERRAINS CITROËN 64
Á PROPOS DES PASSAGES 108

126 pages

N° 18 40 F

LA REMISE EN VALEUR PAGES
DES BOIS DE BOULOGNE
ET VINCENNES 4
LES ÉTAPES D'UNE ÉVOLUTION
• BOIS DE BOULOGNE 12
• BOIS DE VINCENNES 24
LES PROJETS DE RÉHABILITATION
• BOIS DE BOULOGNE 34
• BOIS DE VINCENNES 66
L'AMÉNAGEMENT DES ANCIENS
ABATTOIRS DE VAUGIRARD 106

148 pages

N° 19-20 — 40 F

PAGES

LE SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA VILLE DE PARIS

LE DIAGNOSTIC 9
LES OBJECTIFS 67
LES DIRECTIVES D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME 99
LA PREMIÈRE PHASE DE MISE EN ŒUVRE DU PARTI D'AMÉNAGEMENT 175

200 pages

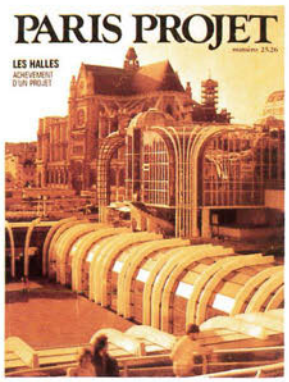
N° 25-26 — 100 F

PAGES

LES HALLES L'ACHÈVEMENT D'UN PROJET

L'ACHÈVEMENT D'UN PROJET 4
RECHERCHE ET AMBITION D'UN PROJET D'URBANISME 13
LES AMÉNAGEMENTS RÉALISÉS 76
L'ACHÈVEMENT DU PROJET 168

216 pages



N° 21-22 — 60F

PAGES

POLITIQUE NOUVELLE DE LA RÉNOVATION URBAINE

POLITIQUE NOUVELLE DE LA RÉNOVATION URBAINE 7
L'ÉTAT DES OPÉRATIONS RÉVISÉES OU ENGAGÉES 11
LE BILAN DES DÉCISIONS 13
LES PERSPECTIVES D'AVENIR 26
LA RÉVISION ET LA RELANCE DES ZONES D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ 35

208 pages

N° 27-28 — 120 F

PAGES

L'AMÉNAGEMENT DE L'EST DE PARIS

LE PLAN PROGRAMME DE L'EST DE PARIS 8
LES PERSPECTIVES D'AMÉNAGEMENT SECTEUR PAR SECTEUR 47
LES PRINCIPALES ZONES OPÉRATIONNELLES 151

304 pages

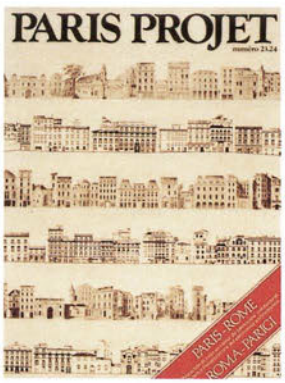
N° 23-24 — 100 F

PAGES

PARIS ROME

PROTECTION ET MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET URBAIN
ROME 23
PARIS 171

Numéro entièrement bilingue français – italien – 352 pages



N° 29 — 150 F

PAGES

L'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR SEINE RIVE GAUCHE

ÉTAT DES LIEUX
TOLBIAC, BERCY, TERRITOIRES ET PROJETS 36
AUSTERLITZ, TOLBIAC, MASSÉNA, TRACÉS ET TECHNIQUES 64
SEINE RIVE GAUCHE, IMAGE ET PAYSAGE 102
LE PROJET 142

200 pages

PARIS PROJET

AMÉNAGEMENT URBANISME AVENIR

17, BOULEVARD MORLAND – 75181 PARIS CEDEX 04

POUR TOUT CHANGEMENT CONCERNANT VOTRE ABONNEMENT, NOUS VOUS PRIONS DE BIEN VOULOIR JOINDRE VOTRE NUMÉRO D'ABONNÉ

BULLETIN D'ABONNEMENT — PARIS PROJET

M .....

PROFESSION .....

ADRESSE .....CODE POSTAL .....VILLE .....

SIGNATURE

3 NUMÉROS AU PRIX DE 350 F (FRANCE) — 400 F (ÉTRANGER)

Je souscris : (1)

- ❑ un abonnement à partir du n° 30-31 inclus
- ❑ un abonnement à partir du n° à paraître
- ❑ un réabonnement

Je joins la somme de : ..... par (1)

- ❑ chèque postal : CCP 31308. 15 A LA SOURCE
- ❑ chèque bancaire
- ❑ mandat international

PRIÈRE DE LIBELLER VOTRE RÈGLEMENT À L'**ATELIER PARISIEN D'URBANISME** : 17, BD MORLAND - 75181 PARIS CEDEX 04

(1) COCHER LES CASES CORRESPONDANTES

BON DE COMMANDE POUR LES ANCIENS NUMÉROS DE PARIS PROJET ENCORE DISPONIBLES

❑	N° 9	40 F	x.....F = ...F
❑	N° 12	40 F	x.....F = ...F
❑	N° 15-16	40 F	x.....F = ...F
❑	N° 17	40 F	x.....F = ...F
❑	N° 18	40 F	x.....F = ...F
❑	N° 19-20	40 F	x.....F = ...F
❑	N° 21-22	60 F	x.....F = ...F
❑	N° 23-24	100 F	x.....F = ...F
❑	N° 25-26	100 F	x.....F = ...F
❑	N° 27-28	120 F	x.....F = ...F
❑	N° 29	150 F	x.....F = ...F

TOTAL.....F

La collection complète des 11 numéros diponibles

❑ soit 11 numéros 450 F x.....F = ...F

(1) COCHER LES CASES CORRESPONDANTES – LA COMMANDE S'ENTEND DANS LA LIMITE DES STOCKS

Je joins la somme de : ..... par (1)

- ❑ chèque postal : CCP 31308. 15 A LA SOURCE
- ❑ chèque bancaire
- ❑ mandat international

PRIÈRE DE LIBELLER VOTRE RÈGLEMENT À : **ATELIER PARISIEN D'URBANISME :** 17, BD MORLAND - 75181 PARIS CEDEX 04

M .....PROFESSION .....

ADRESSE .....

.....

CODE POSTAL.....VILLE .....

SIGNATURE

S.A D'H.L.M. « TOIT ET JOIE »

La modernisation du service public est une recherche permanente des services de l'Etat. L'accueil, la disponibilité du personnel, la rénovation des équipements, l'accès aux personnes handicapées sont autant d'éléments qui concourent à rendre un service de qualité.

Le Ministère des Postes des Télécommunications et de l'Espace en a fait un objectif prioritaire. L'enjeu est de taille puisque pour la seule ville de PARIS, 32 bureaux de poste devraient être créés, reconstruits ou réhabilités. La poste s'ouvre aux Parisiens.

La disponibilité du personnel est une des composantes de l'amélioration du service, il faut donc chercher à rapprocher le domicile du lieu de travail. La permanence du service public exige du personnel, des horaires de travail en dehors des périodes couvertes par les services de transport en commun. Les volumes disponibles au-dessus des bureaux sont mis à profit pour créer des logements avec un niveau de loyer abordable. La réalisation de cet accompagnement social indispensable a été tout naturellement confié à la société anonyme H.L.M. « TOIT ET JOIE » partenaire depuis sa création en 1957 de la Poste et France Télécom.

Le programme de logements a été arrêté après analyse des demandes par le service social du Ministère. C'est ainsi qu'il fut demandé aux architectes de concevoir un habitat adapté aux modes de vie des célibataires, de jeunes couples au seuil de la vie active en prévoyant une adaptation de l'espace en fonction de l'évolution de la structure familiale, aménagement d'une chambre de bébé par exemple. A cela s'ajoute la recherche d'une qualité architecturale s'intégrant dans le site tout en ne refusant pas des options plus avancées afin de montrer que urbanité, modernité sociale et service public peuvent faire bon ménage.

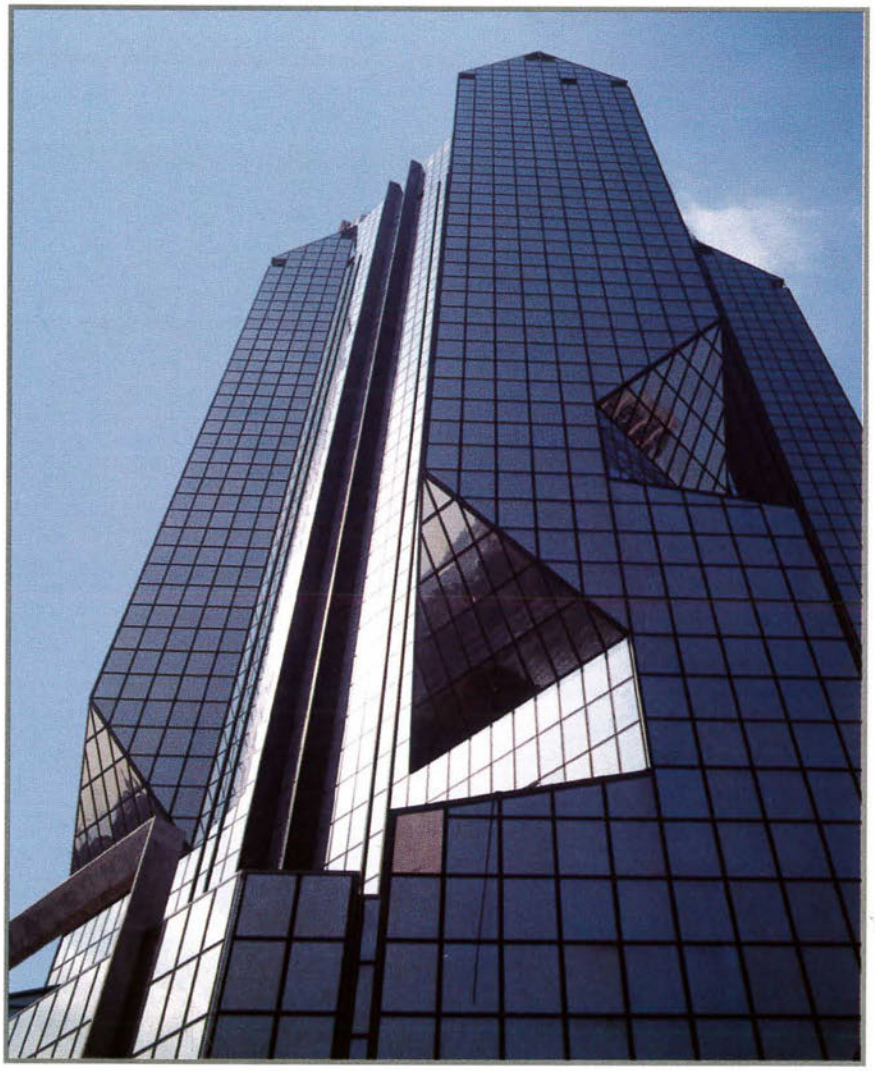
Aujourd'hui l'heure est à la réalisation, la collaboration des services de l'état et de la ville de Paris dans l'instruction des dossiers devraient contribuer à obtenir rapidement toutes les autorisations nécessaires. Les négociations sont propices à des améliorations notables, c'est ainsi qu'il sera réalisé en complément :

- Une salle archéologique pour sauvegarder des vestiges intéressants.
- Des parkings complémentaires pour répondre aux besoins des riverains.
- Des locaux pour accueillir des commerces de proximité.

Trente opérations comportant des logements sont envisagées ; treize opérations sont terminées, huit sont en chantier, cinq, sont en préparation et quatre sont à l'étude.

M. MOULHAUD

LES PLUS GRANDES SOCIÉTÉS CHOISISSENT COGEDIM POUR BÂTIR LEUR SIÈGE SOCIAL.



La dernière tour du Front de Seine réalisée pour les A.G.F., en tant qu'investissement.

CANAL + • RENAULT VÉHICULES INDUSTRIELS • CETELEM/COFICA • SOCIÉTÉ EUROPÉENNE DE PROPULSION (moteurs d'Ariane) • FÉDÉRATION DES INDUSTRIES MÉCANIQUES (FIMTM) • SOPAD (Nestlé) • L'AGENCE DE PUBLICITÉ FCA...
et la nouvelle extension du MINISTÈRE DES FINANCES près du Pont de Bercy.

Cogedim, 1ère marque de l'immobilier en France, a déjà réalisé plus d'un million de m² de bureaux.

COGEDIM

1, square Chaptal 92300 Levallois Tél. 41 05 30 00

LEUTHE ET ASSOCIES

PARIS 15e : CRÉATION D'UN HÔ

LE BOXER

1981 - 1991
QUARTIER ANDRE CITROEN
PARIS 15

INVESTISSEUR :

SOCIETE GENERALE

)TEL INDUSTRIEL.

Geai 80, conseil spécialisé en immobilier d'entreprise est à l'origine de la réalisation d'un ensemble de 27 000 m² d'activités de production à Paris. Depuis plusieurs années, Paris est déserté par les activités industrielles et artisanales, faute de locaux accueillants. Paris pourra maintenant s'enorgueillir d'un nouveau complexe industriel de tout premier ordre. Dans le cadre du renouveau complet d'un site stratégique de la capitale, ''Le Quartier André Citroën, Geai 80 présente ''Les Chevrons''. Issu d'un concours organisé par la SEMEA XV en 1987, ce nouveau programme constitué de deux immeubles développés le long du boulevard Victor-Valin doit sa superbe architecture et sa configuration originale au cabinet d'architectes Chemetov-Huidobro.

Au-delà de l'esthétique incontestable de cette réalisation, nous découvrons sa parfaite souplesse d'adaptabilité offrant un cadre de vie exceptionnel aux entreprises, futures utilisatrices.

CONCEPTION-COMMERCIALISATION

GEAI 80

32-34, rue Marbeuf - 75008 Paris

45 61 19 17

COLLECTIVITES LOCALES - AMENAGEURS

LE GEOMETRE-EXPERT PARISIEN, PARTENAIRE INDISPENSABLE

LES COLLECTIVITES LOCALES ET LES AMENAGEURS TROUVENT AUJOURD'HUI AUPRES DU GEOMETRE-EXPERT PARISIEN LE **PARTENAIRE INDISPENSABLE POUR MIEUX CONNAITRE L'ESPACE A AMENAGER** *(DOMAINE PRIVE ET DOMAINE PUBLIC)*, ET L'OCCUPATION DU SOUS-SOL *(LOCALISATION DES RESEAUX ENTERRES)*.

Le Géomètre-Expert prend, à Paris, une part très active au développement actuel et futur de la Capitale et de sa périphérie.

Il **participe à l'aménagement** des secteurs industriels ou commerciaux et des équipements collectifs. Il **réalise les études d'insertion, d'impact, de faisabilité.**
Il intervient dans la **conception des plans masse et dans l'établissement des projets d'aménagement urbain.**

Dotés d'outils informatiques complets et performants, les cabinets de Paris **gèrent les informations géographiques** permettant d'obtenir la synthèse de tous les documents graphiques *(plans topographiques, de l'occupation des sols, de la voirie et de ses équipements)*.

Spécialiste du foncier, compétente en matière de production d'information géographique, la profession Libérale de Géomètre-Expert est la seule voie par laquelle LES AMENAGEURS ET COLLECTIVITES LOCALES peuvent trouver une satisfaction à leurs besoins au moindre coût et en toute indépendance.

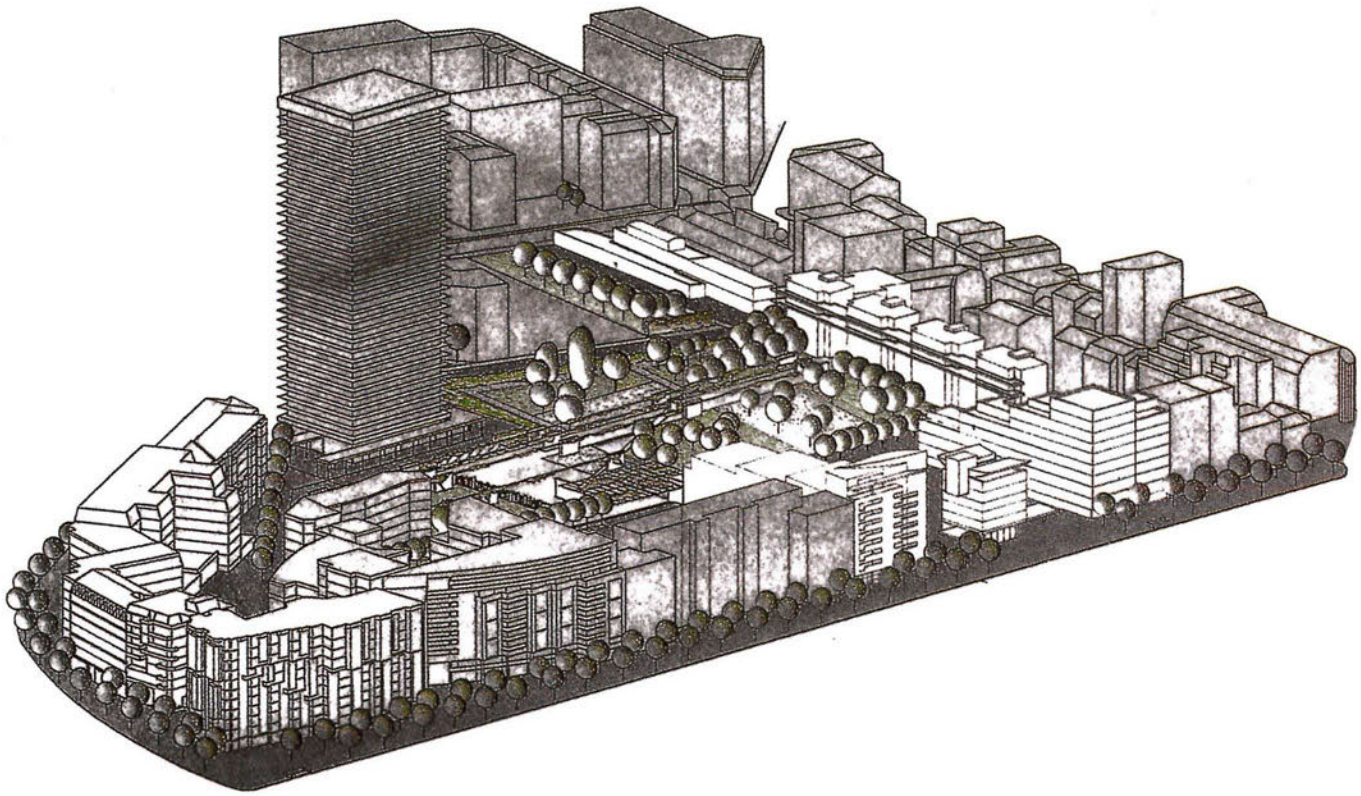
Seul, le Géomètre-Expert qui exerce une profession alliant indépendance et responsabilité dont le diplôme est sanctionné par 7 à 8 années d'études théoriques et stages pratiques, **apporte les garanties indispensables** pour répondre aux demandes des collectivités locales et des aménageurs.

CHAMBRE DES GEOMETRES-EXPERTS DE PARIS
11, rue de Montyon - 75009 PARIS - Tél. 47 70 24 34

SO. PAR. E. M. A.

SOCIÉTÉ PARISIENNE D'ÉCONOMIE MIXTE D'AMÉNAGEMENT

Société Anonyme d'Economie Mixte au capital de 1.500.000 F.
Siège social : Hôtel de Ville



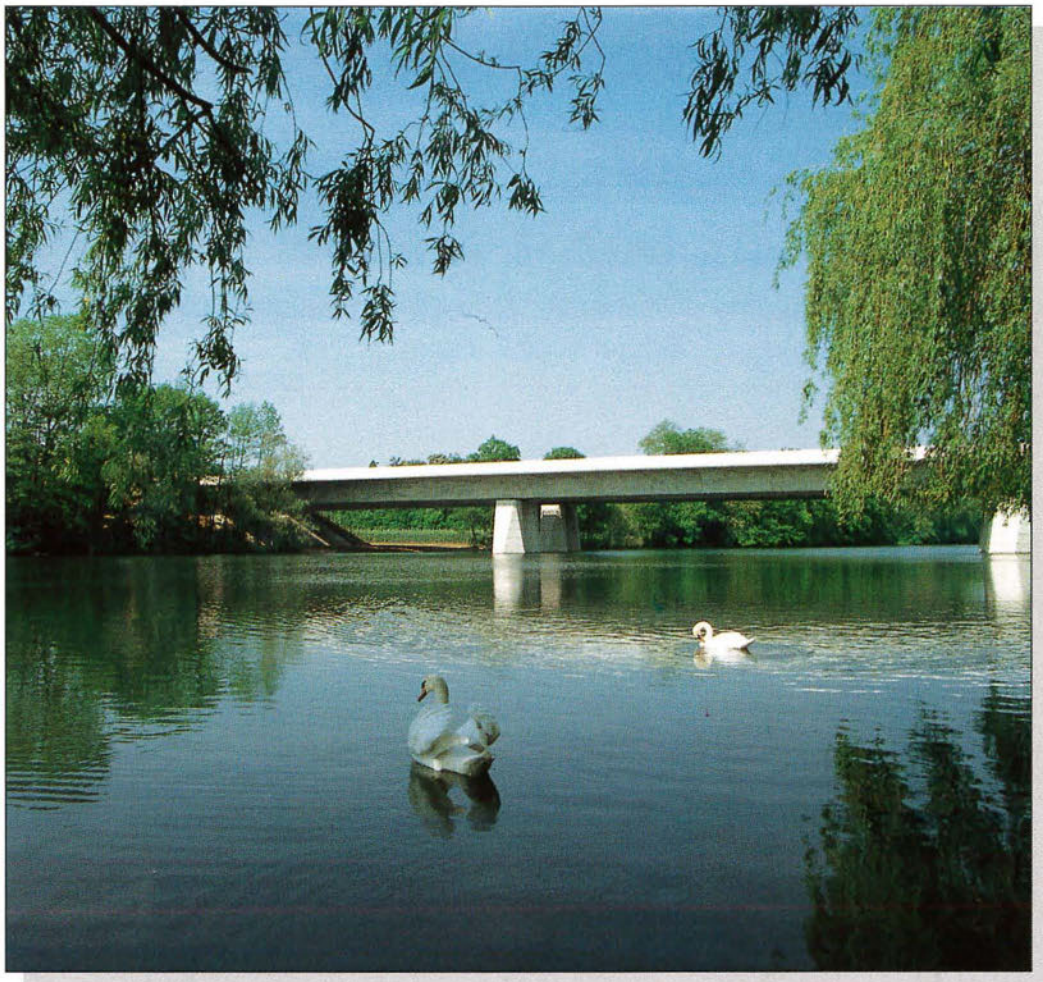
ZAC TAGE KELLERMANN
Architecte conseil M.P.GANGNET

Z.A.C. CONCÉDÉES EST PARISIEN :

TAGE KELLERMANN (13e)
FLANDRE NORD, FLANDRE SUD (19e)

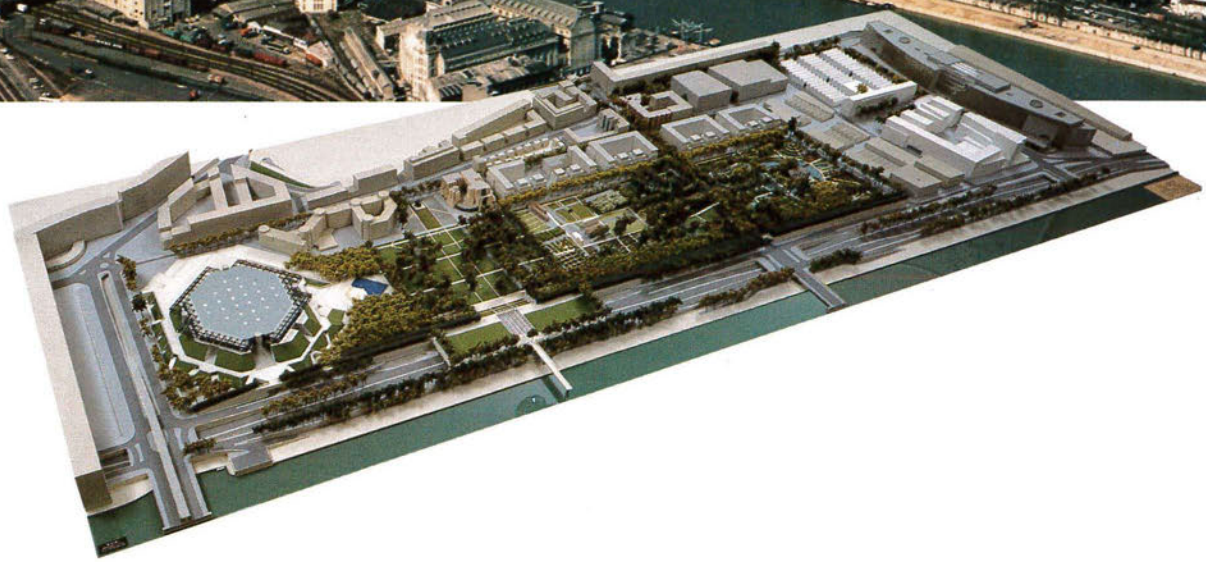
Bureau : 66-68, rue du Dessous- des-Berges - 75013 PARIS - Tél. 45.84.14.25

Antenne d'Accueil et d'information - **Tél. 40.37.04.46**



Les Entreprises Authentiques

FOUGEROLLE



Aménage

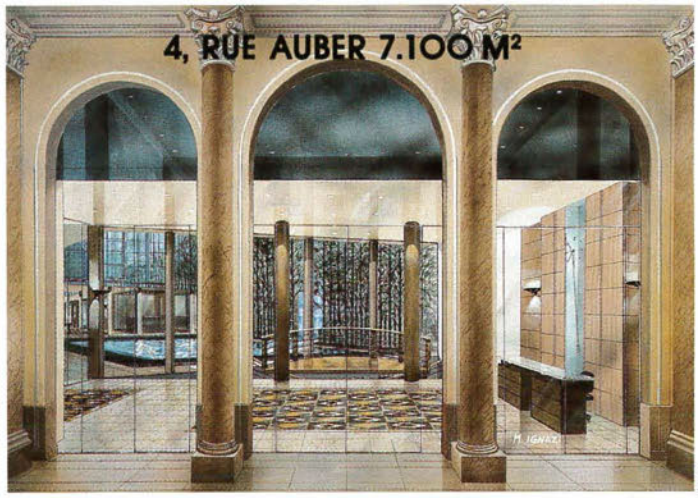
- 4000 logements
- 435000 m² de bureaux, locaux d'activités et commerces dans les quartiers de Chalon. Corbineau-Lachambeaudie, Bercy, Reuilly et la Promenade Plantée

Construit

- Des équipements d'intérêt général (piscine, salle de spectacle, école, musée archéologique, etc).
- 2300 places de parking, une gare routière
- Les nouvelles infrastructures d'accès à la Gare de Lyon (rue de Chalon souterraine).

SEMAEST

181, AVENUE DAUMESNIL 75012 PARIS - TÉL. : 43 45 98 98 - FAX : 43 47 03 28



Architectes SCPA Treuil et Associés. Illustrations à caractère d'ambiance

A PARIS, 2 IMPLANTATIONS STRATÉGIQUES

Rue Auber (à deux pas de l'Opéra), boulevard Diderot (à proximité immédiate de la gare de Lyon) : deux sites stratégiques où Spie Promotion réalise deux immeubles de haute qualité, à usage de bureaux.

Esthétique des façades, qualité de conception, plans fonctionnels, intégration des techniques les plus récentes en matière de télécommunications, de bureautique et de gestion centralisée ; ces deux réalisations vous proposent des espaces à votre mesure.

Pacific

REALISATION :

Spie Batignolles

Spie Promotion

Cedex 59 - 92058 Paris La Défense
Tél. : (1) 46 93 31 00 - Fax : (1) 47 76 11 39

Architectes M. & Mme GULGONEN (Cabinet APRAH). Illustration à caractère d'ambiance.

Le Mermoz : 19-23, rue Jacques Hillairet - 75012 Paris

Architectes Armand et Melot. Illustration à caractère d'ambiance.

Les Ateliers de Montmartre : 9-11, rue de la Fontaine du But - 75018 Paris

QUALITÉ ET ART DE VIVRE

Chacune de ces réalisations réunit, à sa manière unique, tous les critères de qualité définis par Spie Promotion :

- qualité d'une architecture qui marie formes et matériaux au caractère d'un site ;
- qualité des espaces qui créent des volumes attrayants : duplex, mezzanines ;
- qualité des équipements dont l'unité de style donne tout son caractère à votre intérieur.

Pacific

REALISATION :

Spie Batignolles

Spie Promotion

Cedex 59 - 92058 Paris La Défense.
Tél. : (1) 46 93 31 00. Fax : (1) 47 76 11 39

UN PROMOTEUR PRESENT DANS TOUS LES METIERS DE L'IMMOBILIER

Grâce à son expérience et à son implantation nationale, le Groupe SOFAP-HELVIM, filiale de l'immobilière-Constructions de Paris (ICP), intervient aujourd'hui dans tous les métiers de l'immobilier :

- LE LOGEMENT LOCATIF ET EN ACCESSION
- L'IMMOBILIER D'ENTREPRISE
- LES GRANDES OPERATIONS D'AMENAGEMENT
- L'IMMOBILIER DE LOISIRS
- LA RENOVATION ET LA RESTRUCTURATION IMMOBILIERES
- LES RESIDENCES HOTELIERES "CITADINES"

"L'Orée du Parc des Buttes Chaumont" à Paris 19e.

Illust. : H. KOZLICKI

La Résidence Hôtelière 4 "Kléber Palace" à Paris 16e.*

Photo : REGARDS

Illust. : M. HOURMANT

"Le Jardin des Lumières à Paris 14e".

Photo : PEERSMAN

Hall d'accueil de la Résidence Hôtelière Citadines Lyon-Bastille à Paris 12e

Présent à Paris depuis 1964, le Groupe développe aujourd'hui ses activités sur l'ensemble de l'Ile-de-France (Issy-les-Moulineaux, Levallois, Suresnes, Puteaux, Gagny Neuilly-Plaisance, Dugny, Aubervilliers, Cachan, Ivry-sur-Seine, Sucy-en-Brie, Saint-Pierre-du-Perray, Evry, Bondoufle, Bussy-Saint-Georges, Meaux, Lognes, Saint-Quentin-en-Yvelines...).

Groupe SOFAP HELVIM

8, rue Blaise Pascal - 92200 Neuilly S/Seine - Tél. : 46.40.76.00 - Fax. : 47.45.73.77

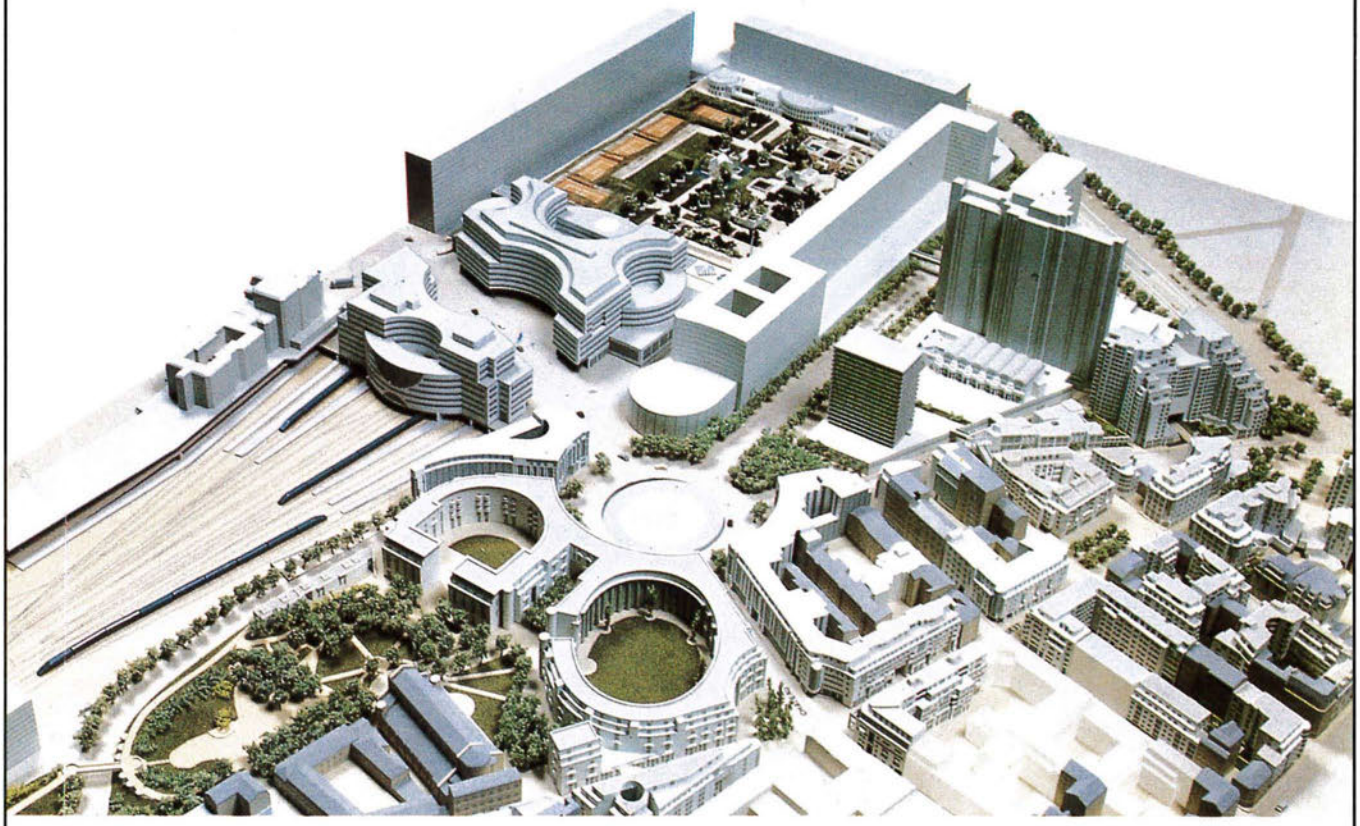
S.E.M.I.R.E.P

sem

SOCIETE ANONYME D'ECONOMIE MIXTE DE RENOVATION DU SECTEUR PLAISANCE

6, RUE BARDINET - 75014 PARIS - TELEPHONE (1) 44 12 56 60

PASTEUR-MONTPARNASSE, un jardin au-dessus des voies ferrées.



• L'opération Pasteur-Montparnasse s'inscrit dans un processus d'aménagement urbain engagé depuis plus de vingt ans aux abords de la gare Montparnasse. Certaines opérations sont maintenant achevées (Plaisance-Vandamme, petit quartier de la Gare de Vaugirard), d'autres sur le point de l'être (rénovation du quartier Guilleminot-Vercingétorix et Jean Zay) ou en cours de réalisation (opération Didot).

• La transformation de la gare Montparnasse, pour accueillir le TGV Atlantique, a été l'occasion de réaliser une dalle de couverture des voies ferrées.

• Cette opération permet :

- la création d'un espace vert de 3,5 hectares sur la dalle de couverture;
- l'extension de la gare Montparnasse, par la création d'un nouveau hall d'accès aux lignes TGV, à hauteur du Pont des Cinq Martyrs du Lycée Buffon, et la construction d'un nouveau parc de stationnement accessible depuis ce pont;
- la transformation du Pont des Cinq Martyrs du Lycée Buffon en une véritable artère urbaine, bordée de constructions nouvelles, dont 65 000 m² de bureaux assurant ainsi un lien entre les 14e et 15e arrondissements. Une place circulaire marquera la présence de la gare.

• Le quartier Montparnasse, déjà remarquablement bien desservi par le métro et la voie ferrée bénéficie désormais de la mise en service du TGV Atlantique.

Il faut beaucoup d'arbres, pour faire une belle ville...

SEINE RIVE GAUCHE

VILLE DE PARIS

Seine Rive Gauche a été approuvé par le Conseil de Paris le 8 juillet 1991.
C'est l'urbanisation de toute la rive gauche de la Seine, sur 2,7 kilomètres, d'Austerlitz à Ivry.

Trois quartiers vont naître, au cœur même de Paris : les quartiers d'Austerlitz, de Tolbiac et de Masséna.

Le 17 décembre 1991 un contrat de culture a été signé par la SEMAPA, la société d'aménagement, pour les 3.000 arbres d'alignement qui borderont les futures rues. Un lot de 1.850 d'entre eux a fait l'objet d'une consultation européenne, aujourd'hui ils sont achetés et en attente d'être replantés dans les nouveaux quartiers.

Déjà la vie palpite à Seine Rive Gauche.

SEMAPA

69/71, rue du Chevaleret 75013 Paris - Tél : 44 06 20 00

Symbol

PARIS SERA TOUJOURS L'ADRESSE PLACEMENT

Paris 15ème - 100, avenue de Suffren.
Réalisation de 11 500 m² de bureaux et logements.
Crèche : 52 berceaux pour la ville de Paris.
Architectes Millet, Chabeur, Hertenberger Vitry.

Paris 13ème - 100, bd de l'Hôpital.
Immeuble de bureaux de 1 400 m².
Architectes Millet, Chabeur.

LE GROUPE HOCHE

inscrit depuis toujours ses réalisations au cœur de sites prestigieux.
Il sélectionne les quartiers les plus appréciés pour garantir
à l'acquéreur la pérennité de son investissement.
Cette philosophie anime tous les membres du GROUPE HOCHE
et se résume en un principe : promouvoir de vraies valeurs.

GROUPE HOCHE

Promoteur de Valeurs

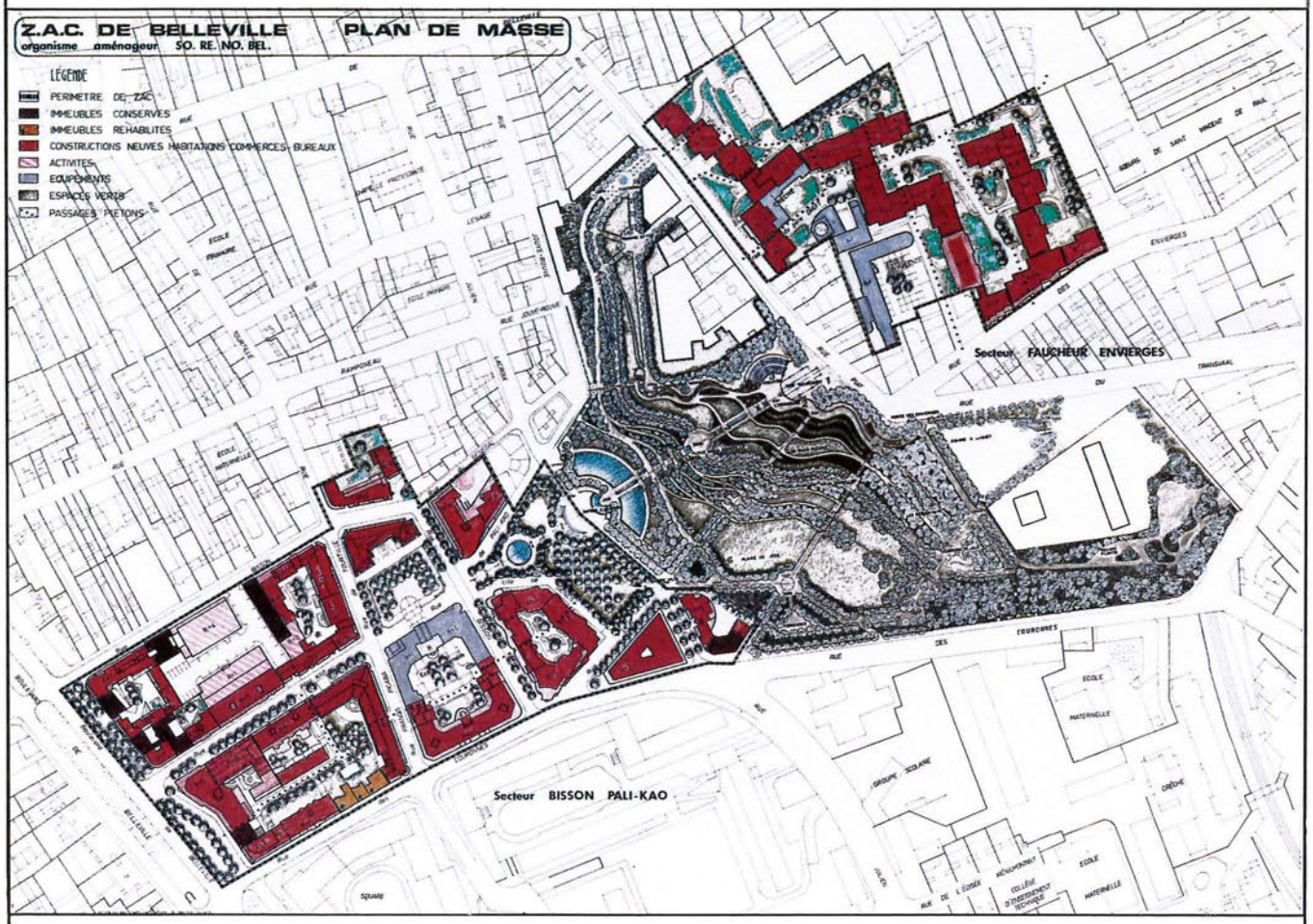
42, Avenue Montaigne - 75008 Paris - Tel. 40 70 19 19

CAPRICORNE

MAIRIE DE PARIS

DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN

ZAC DE BELLEVILLE



Z.A.C. DE BELLEVILLE PLAN DE MASSE
organisme aménageur SO.RE.NO.BEL

L'aménagement des 6,5 hectares de la Z.A.C. de Belleville par la SO.RE.NO.BEL. aura permis en 1993 la réalisation de :

- 1 500 logements neufs
- 6 000 m² de locaux artisanaux
- 4 000 m² de commerces
- 3 000 m² de bureaux
- une école maternelle et élémentaire de 10 classes
- une école maternelle de 8 classes
- une crèche de 60 berceaux
- un centre social
- un jardin public
- des créations de voirie et de cheminements piétons
- la conservation ou la réhabilitation de 10 immeubles anciens

SO RE NO BEL Société de Rénovation du Nouveau Belleville

Bureaux : 28, rue du Colonel Pierre Avia - 75015 PARIS - Tél. 44.25.91.00
Siège social : 49, rue du Cardinal Lemoine - 75005 PARIS

SAGI

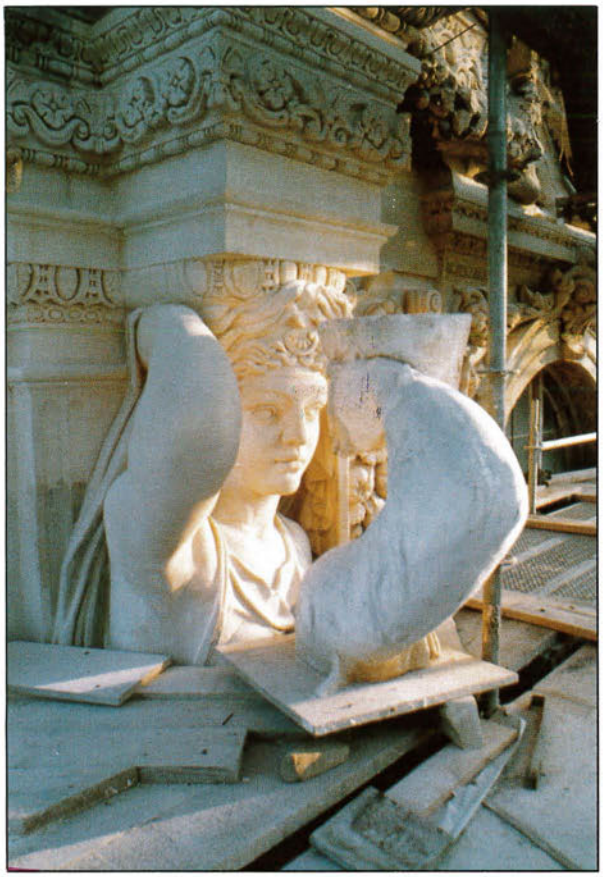
Société Anonyme de Gestion Immobilière

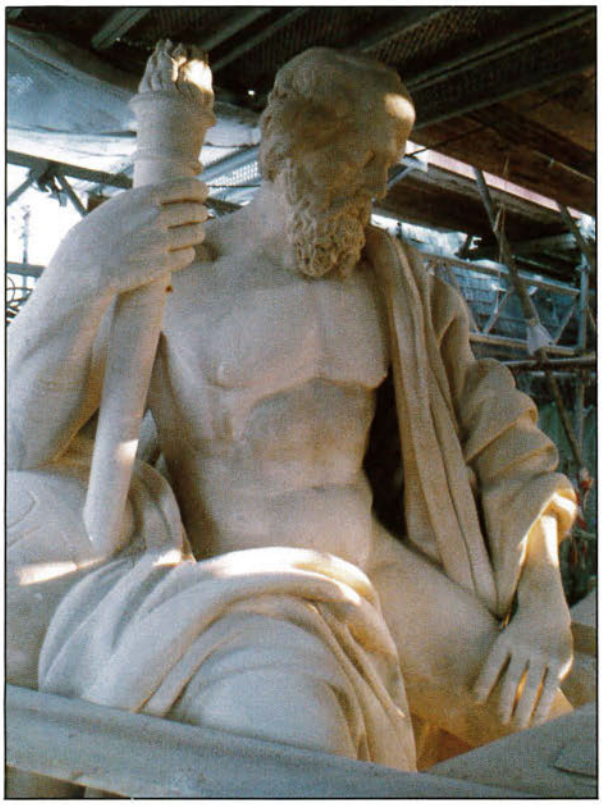
4, place de Rio de Janeiro - 75008 PARIS

Immeuble rue Armand Carrel - PARIS 19e

Architecte : Christian de PORT ZAMPARC

Photographe : Alain PERUS





Restauration Aile Colbert sur la Cour Napoléon au Grand Louvre

Pierreux de France

S.A. au Capital de 1.500.000 F

ENTREPRISE
PIERRE DE TAILLE
ET MARBRERIE

REVÊTEMENT DE FAÇADES
PIERRES - MARBRES ET GRANIT

RESTAURATION
FAÇADES
MONUMENTS HISTORIQUES
OU PATRIMOINE ANCIEN

MARBRERIE
DALLAGE, ESCALIERS
SALLES DE BAINS
VOIES PIETONNES
CENTRES COMMERCIAUX

O.P.Q.C.B.
5 Etoiles
G C.A.

RUE CHARLES DE GAULLE - BONDOUFLE - Z.I. LA MARINIERE - B.P. 1128
91911 EVRY CEDEX 9 - TEL. : 60.86.44.35 - FAX. : 60.86.78.46

LES NOUVEAUX CONSTRUCTEURS

ACHETEZ MAINTENANT ACHETEZ GAGNANT

PARIS XI^e^ *Le Clos D'Argenson*
du 2 au 4 pièces. Livraison immédiate.

PARIS XIV^e^ *La Rotonde Montsouris*
du studio au 6 pièces.
Livraison Printemps 1994.

PARIS XIV^e^ *Villa Montparnasse*
du studio au 5 pièces et Maisons de ville.
Livraison 1^er^ trimestre 1994.

Parce que le marché n'a jamais été aussi favorable, ni les prix aussi intéressants.
Parce que Les Nouveaux Constructeurs vous proposent d'investir dans les seules valeurs toujours gagnantes : la qualité du site et de la construction, le choix d'un environnement et d'un espace de vie réellement adaptés à vos attentes.
Parce qu'une vraie bonne affaire n'est pas seulement une affaire de meilleur prix, mais aussi de conseils et de services, de garanties et de confiance.

PARIS XX^e^ *Le Clos St-Simon*
Du studio au 5 pièces.
Livraison immédiate.

PARIS XX^e^ *Villa des Sources*
De la studette au 6 pièces et Maisons de ville. Livraison 1^er^ trimestre 1994.

BOULOGNE (92) *La Cour Escudier*
du studio au 5 pièces.
Livraison immédiate.

BOULOGNE (92) *Villa du Parc*
Du studio au 5 pièces.
Livraison immédiate.

COURBEVOIE (92) *Coté Jardin*
du studio au 4 pièces duplex et Maison de ville. Livraison fin 1993.

LEVALLOIS (92) *Villa de Villiers*
du studio au 6 pièces.
Livraison 2^ème^ semestre 1993.

MONTROUGE (92) *Square 92*
de la studette au 5 pièces.
Livraison fin 1993.

PUTEAUX (92) *L'Arc-en-Ciel*
du studio au 5 pièces .
Livraison fin 1993.

SURESNES (92) *Le Belvédère*
du studio au 7 pièces.
Livraison à partir du 1^er^ trimestre 1993.

VANVES (92) *Villa Raphaël*
Du studio au 5 pièces.
Livraison fin 1993.

Centre d'information

Tél. : 43.27.15.12

Ouvert du lundi au samedi, de 10 h à 12 h 30 et de 14 h à 19 h
4, rue de l'Ouest - 75014 Paris

Nous concevons des espaces de vie

Je désire recevoir des informations sur le (s) programme (s) suivant (s) _____

_____

Nom : _____ *Prénom :* _____

Adresse : _____

_____

Tél. personnel : _____

Tél. professionnel : _____

Bon à renvoyer chez Les Nouveaux Constructeurs
4, rue de l'Ouest - 75014 Paris

L&A
Illustrations interprétées par les artistes.
P.P. JUIN 93

PLUS PRÈS

Près de chez vous, dans votre quartier, EDF GDF SERVICES est là pour apporter les réponses pratiques à vos attentes et vous proposer des services performants.

EDF GDF SERVICES
DES AGENCES PROCHES DE VOUS

Jour après jour, les hommes et les femmes d'EDF GDF SERVICES ont à cœur de vous simplifier la vie et de vous offrir plus de qualité, plus de services.

PLUS PRÊT

SAEMAR SAINT-BLAISE

Société d'Economie Mixte d'Aménagement et de Rénovation du Secteur Saint-Blaise

Bureaux : 10-16, rue de la Justice - Tél. 43 64 43 00

Secteurs d'aménagement dans le 19e et le 20e arrondissement

Achevée en 1991 :	• **ZAC Saint-Blaise**	4000 logements, 7000 m² d'activités, 13 000 m² de commerces, 3 écoles maternelles, 2 écoles élémentaires, 1 CES 600, 3 jardins publics, 5 000 m² de voies piétonnes aménagées, 2 crèches, 1 bibliothèque, 1 résidence pour personnes âgées, 1 auberge de jeunesse, 1 TEP, 1 bassin d'initiation.
En cours :	• **ZAC Réunion**	750 logements, 10 000 m² d'activités, 8 000 m² de bureaux, 4 000 m² de commerces, 1 école élémentaire, 1 LET, 1 crèche, 1 résidence personnes âgées, 1 jardin public, 1 800 m² de voies piétonnes aménagées, 1 TEP, 1 centre Beaux Arts.
Secteurs en cours d'études :	• **Porte des Lilas** 24 ha	• **Ramponeau/Belleville** 4 ha

Président : Didier BARIANI - Vice-Président : Jean-Louis BERGEAL
Directeur Général : Jean-Paul CHANTEREAU

OPAC

office public d'aménagement et de construction de paris

PARIS 15e

296-302, rue Lecourbe - 94 logements PLA

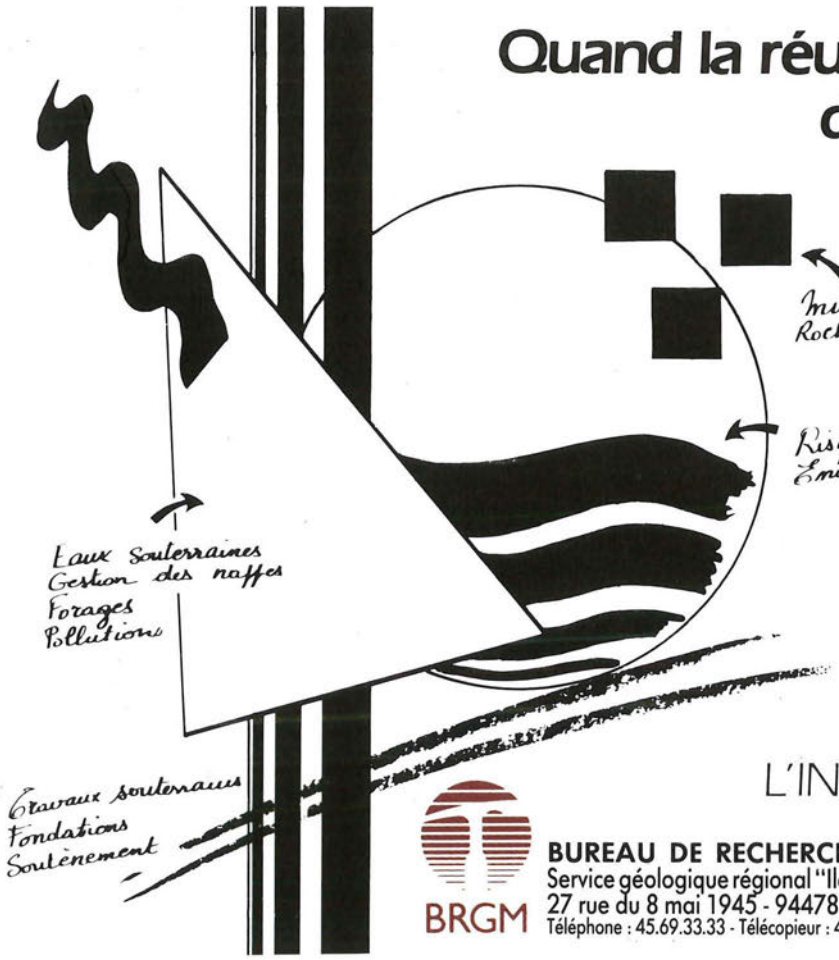
M. GHIULAMILA - Architecte

Une liaison entre la Rue Frédéric-Mistral et le bas de la Rue Lecourbe face à un équipement exemple d'une volumétrie qui vient s'adosser à tous les pignons limitrophes.

Siège social :
49, rue du Cardinal-Lemoine
75253 Paris Cedex 05
Tél. 44 41 75 00
Télécopie 44 41 75 01

Office Public d'Aménagement et de Construction Etablissement Public à caractère industriel et commercial

Quand la réussite de vos projets dépend aussi du sol et du sous-sol



Quelques références :
Le Grand Louvre,
La Villette,
Aménagement Cévennes-Citroën
Voie Mazas,
Liaison Val de Montmorency-Invalides...

BRGM

L'INGENIERIE SPECIALISEE

BRGM

BUREAU DE RECHERCHES GÉOLOGIQUES ET MINIÈRES
Service géologique régional "Ile de France" : Z.I. La Haie Griselle, boîte nº 206
27 rue du 8 mai 1945 - 94478 BOISSY-SAINT-LÉGER Cedex
Téléphone : 45.69.33.33 - Télécopieur : 45.99.34.34 - Télex : 210311 SGRIDF, abonné 229

IRCAM - Centre G. POMPIDOU

C.G.2A

ASCENSEURS
MONTE-CHARGE
ESCALIERS MÉCANIQUES

EN FRANCE :
28 000 ASCENSEURS
4 UNITÉS DE PRODUCTION

COMPAGNIE GÉNÉRALE D'APPLICATIONS ASCENSEURS

Siège social : 163, AV. DU PRÉSIDENT-WILSON, B.P. N° 42 - 93212 LA PLAINE SAINT-DENIS CEDEX - TEL. : 48.09.43.43

saemes

LES PARCS DE STATIONNEMENT DE LA VILLE DE PARIS

L'autre façon de concevoir
le STATIONNEMENT

Conception
Maîtrise d'ouvrage

LA SAEMES OU L'EXPÉRIENCE
AU SERVICE DU PUBLIC

42, RUE DU LOUVRE - 75001 PARIS
TÉL. 42.36.67.91 - FAX : 42.33.25.58

■ FRADIM, L'IMMOBILIER DE QUALITE ■ FRADIM, L'IMMOBILIER DE QUALITE ■ FRADIM, L'IMMOBILIER DE QUALITE ■

FRADIM, L'IMMOBILIER DE QUALITÉ ■ FRADIM, L'IMMOBILIER DE QUALITÉ

Fradim, une haute idée du patrimoine.

Hôtel des Maréchaux, Paris XVIe

Une adresse de prestige pour FRADIM.

FRADIM

L'IMMOBILIER DE QUALITE

FRADIM : 8, rue de Presbourg - 75116 PARIS - Tél. 44 17 15 15

FRADIM, L'IMMOBILIER DE QUALITÉ ■ FRADIM, L'IMMOBILIER DE QUALITÉ

■ FRADIM, L'IMMOBILIER DE QUALITE ■ FRADIM, L'IMMOBILIER DE QUALITE ■ FRADIM, L'IMMOBILIER DE QUALITE ■

Parcs Automatiques

KRUPP

La technique la mieux adaptée à vos problèmes d'architecture

*grande **compacité,** donc possibilité d'installation sous des immeubles ou des cours étroites;*

*excellente **adaptation** au projet architectural;*

*création d'un **plus grand nombre de places** de stationnement;*

***facilité d'implantation** en sous-œuvre d'un immeuble existant;*

***sécurité totale** et confort des usagers dont l'intervention se limite au positionnement de la voiture sur une plate-forme, dans la cabine;*

***suppression des risques de vol et de collision,** les voitures restant solidaires de leur plate-forme à l'intérieur du parking.*

KRUPP T.I.

30 années d'expérience et plusieurs centaines de références.

BP 142 - 30, bd Bellerive - 92504 Rueil-Malmaison Cedex France
Tél. (1) 47 08 00 48 - Télex : 632 314 F
Fax. (1) 47 08 91 05

SEMEA XV

Société d'Economie Mixte
d'Equipement et d'Aménagement

depuis plus de 30 ans, un outil efficace au service de la Ville de Paris

Aménagement Urbain
Construction d'équipements et de logements collectifs
Gestion d'immeubles

XV^e arrondissement
- Secteur de rénovation Procession
- Secteur de rénovation Sablonnière
- Secteur de rénovation Beaugrenelle Front de Seine
- ZAC Saint-Charles
- ZAC Citroën-Cévennes
- ZAC Dupleix

XVI^e arrondissement
- ZAC Gros-Boulainvilliers

XX^e arrondissement
- ZAC des Amandiers

SEMEA XV - 55 quai de Grenelle
75015 PARIS - Tél. (1) 45 77 09 00

SOCIÉTÉ DE GÉRANCE D'IMMEUBLES MUNICIPAUX

Société Anonyme au Capital de 14 088 360 francs

La Société de Gérance d'Immeubles Municipaux, société d'économie mixte, dont la Ville de Paris détient 40 % du capital, a été créée en 1931. Elle développe une importante activité dans le domaine du logement social, en particulier dans le cadre de ses conventions avec la Ville de Paris.

La place que la S.G.I.M. occupe, se mesure au fait qu'elle gère 8 650 logements et qu'elle réalise des programmes de construction, notamment sociaux dans de nombreux arrondissements parisiens.

La S.G.I.M. fidèle à ses objectifs, entend rester une société au service des habitants de la capitale.

SIÈGE SOCIAL :
57, RUE DE PIGALLE - 75009 PARIS
TELEPHONE : 44.53.26.50 - TELECOPIE : 44.53.26.69

S.A.E.M.A.

SOCIÉTÉ ANONYME D'ÉCONOMIE MIXTE D'AMÉNAGEMENT

AMÉNAGEMENT URBAIN

11^e arrondissement
Z.A.C. DORIAN

17^e arrondissement
Z.A.C. CHAMPERRET

RÉALISATION D'ÉQUIPEMENTS PUBLICS MUNICIPAUX

ASSISTANCE & CONTRÔLE
d'opérations dans :
les 16^e et 17^e arrondissements
Z.A.C. PORTE MAILLOT

le 16^e arrondissement
P.A.E. PARC de PASSY

14, boulevard de Reims - 75017 PARIS
Tél. 40 53 00 22

William PERREAULT s.a.

OPQCB 170 - 172***

DÉMOLITION TERRASSEMENT

VENTE DE MATÉRIAUX DE RÉCUPÉRATION

Poutres chêne, tuiles
Pierres, pavés, tomettes
Cheminées, ferronnerie

52 bis, av. Gabriel-Péri
78360 Montesson - Tél. 39 52 39 16

RN 13 - Les Grands Champs
78240 Chambourcy - Tél. 39 65 11 55

SEMAVIP

Depuis 1986, la SEMAVIP, Société d'Économie Mixte d'Aménagement de la Ville de Paris, réalise de nombreuses opérations de requalification urbaine au Nord-Est de Paris.

Chacune de ses interventions témoigne d'un souci de qualité architecturale et environnementale et privilégie le traitement des espaces publics.

Places, mails, jardins publics, d'opération en opération, elle ponctue les compositions architecturales par des espaces de vie et de convivialité :

- *Abords du Bassin de La Villette sur 800 m de long et 150 m de large, depuis la Rotonde de Stalingrad jusqu'au Canal de l'Ourcq,*

CPO 45 80 81 29 / PROMOSEM : 45 75 63 33 - Photo : F. ACHDOU

- *Allée Darius Milhaud, mail piétonnier d'un kilomètre de long, depuis la Porte de Pantin jusqu'au parc des Buttes-Chaumont, dans la ZAC Manin-Jaurès,*
- *Mail Leibnitz-Belliard sur 400 m de long et jardin public dans la ZAC Moskowa,*
- *Nombreux projets de restructuration d'espaces publics dans le cadre de la ZAC Paris Villette-Aubervilliers.*

semavip
Société d'Economie Mixte d'aménagement de la ville de Paris
32,rue de Cambrai 75019 Paris - Tél. : (1) 42 05 03 83 - Fax : (1) 42 05 02 96

TRIAL
Constructeur

REALISE fin 1993
à 40 m du parc des Buttes Chaumont

LA VILLA DU PARC
54, rue des Alouettes,
Paris 19 ème

- Petit immeuble
- Quartier calme et résidentiel
- Studios, 2P, 3/4 Pièces dupleix

71, rue de la Tour, 75116 PARIS
(1) 40.72.70.00

COFIROUTE : LE SAVOIR-FAIRE AUTOROUTIER

730 kilomètres en service

L'Océane : Paris-Le Mans/Angers-Nantes • Le Mans-Vitré (A 81)
L'Aquitaine : Paris-Orléans-Poitiers • Orléans-Bourges (A 71)

Une amélioration constante des prestations de service

COFIROUTE

77, av. Raymond-Poincaré 75116 Paris - (1) 47 55 70 00

INDEX DES ANNONCEURS

BRGM – bureau de recherches géologiques et minières ..... p. 261
CHAMBRE DES GÉOMÈTRES-EXPERTS DE PARIS ..... p. 246
COFIROUTE ..... p. 266
COGEDIM ..... p. 243
C.G.2A – compagnie générale d'applications ascenseurs ..... p. 262
COPRA ..... p. 241
EDF-GDF ..... p. 260
FOUGEROLLE ..... p. 248
FRADIM ..... p. 263
GEAI 80' ..... p. 244
GRANDS MOULINS DE PARIS ..... p. 268
GROUPE HOCHE ..... p. 255
HLM "TOIT ET JOIE" ..... p. 242
NOUVEAUX CONSRUCTEURS (LES) ..... p. 259
OPAC – office public d'aménagement et de construction de Paris ..... p. 261
PERREAULT WILLIAM ..... p. 264
PIERREUX DE FRANCE ..... p. 258
S.A.E.M.A. – société anonyme d'économie mixte d'aménagement ..... p. 264
SAEMAR SAINT-BLAISE – société d'économie mixte d'aménagement et de rénovation du secteur Saint-Blaise ..... p. 260
SAEMES ..... p. 262
SAGI – société anonyme de gestion immobilière ..... p. 257
SEMAEST ..... p. 249
SEMAPA – société d'économie mixte d'aménagement de Paris ..... p. 254
SEMAVIP – société d'économie mixte d'aménagement de la ville de Paris ..... p. 265
SEMEA XV – société d'économie mixte d'équipement et d'aménagement ..... p. 264
SEMIDEP – société anonyme d'économie mixte immobilière interdépartementale de la région parisienne ..... p. 268
S.E.M.I.R.E.P. – société anonyme d'économie mixte de rénovation du secteur Plaisance ..... p. 253
S.G.I.M. – société de gérance d'immeubles municipaux ..... p. 264
SO.PAR.E.M.A. – société parisienne d'économie mixte d'aménagement ..... p. 247
SO RE NO BEL – société de rénovation du nouveau Belleville ..... p. 256
SOFAP-HELVIM ..... p. 252
SORIF – société de réalisations immobilières et financières ..... p. 267
SPIE BATIGNOLLES ..... p. 250
TRIAL CONSTRUCTEUR ..... p. 265

RÉGIE PUBLICITAIRE
ÉDITIONS BRES
DIRECTEUR : FRANCIS BORELLI
30, rue bergère 75009 Paris
Tél. 45.23.02.17 – 45.23.03.88

SORIF

LE FUTUR EST EXIGEANT

PARIS 12e - avenue Daumesnil - Centre des métiers d'art
14 000 m² de commerces et activités et programme de logements*

CONSEILLER

Proposer les meilleurs choix, en pleine connaissance du marché actuel, de son évolution, et des tendances pour le futur.

S'ENGAGER

S'impliquer totalement et rapidement sur un projet, en toute responsabilité.

BATIR

Des immeubles d'habitation ou de bureaux, des complexes commerciaux, sportifs, ou industriels, des ensembles hôteliers... pour des villes dynamiques à l'image des performances de notre époque.

RENOVER

Pour répondre aux exigences du futur tout en préservant les richesses du passé.

MAITRISER

Car seule une action pensée dans ses moindres détails peut garantir la maîtrise des coûts, des délais, et de la qualité.

RESOUDRE

Par l'expérience et l'ingénierie immobilière, car la réalisation de programmes clés en main exige une maîtrise parfaite des problèmes financiers, fiscaux et administratifs.

SORIF

* Copromotion avec SFIII

SOCIÉTÉ DE RÉALISATIONS IMMOBILIÈRES ET FINANCIÈRES - 112, avenue Jean-Baptiste Clément 92100 BOULOGNE. 48 25 42 42

GRANDS MOULINS DE PARIS

Partenaire des artisans boulangers

USINE DE PARIS

43, quai Panhard et Levassor - 75013 PARIS - Tél. 44 24 75 75

AU SERVICE DES DEPARTEMENTS ET COMMUNES
de la Région Ile-de-France

SEMIDEP

Société Anonyme d'Economie Mixte Immobilière Interdépartementale de la Région Parisienne

construit, réhabilite, gère,
réalise vos équipements publics

Bureaux : 7, avenue de la République - 75011 PARIS - Tél. 43 38 08 06 - Télécopie 47 00 83 12

INDEX DES ŒUVRES

Cet index porte sur les projets d'aménagement et les réalisations présentés dans les articles, les illustrations et les fiches du présent ouvrage.
Les renvois à des articles figurent en caractère romain (ex.: 39), les renvois à des fiches en gras (ex.: **39**) et ceux des illustrations en italique (ex.: *39*).

ALPHAND Jean Charles Adolphe, ingénieur
Les promenades de Paris, 29, 30, 31, 33, 50, *51*
Aménagement du boulevard Richard-Lenoir, 62

ALTHABEGOETY Bernard, BAYLE Annick, architectes
AGENCE PHUSIS, paysagiste
Consultation pour l'aménagement du boulevard Richard-Lenoir, **66**

API PAYSAGES, paysagiste
LORENZO Mario, architecte
Concours pour la place des Fêtes, *193*

APRAH - GULGONEN Ahmet et Florence –, architectes, BOURGEOIS Alain, architecte associé
Concours pour la place Chalon, *196*

ARCHES/PARAGES, paysagiste
Concours pour le parc André-Citroën, *104*

ARCHITECTURE STUDIO
Concours pour la place Chalon, *197*

ARXIU GRAFIC DE PROJECTO I OBRES DE L'AJUNTAMENT DE BARCELONA
Plan des aires nouvelles de centralité, *181*
Plan des espace publics en 1992, *181*
Place de la cathédrale, *183*
Rambla Poble Nou, *184*
La "bordure universelle", *186*
Rambla de Catalogne, *187*

ATELIER ARPAGE, paysagiste
Concours pour la rue de Flandre, *206*

ATELIER PARISIEN D'URBANISME
Aménagement de la ZAC Reuilly, *21*
La Seine et les espaces publics, *39*
La Seine, l'axe Ouest et le quartier Seine rive gauche, *39*
Schéma de mise en valeur des canaux dans Paris, 58, *60*
Plan programme du boulevard Richard-Lenoir, *61*
Comparaison graphique des principaux grands parcs parisiens, *89*
Esquisse préliminaire du parc Citroën-Cévennes et coupe, *98*
Etudes pour le parc et le quartier de Bercy, *125*
Plan des contraintes du concours pour le parc de Bercy, *132-133*
Etude pour la Butte aux Cailles, *216, 218 à 223*

ATELIER RUELLE, paysagiste
Concours pour la place des Fêtes, *193*

BATTLE DURANY Enrique, architecte
CARRILLO DE ALBORNOZ, paysagiste
Concours pour le parc de Bercy, *134-135*,

BEAUDOUIN Eugène, architecte (attribué à)
Projets d'aménagement et d'extension des établissements de l'Université de Paris, *38*

BELGRAND Eugène, ingénieur
Couverture du canal Saint-Martin, *61*, 62

BERGER Patrick, JODRY Jean-François, VIGUIER Jean-Paul, architectes, CLÉMENT Gilles, PROVOST Alain, paysagistes
La parc André-Citroën, *91, 92, 93, 95, 97, 118, 121*

BERGER Patrick, architecte
CLÉMENT Gilles, paysagiste
Concours pour le parc André-Citroën, *101, 121*

BERGER Patrick, architecte
SEEE, ingénieurs conseil
Concours pour la passerelle Solférino, *211*

BERI Marc, architecte
Concours pour la rue de Flandre, *207*

BONNIER Louis, architecte
Etudes comparatives des possibilités offertes par les réglementations parisiennes, *32*

BRENAC Olivier, GONZALEZ Xavier, architectes
Concours pour la place Chalon, *198*

BUFFI Jean-Pierre, architecte
Principe de coordination architecturale pour le front du parc de Bercy, *127*, 129

CALATRAVA VALLS Santiago, architecte-ingénieur
SETEC TPI, bureau d'études techniques,
Concours pour la passerelle Solférino, *212*

CAPART Jean-Noël, paysagiste-urbaniste
NORMAND Raymond, bureau d'études techniques
Concours pour le parc André-Citroën, *102*

CHAIX Philippe, MOREL Jean-Paul, architectes
RFR Structure, bureau d'études,
Concours pour la passerelle Solférino, *212*

CHEMETOFF Alexandre, paysagiste
Consultation pour le réaménagement des Champs-Elysées, 72, **81**

CHEMETOV Paul, HUIDOBRO Borja, architectes
Concours pour la place Chalon, *199*

COLBOC Pierre, architecte
ATELIER PAYSAGE, paysagiste
Concours pour le parc de Bercy, *136-137*

COLBOC Pierre, BARDON Renaud, architectes
Concours pour la place Chalon, *200*

CORAJOUD Michel, paysagiste
Réaménagement de la porte Dauphine, *41*

CORAJOUD Michel, paysagiste
BERI Marc, architecte
Concours pour la place des Fêtes, *194*

COULON Jacques, paysagiste
DEMAGNEZ Bertrand, architecte
Concours pour le parc de Bercy, *136-137*

DAVIOUD Gabriel, architecte
Place Saint-Michel, *27*, 28
Aménagement du boulevard Richard-Lenoir, 62
DEBULOIS François, architecte
API, paysagiste
Concours pour le parc André-Citroën, *107*

DESCHAMPS Jean-Paul, architecte
Concours pour la place Chalon, *201*

DESLAUGIERS François, architecte
MULLER Jean, ingénieur
Concours pour la passerelle Solférino, *213*

DIRECTION DE LA VOIRIE DE LA VILLE DE PARIS
Rénovation de la rue Crémieux, *54*
Aménagement de la place des Petits-Pères, *55*
Aménagement d'un caniveau pour chien, avenue Ledru-Rollin, *55*
Transformation de la rue de Lutèce, *165*

DRUMMOND Didier, architecte
La zone piétonne du II[e] arrondissement, *227, 228, 229, 230*

FERRAND Marilène, FEUGAS Jean-Pierre, HUET Bernard, LEROY Bernard, architectes
LE CAISNE Ian †, RAGUIN Philippe, paysagistes
Aménagement du parc de Bercy, 128,129, *130, 131*

FERRAND Marilène, FEUGAS Jean-Pierre, HUET Bernard, LEROY Bernard, architectes
LE CAISNE Ian, paysagiste
Concours pour le parc de Bercy, *138-139, 148, 149, 150-151, 153*

FERRARA Guido, paysagiste
MAZZANTI Giancarlo, architecte
Concours pour le parc de Bercy, *140-141*

FISZER Stanislas, architecte
Concours et études pour la place Chalon, *202*

FORTIER Bruno, ROTA Italo, architectes
Concours pour la place des Fêtes, *194*
Mise en valeur du pont de Bir-Hakeim, *224-226*

FUKSAS Massimiliano, architecte
OVE ARUP & PARTNERS, ingénieurs conseils
Concours pour la passerelle Solférino, *213*

FURET Catherine, architecte
Concours pour la place Chalon, *204*

GHIULAMILA Alexandre, MILLIEX Jean-Michel, architectes
Parc Georges-Brassens, *86*

GIANNINI Alessandro, BRUSCHI Carlo, architectes-paysagistes
Concours pour le parc André-Citroën, *109*

GRUNIG-TRIBEL Liliane, paysagiste, TRIBEL François, architecte, TRIBEL-HEINZ Annie, designer
Concours pour la place des Fêtes, *195*

GRETHER François, architecte
OSTY Jacqueline, paysagiste
Typologie des quais parisiens, *15*
Etude pour l'aménagement des quais de Seine rive gauche, *157*, *160*

HABER Shamaï, sculpteur
Le terre-plein miroir de la place de Catalogne, 158, *165*

HENARD Eugène, architecte
Projet de rue pour une ville de l'avenir, 36

HENARD Eugène, avec AGACHE Donat-Alfred et PROST Henri, architectes
Plan d'extension et de transformation de Paris, *35*

HIGSON Patrick, PEARSON Michael, architectes-urbanistes
Concours pour le parc de Bercy, *140-141*

HUET Bernard, architecte
Consultation pour le réaménagement des Champs-Elysées, 74, *74-75*, **82**
Aménagement de la place Stalingrad, *165*, 193
Concours pour la place des Fêtes, *195*

ILEX
Concours pour la rue de Flandre, *208*

LAFAY Bernard, président du Conseil municipal de Paris
Esquisse de plan directeur de Paris, *47*

LE CAISNE Ian, paysagiste
FERRAND Marilène, FEUGAS Jean-Pierre, LEROY Bernard, architectes
Concours pour le parc André-Citroën, *110*

LE CORBUSIER
Plan Voisin, 18, 195

LEDOUX Claude Nicolas, architecte
Projet pour la ville de Chaux, 18

LEMOINE Bertrand, architecte
AGENCE TER, paysagiste
Consultation pour l'aménagement du boulevard Richard-Lenoir, **68**

MANGIN David, architecte
OSTY Jacqueline, paysagiste
Consultation pour l'aménagement du boulevard Richard-Lenoir, **67**
Aménagement du boulevard Richard Lenoir, *23*, *63*
Grille d'arbre pour le boulevard Richard Lenoir, *57*
Grilles et passerelles pour le boulevard Richard Lenoir, *64*

MARGUERIT Alain, paysagiste
Consultation pour le réaménagement des Champs-Elysées, 72, **83**

MARTIN DU GARD Jean-Paul, BEAUDOUIN Laurent, ROUSSELOT Christine, architectes
SGARD Jacques, paysagiste
Concours pour le parc André-Citroën, *113*

MAURIOS Georges, architecte
Concours pour la place Chalon, *203*

MIMRAM Marc, architecte-ingénieur
SOGELERG, bureau d'études techniques
Concours pour la passerelle Solférino, *213*, *215*

MISSION CHAMPS-ELYSEES
Caractéristiques du réaménagement des Champs-Elysées, *71*
Amandement au POS et phasage des travaux, *73*

MITROFANOFF Wladimir, architecte
Concours pour la place Chalon, *203*

NORDEMANN Francis, architecte
GALI Bet, paysagiste
Concours pour le parc de Bercy, *142-143*

OLMSTED Frederick L., paysagiste
Central Park, 31

OMA – KOOLHAAS Rem, ZENGHELIS Elia –, architectes
CORAJOUD Claire, paysagiste
Concours pour le parc André-Citroën, *105*

PAGES Muriel, architecte
Etudes pour la voirie du quartier de Bercy, *127*, 129

PATTE Pierre, architecte
Plan général de Paris, *25*

PIANO Renzo, ROGERS Richard, architectes
Centre d'art et de culture Georges-Pompidoux, *19*, 20

PRICE, LOW & CULLEN, architectes
MEDHURST John, paysagiste
Concours pour le parc André-Citroën, *112*

PRUNET Pierre, architecte
Réaménagement de la place Vendôme, *154*, 231, *231*, *232*

SARFATI Alain, architecte
SAMEL Gilbert, paysagiste
Concours pour le parc de Bercy, *144-145*

SCHUCH André, LUKASIEWICZ Christophe, BOTELLO Serge, architectes
Consultation pour le réaménagement des Champs-Elysées, 74, **84**

SCHWEITZER Rolland, architecte
Aménagement des espaces publics de la ZAC Reuilly, *21*

SOMERJAY, architecte
LONDON LANDSCAPE CONSORTIUM, paysagiste
Concours pour le parc de Bercy, *146-147*

SORIA Pierre, DUSOLLE Michel, architectes,
ATELIER ACANTHE - Philippe Niez, paysagiste
Concours pour la rue de Flandre, *209*

VACHEROT Laurence, paysagiste
CHARPENTIER Jean-Marie, architecte
Concours pour le parc de Bercy, *144-145*

VALODE Denis, PISTRE Jean, et associés, architectes
OVE ARUP & PARTNERS, ingénieurs
Concours pour la passerelle Solférino, *214*

VANDENHOVE Charles, DE WISPELAERE Prudent et associés, architectes,
MALINOWSKY Marc, GROUPE ALTO, consultant technique
Concours pour la passerelle Solférino, *214*

VIGUIER Jean-Paul, JODRY Jean-François, architectes
PROVOST Alain, paysagiste
Concours pour le parc André-Citroën, *115*, *117*

WILMOTTE Jean-Michel, designer
Mobilier pour les Champs-Elysées, 76, *77*

WINOGRADOFF et WINOGRADOFF, architectes
COUSSERAN Alain, paysagiste
Consutation pour l'aménagement du boulevard Richard-Lenoir, **69**

WORMSER Vincent, architecte
Consultation pour le réaménagement des Champs-Elysées, 74, **85**

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

AGPOAB : p. 183, p. 184, p. 186, p. 187 ; Apur : p. 19 h et b, p. 23 b, p. 45 h et b, p. 48, p. 54, p. 55 b, p. 56, p. 64, p. 93 h, 123 h et m, p. 220, p. 221, p. 222, p. 223, p. 227, p. 228, p. 229, p. 230 ; Quentin Bertoux : p. 10, p. 42, p. 86, p. 154, p. 190, p. 235 ; Documentation Française, interphotothèque : p. 92, 123 b, p. 192, p. 205, p. 210 ; DV : p. 55 h ; DPE. : p. 55 m, p. 169 ; IGN : p. 217 ; André Lortie : p. 232, p. 13 ; Mairie de Paris : Henri Garat p. 6, Lefeuvre, p. 173, Pignol p. 179 ; Mission Champs-Elysées : p. 73, p. 79 ; Jérôme Saint-Loubert Bié : p. 59 ; Fernando Urquijo : p. 91, p. 93 b, p. 95.

CRÉDITS DES DESSINS APUR

Christiane Blancot – Patrice Bouny, p. 62, p. 63 b ; Josette Cocardon, p. 222 ; Patrick Galas, p. 39 h, p. 61, p. 65, p. 80, p. 89, p. 98 b, p. 99, p. 132, p. 192, p. 196, p. 205, p. 210, p.216 h, p. 218, p. 219, p. 224, p. 227, p. 231 ; François L'Hénaff : p. 220, p. 221, p. 222, p. 223 ; Philippe Mathieu, p. 23 n° 3 et n° 4 ; Pierre Micheloni, p. 125 ; Jean-Michel Milliex, p. 98 h ; Jean-Paul Vitali, p. 216 b

Achevé d'imprimer
sur les presse de
l'imprimerie Istra BL
à Strasbourg
le 4 juin 1993