



Design urbain: approches théoriques

Approches historique et conceptuelle

Volume 1



Michel Max Raynaud et Pauline Wolff

Sous la direction de Gérard Beaudet et Clément Demers



OBSERVATOIRE IVANHOÉ CAMBRIDGE
DU DÉVELOPPEMENT URBAIN ET IMMOBILIER

Université 
de Montréal

Design urbain : approches théoriques

Michel Raynaud

Pauline Wolff

Trames

2009

L'Observatoire SITQ du développement urbain et immobilier

L'Observatoire SITQ du développement urbain et immobilier a été créé en 2006, grâce à la contribution financière de SITQ (www.sitq.com). Il a changé de nom en 2011 et s'appelle dorénavant l'Observatoire Ivanhoé Cambridge du développement urbain et immobilier. Sa mission est d'approfondir la compréhension des relations entre l'immobilier et le développement urbain, la gestion urbaine et l'urbanisme.

Le comité scientifique est composé des personnes suivantes : Gérard Beaudet, Clément Demers, François Des Rosiers, Paul Lewis, Tiiu Poldma.

L'Observatoire est installé à la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal.

<http://observatoire-ivanhoe-cambridge.umontreal.ca>

www.ame.umontreal.ca

© Michel Max Raynaud et Pauline Wolff

Dépôt légal Bibliothèque nationale du Québec

4e trimestre 2009

ISBN 978-2-9810665-1-0

Présentation

Ce travail représente les premières étapes d'une recherche en cours. Chacun des chapitres ouvre des perspectives de recherches et ne veut en fermer aucune. La suite de ce travail portera sur la suite des approches théoriques : les disciplines, les techniques et les valorisations.

Ce travail constitue un des deux volets du projet de recherche sur le design urbain. Le second volet est intitulé *L'impact économique des décisions en matière de design urbain* par Jean-Pierre Sirois sous la direction de François Des Rosiers, Université de Laval. Ce texte fait l'objet d'une publication séparée dans la cadre de l'Observatoire SITQ.

Nous avons voulu tout d'abord répondre aux questions que se pose tout urbaniste mis en face du concept de design urbain. Ce domaine est encore suffisamment nouveau pour nécessiter qu'on le définisse.

Ce besoin de définition ne pouvait se faire sans un détour historique. Les projets sur la ville sont aussi anciens que la ville elle-même. Le design urbain plonge ses racines dans ce terreau historique. Il fallait comprendre de quelle manière et dans quelles proportions il a hérité de cette histoire. Bien plus, entre l'Europe et l'Amérique, le sens de l'urbanisme diverge. Les pratiques s'influencent, mais les définitions ne sont pas identiques. Il fallait rétablir les particularités et tenter de trouver les convergences possibles.

La mondialisation a remodelé le réseau des villes. Le monde s'urbanise bien loin des images et des références traditionnelles. Il convient d'envisager de nouveaux outils. Le design urbain pourrait se révéler un des plus performants.

De l'analyse à la théorie, nous avons tenté une modélisation de cet outil et nous avons soumis ce modèle à l'épreuve de quelques analyses urbaines.

Une première version de ce texte a été produite en juin 2007 et a fait l'objet le 26 juin 2007 d'une présentation partielle en séminaire à la Faculté de l'Aménagement de l'Université de Montréal. À ce séminaire, présenté par Gérard Beaudet, Michel Raynaud et Pauline Wolff, participaient:

- Mme Tiiu Poldma, Université de Montréal
- Mme Anne Cormier, Université de Montréal
- Mme Marie Lessard, Université de Montréal
- M. Michel Barcelo, Université de Montréal
- M. Georges Adamczyk, Université de Montréal
- M. Alan Knight, Université de Montréal
- M. Nik Luka, Université McGill
- M. Bernard St-Denis, Université de Montréal

Le présent travail a été revu et corrigé par les auteurs en avril-mai 2009.

Michel Raynaud

Pauline Wolff

TABLE DES MATIÈRES

DIX QUESTIONS POUR SITUER LE DESIGN URBAIN	11
1. Quelle est la définition du design urbain ?	11
2. Quelles sont les origines du design urbain ?	12
3. Quelles sont les différences entre Urban Design, City Design, design urbain, projet urbain et composition urbaine ?	13
4. Quels sont les domaines qui sont concernés par le design urbain ?	13
5. Quels sont les acteurs du design urbain ?	14
6. Où se situe le design urbain ?	14
7. Quel est le champ d'intervention du design urbain ?	15
8. Quels sont les objectifs du design urbain ?	15
9. Quels sont les moyens du design urbain ?	16
10. Quel est le rôle du design urbain dans le développement des sociétés ?	17
Annexe 1 : Tableau des significations comparées entre Urban Design et Design urbain	19
APPROCHE HISTORIQUE	21
Dessein et dessin	21
• Le dessein urbain	21
• Les trois desseins de l'aménagement des villes : l'ordre, la sécurité, la propagande	22
• Le dessein municipal	22
• Tracé et dessein : le décor urbain e	24
• La politique de l'art urbain (XVIIIe) : ingénierie urbaine et composition	24
Urbanisme démocratique.....	26
• Haussmann et Cerdá : les contrats urbains	26
• La composition technique, et la composition politique	27
• La vitrine urbaine : les expositions (City Beautiful)	28
• L'historicisme : le pittoresque comme réappropriation urbaine	28
Parenthèse fonctionnaliste	29
• La non-ville wrightienne	31
• Le design urbain ou le retour à l'image	32
• La ville retrouvée	33
• Du dessein au design : malentendus idéologiques et consuméristes	33
SITUATION DU DESIGN URBAIN.....	35
• La naissance de l'Urban Design	35
• Un débat toujours ouvert	37
• Le design urbain en Europe	38
• L'urbanisation mondiale : les nouveaux enjeux d'une gouvernance urbaine	39
• La remise en question : densité ou non densité ?	40
Annexe 2 : Parallèle entre la Déclaration de Bruxelles et la Charte du New Urbanism	41

VERS UN URBANISME DURABLE	43
• Les contextes du projet urbain et l'urbanisme durable.	43
• Les moyens et les acteurs du design urbain	47
ÉTUDES DE CAS, ESQUISSES.....	51
Birmingham (Angleterre).....	53
Le Quartier international de Montréal (Canada)	57
Bilbao (Espagne)	61
Portland, Oregon (États-Unis).....	61
Autres exemples à travers le monde.....	62
BIBLIOGRAPHIE.....	65
Articles.....	65
Ouvrages.....	66

DIX QUESTIONS POUR SITUER LE DESIGN URBAIN

Design urbain, *Civic Design*, *Urban Design*, *City Design* et de nombreux autres termes sont utilisés aujourd'hui, souvent dans la plus grande confusion, pour désigner des interventions de natures variées sur le tissu de la ville et sur l'espace urbain. Avant d'engager une réflexion sur l'origine, la nature et les objectifs du design urbain, il est nécessaire de répondre à des questions récurrentes systématiquement posées à chaque fois que le design urbain est évoqué. Nombreux sont les auteurs qui y répondent, mais souvent la réponse est fragmentaire et ne correspond qu'à un des aspects du domaine du design urbain. Nous y reviendrons plus en détail dans les chapitres « Approche historique » et « Situation du design urbain »; de même que nous ouvrirons des débats qu'il n'était pas opportun d'aborder dans cette partie. Il ne s'agit dans ces définitions que de donner des grandes lignes de ce que devrait être le design urbain comme outil d'aménagement de l'espace.

1 QUELLE EST LA DÉFINITION DU DESIGN URBAIN ?

Il faut d'abord situer le design urbain par rapport à l'urbanisme. Si on s'en tient à une définition simple, le design urbain fait partie d'un ensemble plus vaste de pratiques touchant la ville et son territoire et que, depuis Cerdá on appelle *urbanisme*. Mais dans la tradition historique et les théories, il est souvent difficile de les distinguer l'un de l'autre. Entre l'urbanisme et le design urbain, on constate à la fois une différence d'échelle, et par conséquence des différences de nature d'intervention, de compétence et de moyens.

Son échelle est une échelle de préhension humaine, c'est-à-dire à l'intérieur du champ d'action, de perception et de pratique de l'individu dans un territoire précis. C'est ainsi que le design urbain a été caractérisé à travers les thèses de ses premiers théoriciens lors des premières conférences organisées par la *Graduate School of Design* à Harvard. Cette notion d'échelle est fondamentale lorsqu'on veut distinguer le design urbain des autres pratiques touchant la ville.

En ce qui concerne la nature de son intervention, par rapport à l'urbanisme qui opère au niveau des intentions et des di-

rections d'aménagement d'un territoire, le design urbain touche essentiellement à la mise en œuvre en trois dimensions. Même si parfois son champ d'intervention peut paraître étendu, ce champ reste lié à sa capacité opérationnelle et aux résultats visés.

Il faut enfin insister sur trois aspects fondamentaux qui lui sont indispensables: l'acte volontaire de programmation, l'acte volontaire d'aménagement spatial et l'acte volontaire de réception de l'aménagement par la population. C'est en cela qu'il est important de penser l'acte de design urbain comme un acte résolument moderne et démocratique même si, comme nous le verrons, il puise certaines de ses inspirations et de ses méthodes dans une histoire urbaine lointaine.

Afin d'éviter, comme cela se produit souvent, des confusions d'interprétation, il est important de bien distinguer l'urbanisme, comme pratique générale sur la ville, du design urbain, acte d'intervention programmée sur un espace déterminé dans un contexte spatial, économique, politique et social précis.

2 QUELLES SONT LES ORIGINES DU DESIGN URBAIN ?

Le design urbain est une invention moderne même si un certain nombre de références utilisées peuvent avoir des origines anciennes.

Historiquement, il est possible d'affirmer à partir des données archéologiques et littéraires que la volonté d'agir sur l'espace urbain date de l'origine même de la création de la ville comme symbole d'un pouvoir. Ce *dessein* urbain — terme à utiliser avec beaucoup de précaution — s'est matérialisé dans un *dessin* urbain qui avait comme principal objectif de contrôler l'image de certains lieux culturels et politiques et d'utiliser l'image de la ville dans un but de propagande (on parlerait aujourd'hui de *branding* ou de *marketing spatial*) pour un pouvoir qui s'installait de façon souvent autoritaire. Il en allait de même pour les installations techniques, comme par exemple celles d'adduction d'eau ou d'assainissement qui étaient d'abord voulues comme des dons faits à la population naturellement pour son bien-être mais avant tout pour faire valoir la mansuétude du pouvoir. Cette opération d'image à la fois politique, spatiale et technique s'est perpétuée jusqu'au XVIII^e siècle, moment où, avec les statistiques, sont apparues les notions de population, d'hygiène, d'épidémies et d'économie urbaine.

On peut dire que s'est progressivement imposée la notion de démocratie urbaine à la fois différente du pouvoir municipal médiéval et de l'autorité arbitraire des princes. Cette notion a nécessité d'envisager un urbanisme basé non seulement sur le programme — c'est un emprunt classique — mais sur le contrat, c'est-à-dire une entente tacite ou négociée sur les objectifs, un contrôle des moyens et des actions, la recherche d'intérêts partagés qui ne soient plus au profit de quelques-uns mais du plus grand nombre.

Le malentendu historique le plus fréquent a été de confondre cette volonté de maîtriser l'image d'une ville du point de vue uniquement esthétique avec l'aménagement urbain tel que nous le connaissons depuis Haussmann.

La rupture essentielle se produit en 1755 au Portugal après le Désastre de Lisbonne. Elle est due au Marquis de Pombal qui fait appel pour la première fois non plus à des architectes pour reconstruire la ville mais à des ingénieurs militaires. C'est également à des ingénieurs qu'Haussmann confie l'exécution de son Plan pour Paris et Cerdá impose à son tour à Barcelone sa propre expertise d'ingénieur. S'ouvre alors un conflit entre deux formes d'aménagement : l'aménagement « technique » que l'on retrouve chez Hénard par exemple, et l'aménagement « pittoresque » dont Sitte est le plus éminent représentant. La Reconstruction européenne après la Seconde Guerre Mondiale verra s'affronter et parfois se concilier ces deux tendances.

Tout cela va être balayé par le Mouvement moderne. On oublie souvent que c'est au Mouvement moderne et à son refus de considérer positivement l'héritage urbain, que l'on doit d'avoir substitué l'image de l'objet architectural à l'image de l'espace urbain. Le Mouvement moderne a cru pouvoir répondre scientifiquement aux problèmes de la ville et des sociétés urbaines en disloquant la complexité urbaine et en la réduisant à un jeu de fonctions primaires. La ville n'était plus que le théâtre des interventions séparées des architectes pour les bâtiments, des paysagistes pour les espaces ouverts et des ingénieurs civils pour les routes et les réseaux. On répondait aux besoins par des esthétiques radicales. Mais, c'est surtout en refusant de reconnaître la propriété foncière à la fois comme mémoire et comme structure morphologique, sociale et économique, que le Mouvement moderne a porté un coup fatal à la ville.

La théorisation d'une image urbaine et d'une complexité vers la fin des années 1950, grâce à des théoriciens comme par exemple Kevin Lynch et Gyorgy Kepes aux États-Unis ou Ian Naim et Gordon Cullen en Angleterre, la valorisation d'une sensibilité urbaine avec les travaux de Erwing Goffman et Jane Jacobs ainsi que la mise en avant du foncier à travers les travaux européens sur la typo-morphologie, en

1. Même si paradoxalement on compte parmi les premiers théoriciens de l'*Urban Design* étasunien à Harvard, un certain nombre de membres éminents et actifs du Mouvement moderne, tels José Luis Sert, Jacqueline Tyrwhitt ou Eric Mumford. Cet aspect fera l'objet d'une étude dans la seconde partie de la recherche.

réaction aux diktats du Mouvement moderne¹, vont permettre progressivement un retour à la nature de l'espace historique de la ville. Il ne faut pas oublier qu'à cette époque s'affirment également divers courants d'histoire et de sociologie urbaines. C'est à partir de ce renouveau d'intérêt pour l'espace urbain dans toutes

ses dimensions, par la redécouverte de l'héritage historique et devant la nécessité de résoudre les crises qui commencent à secouer les villes en mutation et les tissus des banlieues en expansion, que naît le besoin d'outils nouveaux. Un de ces outils, c'est justement le design urbain.

3 QUELLES SONT LES DIFFÉRENCES ENTRE *URBAN DESIGN*, *CITY DESIGN*, DESIGN URBAIN, PROJET URBAIN ET COMPOSITION URBAINE ?

Il y a une véritable difficulté à harmoniser tous ces termes entre eux. La question reste ouverte de savoir s'il est possible de leur trouver un sens commun.

Le terme *Urban Design* apparaît plus précisément dans le vocabulaire urbanistique étasunien vers 1956. On a voulu voir en lui le successeur direct de la notion anglaise de *Civic Design* (*Liverpool University* en 1909), lui-même héritier de la tradition beaux-arts du mouvement *City Beautiful*. Mais l'*Urban Design* dépasse la simple représentation des bâtiments publics, des grands gestes architecturaux et des embellissements. L'*Urban Design* a ainsi été souvent assimilé de façon limitative à une partie émergente et visible de l'urbanisme : de l'aménagement des espaces publics aux esthétiques architecturales et au mobilier urbain. C'est en réduire arbitrairement le sens.

Il convient également de lever une autre confusion avec la composition urbaine. L'Europe traditionnellement fait une différence entre l'urbanisme et la composition urbaine. L'urbanisme traite de la totalité de la planification du territoire de la ville en intégrant à la fois la planification sociale et démographique, la planification fonctionnelle, l'ingénierie, l'économie et l'organisation spatiale. La composition urbaine, considérée comme une partie « noble » de l'aménagement urbain, se consacre à l'ordonnement des espaces publics, la régulation des formes et la disposition des bâtiments officiels et des monuments (en quoi il est

possible de la rapprocher du *Civic Design* qui s'occupe en priorité des lieux institutionnels d'exception).

Toujours en Europe, le « design urbain » a progressivement remplacé la « composition urbaine » dans les années 1970 ou le « projet urbain » encore utilisé aujourd'hui (avec l'ambiguïté sémantique du terme de *projet*) quand le terme de *design* a définitivement intégré le langage courant. La notion de *design* connotant un acte à la fois créateur et moderne, le mot s'est rapidement substitué à celui de *composition* plus en référence avec la tradition des Beaux-Arts. Les deux termes sont parfois confondus dans les ouvrages techniques ou les dictionnaires.

On voit également apparaître le concept de *City Design* sous la plume de Kevin Lynch² (Banerjee et al., 1991). Aujourd'hui, après des années de polémiques, surtout chez les urbanistes américains, la notion d'*Urban Design* semble chez un certain nombre d'auteurs avoir pris une orientation nouvelle. Elle cherche à centrer son champ d'action sur le contrôle de la forme urbaine en intégrant l'espace public, l'usager, l'ingénierie, le paysage et l'enveloppe construite. Cette notion thématiquement cohérente peut devenir un outil de projection, de production et de contrôle de l'espace urbain. Il est alors possible d'envisager que le design urbain et l'*Urban Design* puisse correspondre à une seule et même pratique.

2. Kevin Lynch : « *City Design : What It Is and How It Might Be Taught* ». Conférence donnée pour *Urban Design Colloquium* à l'Université de Californie à Berkeley en 1979.

4

QUELS SONT LES DOMAINES QUI SONT CONCERNÉS PAR LE DESIGN URBAIN ?

Trois domaines sont concernés par le design urbain : l'espace, le social, l'économie. Par ces domaines et par leur articulation dans le processus, le design urbain répond au paradigme du Développement durable.

Le design urbain concerne l'aménagement de l'espace; et cet espace est celui de l'urbain, au sens large. Il ne s'agit toutefois pas de l'aménagement de la ville dans son entier, ce qui correspondrait à la planification, mais de lieux banaux, sensibles ou non, à fort potentiel et souvent inexploités ou abandonnés. Lorsque l'on parle d'espace urbain, la confusion a parfois été de penser qu'il se résumait à une forme architecturale enveloppant un vide à vocation publique. Ce que laisse entendre la notion de *Civic Design*. Il s'agit en réalité de l'aménagement d'un espace au sens complet, c'est-à-dire comprenant aussi bien l'ingénierie que le paysagement, les architectures que les mobiliers urbains; toujours dans un double rapport d'échelle de préhension et de perception humaine.

L'autre domaine est celui de la population, qu'il s'agisse des habitants ou des usagers au sens large; de tous ceux qui par

nécessité ou par choix pratiquent l'espace d'une ville. Ce domaine qui touche pour partie aux théories de la pratique de la sociologie urbaine, concerne la notion d'usage au sens large. L'usager de la ville ne peut être réduit à des fonctions simples ou à des programmations arbitraires. On se trouve en face d'une perception et d'une pratique complexe de l'espace à laquelle le design urbain doit répondre dans toutes ses dimensions, du quotidien à l'exceptionnel. On ne peut éviter d'évoquer l'influence de l'ingénierie sociale et du tribu que l'urbanisme continue de devoir lui payer.

Enfin l'économie constitue le moyen par lequel le design urbain peut se mettre en œuvre et, en retour, par la valorisation qu'il crée, attirer et produire des richesses directes ou induites à court et à long termes. C'est pour cette raison que le rôle du foncier demeure essentiel dans l'aspect économique du design urbain. Le contrôle de tout projet de design urbain et l'atteinte de ses objectifs passent nécessairement par le contrôle des mécanismes économiques privés ou publics dont il dépend.

5

QUELS SONT LES ACTEURS DU DESIGN URBAIN ?

Il y a trois catégories d'acteurs distincts dans le processus de l'aménagement de la ville : les décideurs, les exécutants et les usagers. Par décideurs, il faut entendre les acteurs qui en amont du projet proposent et investissent. Par exécutants, il faut entendre les constructeurs, les contrôleurs et les promoteurs; tous ceux qui sont en charge de transformer l'idée en réalité. Par usagers, il faut entendre ceux à qui sont destinés ces aménagements. Leur rôle devient d'autant plus important le développement des concertations prend de l'ampleur.

En ce qui concerne la conception-exécution, l'ambiguïté du mot *design*, qui

signifie à la fois dessein (projet) et dessin (image) d'une part et la filiation du design urbain avec la notion de « composition urbaine » d'autre part, ont laissé croire que le Design relevait pour l'essentiel de l'architecture. Certains auteurs européens dont Aldo Rossi ou Carlo Aymodino à la suite de Saverio Muratori, ont participé activement à la diffusion de cette idée en interprétant volontairement de façon libre et détournée l'analogie de la formule albertienne « La cité est une très grande maison, et [...] inversement la maison elle-même est une toute petite cité ». De plus, comme fournisseurs presque exclusifs du corps récent des urbanistes opéra

3. Cela est à moduler en fonction des cultures et des modes de formation professionnelle qui diffèrent selon les pays. Par exemple entre la France, le Royaume-Uni et l'Italie, l'architecture et l'urbanisme peuvent être soit dissociés soit intégrés à un même ensemble.

tionnels, les écoles d'architecture³ ont, en mêlant volontairement leurs activités renforcé cette confusion.

Le développement des aménagements urbains, à l'exemple de l'urbanisme végétal des années 1990, particulièrement les travaux de paysagement des rues, boulevards et places de villes, ont conduit les architectes-paysagistes à revendiquer à leur tour une légitimité exclusive du design urbain.

Bien que plus discrets, les ingénieurs, légitimés par l'importance qu'ils ont prise avec Haussmann et Cerdá, s'affirment de façon de plus en plus insistante pour revendiquer leur part de la pratique confisquée et du monopole revendiqué par les architectes.

Quelle que soit la profession revendicatrice, il s'agit jusqu'ici toujours de producteurs de dessins et d'images. Or le design urbain relève autant de la volonté politique et sociale que du potentiel économique disponible, qu'il soit public ou privé. Il ne peut être question de limiter les acteurs du design urbain aux seuls producteurs de formes. Les populations, les élus, les groupes d'intérêts et les investisseurs ont la même légitimité dans le processus que les urbanistes, les architectes, les architectes paysagistes, les ingénieurs ou les designers. Il faut au contraire considérer qu'ils font tous partie du processus de design urbain.

6

OÙ SE SITUE LE DESIGN URBAIN ?

Le design urbain articule la partie du processus comprise entre la problématique (analyse, identification des enjeux, formulation des solutions et décision) et les résultats : les objectifs et les moyens. Il contrôle la pertinence des choix par rapport aux objectifs, il assure par les moyens réglementaires et contractuels mis en œuvre la cohérence du projet, garantit l'efficacité et de nos jours la durabilité des résultats.

Il se situe techniquement entre la planification et la mise en œuvre. Il fait partie d'ensembles urbains et répond structurellement et fonctionnellement à ces ensembles. Il définit les règles et les critères de la mise en œuvre. Il doit s'inscrire dans le processus plus vaste de l'urbanisation de la ville à la fois logiquement et pertinemment; pour reprendre la définition de Christian Devillers : « comme on entre dans une conversation ».

7

QUEL EST LE CHAMP D'INTERVENTION DU DESIGN URBAIN ?

De façon générale, le design urbain opère sur tous les types de tissus qui constituent ce que l'on appelle l'*urbain* : du centre-ville à l'*Entre-ville*. La tradition classique, reprise par les mouvements typo-morphologistes européens a eu tendance à vouloir limiter le champ d'intervention du design urbain aux centres historiques et aux quartiers anciens des villes traditionnelles⁴. L'*Urban Design* américain s'est lui autant intéressé aux CBD (*Central Business District*), qu'aux quartiers périphériques et aux banlieues. Avec cette réserve

toutefois que son intérêt se porte plus volontiers sur des tissus qualitativement valorisants; que ce soit sur le plan social, foncier ou économique. Il suffit d'observer à quels programmes répond le *New Urbanism*, une des principales déclinaisons actuelles de l'*Urban Design* étasunien.

Il est donc indispensable que, dans une définition rigoureuse, le design urbain devienne un outil non discriminatoire et que sa fonction soit de pouvoir intervenir dans n'importe quel type de contexte urbain. Tout en tenant compte des parti-

4. Il faut rappeler qu'en Europe le terme *historique* ou *traditionnel* se réfère exclusivement aux villes pré-industrielles. Cette notion n'est pas la même si l'on parle de villes *historiques* ou *traditionnelles* dans l'urbanisme américain.

cularités contextuelles de chaque cultures (voir annexe 1).

L'échelle d'intervention du design urbain a été jusqu'ici rarement définie. Par exemple, aux États-Unis, l'*Urban Design* s'est limité au départ à des opérations « cosmétiques » de petite ou moyenne échelle⁵. En Europe on a plutôt assimilé le design urbain aux travaux de grandes compositions à l'échelle des villes et des territoires. Ce manque de précision est

probablement à la base de la difficulté à le définir. Il faut donc revenir à ce qui a été dit précédemment, on n'a pas assez souligné le lien entre l'échelle d'intervention et ses capacités de mise en oeuvre. Par rapport aux objectifs auxquels le design urbain doit répondre et aux moyens qui sont mis en œuvre, son champ d'intervention ne peut pas s'étendre à un trop vaste territoire qui reste le champ privilégié de la planification et la composition.

5. Même si on cherche aujourd'hui à faire reconnaître comme *Urban Design* des opérations de planification urbaines.



QUELS SONT LES OBJECTIFS DU DESIGN URBAIN ?

La formulation exacte des objectifs du design urbain peut être résumée par son inscription contrôlée dans le cadre du Développement durable selon les trois axes traditionnels de sa définition : espace, population et économie.

Les objectifs sont la valorisation spatiale, sociale et économique de l'espace urbain. Par valorisation, il faut comprendre la saisie des valeurs héritées, la mise en valeur à court terme et la conservation de la valeur pour les générations futures. Selon la façon de regarder l'espace urbain, selon que l'on parle de la *ville* ou de l'*urbain*, la lecture change radicalement. Là où dans la ville on parle de « conservation du paysage », dans l'urbain on parle de la « dégradation de l'environnement »; là où dans la ville on « recherche les traces d'une identité », dans l'urbain on « s'inquiète de la croissance de la démographie »; là où dans la ville on recense « l'héritage », dans l'urbain on recense la « raréfaction des ressources ». Si les objectifs à long terme sont la valorisation spatiale, sociale et économique, et qu'ils soient applicables de façon équitable, viable et vivable, il faut nécessairement sortir de la thématique réductrice du « patrimoine vs risques » qui conditionne aujourd'hui tout raisonnement sur la ville.

La mise en valeur spatiale correspond à l'amélioration du cadre bâti, des aménagements urbains et à la mise en valeur des éléments existants (patrimoniaux mais

aussi structurels). Cette mise en valeur immédiate se double d'un souci de préservation et de conservation du potentiel spatial (forme et identité) dans la cohérence des échelles et des usages existants. Aucun programme urbain n'étant définitif, il convient de ne pas obérer l'avenir.

La mise en valeur sociale peut intervenir à plusieurs niveaux : pour impulser, suivre ou amplifier la mise en valeur spatiale. Il s'agit de répondre aux besoins et demandes spécifiques tant des populations déjà présentes que des populations à venir et de passage. La ville est en perpétuelle mutation et renouvellement. Le design urbain a pour vocation d'analyser, de comprendre et de traduire concrètement les évolutions de ces demandes. Le design urbain se doit de répondre à la double demande d'une société : satisfaction de ses besoins et pérennité de la qualité de son cadre de vie.

La mise en valeur économique constitue le socle indispensable de la réalisation et de la durabilité de la mise en œuvre du design urbain. Toute opération oblige à la présence d'investissements qu'il soient publics, privés ou mixtes et la capacité de produire des richesses sous la triple forme de mobilisation de moyens de la conception, de retombées immédiates et de plus-values à long terme. La valorisation économique ne doit pas masquer, minimiser, voir compromettre les autres valorisations.

9

QUELS SONT LES MOYENS DU DESIGN URBAIN ?

Les moyens opérationnels du design urbain se situent sur trois plans : culturels, techniques et administratifs.

Culturellement, le design urbain est le résultat d'une longue histoire. Une histoire dans laquelle chaque époque a déposé une strate conceptuelle enrichie de ses innovations formelles, sociales ou techniques. Vouloir isoler cet outil de son héritage historique le prive d'une part importante de ses moyens. C'est grâce à la nature particulière de ses caractéristiques héritées qu'il peut répondre aux besoins de la société. Si on conserve à l'esprit cette perspective historique dans laquelle le design urbain s'inscrit, on s'aperçoit qu'il n'existe pas de réponse qui n'ait quelque antériorité et que justement c'est cette antériorité qui légitime sa réponse.

Techniquement, le design urbain emprunte ses outils à plusieurs domaines : l'architecture, l'architecture de paysage, l'ingénierie ou la planification, pour ne citer que ceux-là. Une partie importante du malentendu qui pèse sur sa définition vient de ces emprunts. Suffit-il de confier un programme de design urbain à l'un de ces corps professionnels, architectes, architecte-paysagistes, urbanistes, planificateurs ou ingénieurs, pour qu'il soit immédiatement monopolisé et détourné à leur profit. Or le design urbain n'appartient à aucun monopole en particulier et appartient à tous. Pour reprendre la formule de Jonathan Barnett, il s'agit de « dessiner la ville sans dessiner les bâtiments »⁶ (Barnett, 1982); en prenant toutes les précautions nécessaires sur le terme de ville utilisé. Cela montre bien l'urgence de maîtriser le domaine technique du design urbain et de former les professionnels ayant l'expertise globale et le savoir faire dans ce domaine.

Les moyens administratifs du design urbain sont les règlements, les cadres structurels de participation et les montages financiers. Ces trois classes de moyens ont pour but de répondre de façon pratique et efficace aux objectifs et, plus en amont, aux trois axes durables de la problématique.

Il s'agit de déterminer les réglementations (règles d'urbanisme et d'architecture) qui pourront traduire spatialement les orientations données par l'étude et les conclusions du Projet de design Urbain (P.D.U.) élaboré au moment de la définition des besoins.

Les cadres consultatifs, d'information permettent aux élus, aux populations et aux groupes d'intérêts de participer et de contrôler le bon déroulement de l'élaboration et de la mise en oeuvre. L'objectif est également de pouvoir influencer et corriger les éventuelles erreurs, dysfonctionnements ou les réajustements des moyens en fonction de l'évolution conjoncturelle. Il ne faut jamais oublier que les variables du design urbain les plus problématiques à maîtriser sont le temps et la programmation. C'est ce qui doit rendre toute décision prudente et la plus éloignée possible des tentations de la mode et de l'idée de l'oeuvre achevée, c'est également ce qui différencie fondamentalement l'acte du design urbain de l'acte architectural : le premier est un acte spatialement ouvert, syncrétique et d'une longue durée, le second est un acte spatialement défini, synthétique et limité dans le temps.

Enfin, selon le mode de financement et de promotion envisagé, financement public, partenariat ou encore désignation d'un « développeur »⁷, le montage financier permet de s'assurer à tous les niveaux du processus du respect des engagements et de la garantie des intérêts tant publics que privés.

Ces moyens se matérialisent entre les décideurs et les acteurs réalisateurs sous la forme de contrats de types variés. C'est par ces contrats que le design urbain concrétise ses programmes et assure leurs réalisations. Ils définissent un cadre de réciprocité nécessaire au déroulement du projet. Si le promoteur privé doit s'engager à respecter les règles fixées, il en est de même de la population vis-à-vis des contraintes urbaines et du développeur pour la qualité des rétrocessions.

6. « *Designing cities without designing buildings* »

7. Développeur : anglicisme issu du mot *developer* (promoteur). Il s'agit en fait d'un type particulier de promotion dont la mission dépasse celle habituellement donnée au promoteur privé. Le développeur est en charge d'une zone qui inclue les espaces publics et les espaces privés et en charge de la programmation et de la réalisation de l'ensemble. Il rétrocède ensuite les espaces publics.

10

QUEL EST LE RÔLE DU DESIGN URBAIN DANS LE DÉVELOPPEMENT DES SOCIÉTÉS ?

Les sociétés sont aujourd'hui confrontées au problème du temps. Il faut que les questions soient simples, les réponses brèves, les solutions rapides et les profits immédiats. On comprend que l'urbanisme et, par voie de conséquence le design urbain, souffrent du double handicap d'opérer sur un temps long et dans une durée indéterminée. Contrairement aux autres domaines techniques comme l'architecture, le paysage ou l'ingénierie qui répondent relativement rapidement à leurs commandes, le design urbain demande un temps de mise en œuvre important, échappant même souvent à ses concepteurs, aux impératifs financiers des investisseurs et encore plus aux soucis de renouvellement des mandats politiques. En plus de ce temps de mise en œuvre, le projet de design urbain doit se maintenir dans la durée tout en intégrant la

conscience d'une incapacité à réduire l'incertitude; ce qui dans certains cas peut se confondre abusivement avec la *gestion des risques*. Cette deuxième contrainte s'ajoute à la première et conditionne la nature des réponses données ou la réduction de l'imprévisible⁸.

Le design urbain opère dans la longue durée d'une part par la profondeur de ses racines historiques et d'autre part par la spécificité de ses outils techniques. Protégé à la fois d'une nostalgie formelle — dans laquelle se plonge aisément l'architecture — et d'un futurisme euphorique — fruit du rêve rationaliste de la technologie d'avant-garde — le design urbain apparaît comme l'un des moyens de penser et de produire un espace urbain à la fois formellement contemporain et socialement évolutif.

8. voir ASCHER, 2001.

Pour ce pas conclure

En posant ces questions et en tentant d'y apporter quelques éléments de réponse, nous voulons continuer un débat qui traverse le design urbain depuis les premières tentatives de définition à la fin des années 1950.

Nous souhaitons par ces éléments de réponse aussi imparfaits soient-ils, montrer la richesse et la complexité d'un tel sujet. Cette richesse et cette complexité, loin d'être un obstacle à sa concrétisation, sont les garants d'un véritable travail efficient de la part de tous les acteurs de l'urbain.

ANNEXE 1

TABLEAU DES SIGNIFICATIONS COMPARÉES ENTRE *URBAN DESIGN* ET DESIGN URBAIN

Ce tableau a pour objet de proposer les interprétations parallèles de concepts ou de paradigmes utilisés en Amérique ou en Europe.

URBAN DESIGN / AMÉRIQUE	DESIGN URBAIN / EUROPE
Urbanisme de territoire	Urbanisme de lieux
Délégation privée	Action publique (Action directe publique)
Financement privé (ou PPP)	Financement public
Importance de l'image historique Moderne / antique	Importance de l'histoire Périodes historiques
Urbanisme d'objets (L'objet marque son territoire)	Urbanisme d'espaces (L'objet définit le lieu et le contrôle)
Valorisation par l'objet (Richesse des objets)	Valorisation par le contexte (Richesse des lieux et des espaces)
Civic Design	Composition urbaine
Destination (<i>Theme Park</i>) : les fonctions et leur mise en forme qualifient le lieu	Centralité : le lieu attire et qualifie les fonctions
Green, Commun, Park	Place, esplanade
Main street	Trame viaire
Contexte tracé	Contexte dessiné
Identité des objets	Références typologiques
L' <i>Urban Design</i> apparaît lorsque l'urbanisme américain s'interroge sur le voisinage, le contrôle de l'espace public et une nouvelle pratique de la ville	Le design urbain est d'abord un avatar de la composition urbaine en réponse à l' <i>Urban Design</i>
Comment façonner un espace communautaire à fonction sociale (neighborhood)	Comment façonner des quartiers (notion administrative et culturelle)

APPROCHE HISTORIQUE

Le design urbain a une histoire. Il est l'héritier d'une longue tradition de pratiques urbaines. Ces pratiques se sont accumulées au fil du temps, certaines ont été abandonnées, d'autres se sont imposées et ont perduré, d'autres encore ont disparu et resurgi. Il est important de gommer le malentendu qui fait croire que l'urbanisme se réinvente à chaque époque. Cette croyance de l'invention sans mémoire a permis à certains corps de métier de se poser autoritairement en créateurs originaux des formes urbaines. D'autre part la connaissance des origines historiques du design urbain permet de comprendre comment les acteurs se sont progressivement intégrés dans son processus de décision, de production et de contrôle. Cette connaissance permet également de prendre toute la dimension de la complexité d'actions que recouvre l'acte de design urbain. Elle permet enfin de comprendre que le design urbain, par son histoire et sa nature ne peut être la propriété intellectuelle d'un seul groupe de ses acteurs.

Si le design urbain peut revendiquer légitimement de contribuer au développement durable de la ville, c'est autant dans sa pratique que dans la profondeur et dans la cohérence de son histoire qu'il puise cette durabilité.

DESSEIN ET DESSIN

• Le dessein urbain

L'homme est « un animal destiné par nature à vivre en cité » écrit Aristote, (*Politique* I.A. 1253 a 3). La formule d'Aristote a le mérite de poser clairement la problématique de la ville au niveau de chacun des termes utilisés : animal, destin, nature, cité.

Selon Platon (*Protagoras*, 322 b), il n'y a pas d'humanité possible ni encore moins de civilisation sans l'existence de la ville. La ville est la trace concrète et surtout le creuset de l'organisation sociale et politique de l'homme. La double incidence de la nécessité de la vie urbaine et du lien ontologique entre la ville et la notion de civilisation, montre que la ville et le citoyen sont indissociablement liés (Benveniste, 1974)¹ C'est de l'expression du pouvoir du citoyen sur la ville que l'urbanisme, comme acte volontaire de l'organisation sociale, spatiale et économique, tire son origine. L'histoire montre qu'il n'y a de développement des sociétés que par et au travers des villes (Braudel, 1967).

Si le pouvoir et la ville ne font qu'un, la question reste de savoir comment ce pouvoir s'inscrit, puis ensuite s'exprime dans la ville et surtout quel est la signification de cette expression. Dès l'origine des villes, deux structures naissent conjointement : la forme naturelle ou nucléique (Platon, *Critias*, 115 c.sq) et la forme volontaire, plus généralement représentée par les tracés en forme de grilles plus ou moins régulières (Platon, *Lois*, 778 b). On perçoit donc que l'expression d'un pouvoir, s'il est évident dans la forme volontaire, va s'avérer beaucoup plus problématique dans le cas de la forme naturelle. Il va chercher à en déranger l'ordre naturel et à s'en approprier le sens. Il faut noter incidemment que cette double problématique perdure toujours. Il suffit de rappeler pour l'exemple qu'à la naissance de l'urbanisme moderne, ces deux modèles vont, de façon théorique, coexister dans les oeuvres de Haussmann et de Cerdà.

¹ Émile Benveniste dans son article « Deux modèles linguistiques de la cité » développe le lien entre le citoyen et sa ville, c'est-à-dire comment linguistiquement en Grèce la *Pólis* (cité) a donné le nom au *Politēs* (citoyen) et comment en Italie c'est le *Civis* (citoyen) qui va donner son nom à la *Civitas* (cité).

• Les trois desseins de l'aménagement des villes : l'ordre, la sécurité, la propagande

2. a. Le programme des villes de la Grande Grèce et de la Sicile, sous forme de villes coloniales;
- b. Le programme de l'École de Millet correspondant à un tracé régulateur avec prévision des centres;
- c. Le programme de Thémistocle et de Périclès pour Athènes. Il s'agit d'un programme politique et idéologique incluant un projet de promotion de la Polis après le succès des guerres médiques;
- d. Le double programme urbain de la Megalopolis qui correspond à une ville dotée d'une double fonction : une fonction municipale symbolisée par la présence de l'Agora et une fonction fédérale symbolisée par la présence du Thersiléion et du Grand Théâtre (capable d'accueillir la ligue);
- e. Le programme des villes macédoniennes avec implantation d'un plan régulier et du Palais, élément totalement étranger à la cité grecque;
- f. Le programme des Attalides à Pergame avec comme objectif montrer la splendeur monarchique;
- g. Le programme d'Alexandre le Grand et des Ptolémées à Alexandrie. La ville pour la première fois reflète l'importance des ingénieurs autant que des architectes. Pour que la ville paraisse comme le nouveau centre scientifique et culturel du nouvel Empire, en plus de la bibliothèque, un nouveau programme architectural est construit : le Muséion;
- h. Les programmes de villes fondées en Syrie après les conquêtes d'Alexandre le Grand (Damas, Antioche, Laodicée, ...) à caractère essentiellement militaire et conçues sur des plans réguliers avec occupation systématique du sol.

Toute modification ou intervention du pouvoir dans le modèle naturel devient rapidement problématique dans la mesure où, contrairement à la ville dite coloniale, il doit non seulement trouver cette place mais également il a pour projet de confisquer l'image totale de la cité à son seul profit. Le pouvoir définit alors de véritables programmes qui ont pour but d'organiser l'espace public des villes. Une étude de l'historienne Aleksandra Wasowicz (Wasowicz, 1983) a mis en évidence l'apparition chronologique de huit types de programmes².

On constate la présence du modèle volontaire et régulier dans la presque totalité des programmes cités. Cependant on notera qu'un des programmes (n° 3), celui de Thémistocle et de Périclès redéfinit du tissu urbain athénien dans le but d'une propagande orchestrée pour faire rayonner le pouvoir de l'Autocrate.

Héritière autant de l'Étrurie que de la Grèce, Rome va réaliser ses programmes urbains selon les deux mêmes modèles : l'agglutinement naturel (l'*Urbs*) et la planification coloniale (le *castrum*). Les aménagements volontaires de la ville de Rome restent limités et ne dépassent pas les travaux autour des temples et des bâtiments publics ou encore de quelques espaces de rencontre des citoyens. Pour voir l'amorce d'un plan d'ensemble même limité, il faut attendre le grand incendie du 19 juillet 64 qui ravage Rome pendant six jours. Néron envisage pour la reconstruction tout un ensemble de règles urbaines afin de prévenir d'autres désastres

• Le dessein municipal

Le monde médiéval développe un élément important de l'espace urbain : la propriété partagée de la ville. L'habitant, le Bourgeois, devient décideur et acteur de son espace. La ville non seulement s'affranchit des pouvoirs féodaux mais la propriété privée (le cens) devient l'élément central du mode de contrôle politique et

1. Élargissement des rues;
2. Restriction de la nature des matériaux;
3. Facilité d'accès des secours par la création de portiques et de terrasses;
4. Création de réservoirs publics

Le programme initié par Néron ne sera que très partiellement mis en œuvre. Chaque tentative se limitera à des élargissements de forums ou à des dégagements d'édifices publics à l'aide de *stoia* ou portiques. Même si le rêve persiste d'implanter la forme volontaire au cœur de la ville naturelle, ce rêve reste dans l'imagerie des artistes.

Que ce soit la Grèce ou l'Empire romain, le souci principal d'un pouvoir central est de contrôler la propagande de sa puissance par l'image de sa capitale, l'image de son pouvoir par l'ordre qui règne dans ses villes et la sécurité matérielle des villes comme moyen de préserver à la fois la ville et les habitants de tout bouleversement (désastre ou émeute) qui nuirait à l'image de cette puissance (Martin, 1983).

Dans la perspective d'une histoire du design urbain, on retient de l'Antiquité l'héritage du programme d'un pouvoir comme volonté urbaine. Tout dessein urbain vient de cette inscription volontaire d'un espace contrôlé dans une forme durable.

économique de l'espace par la population qui se partage la propriété du sol de la ville.

Dans la ville médiévale coexistent toutefois deux types de pouvoir : le pouvoir municipal et le pouvoir religieux. L'importance de différencier les deux et d'en con

naître la nature permet de comprendre à quel moment il devient possible de parler de dessein urbain.

La manifestation formelle du pouvoir municipal s'exerce dans la régulation sociale du tissu urbain. L'image interne de la ville est donnée par la place centrale à usage des activités festives et collectives, les bâtiments des guildes et par le palais municipal (ou le bâtiment du marché selon les villes). Il n'y a que rarement de facilité d'accès et d'aménagement des flux extérieurs. Il s'agit moins de favoriser l'intrusion que de montrer une image globalisante d'un pouvoir démocratique et bourgeois. Les signes urbains ne sont vi-

sibles que depuis l'extérieur des murs. Les émergences propres à ce type de pouvoir sont par exemple les tours urbaines encore visibles dans les silhouettes de villes toscanes de San Geminiano ou de Lucca. L'église comme protection spirituelle de la communauté a elle aussi le droit de faire émerger les flèches ou les coupes de ses cathédrales. Mais spatialement l'équivalence et la non mixité – souvent même une absence de liaison directe – des espaces des différents pouvoirs, religieux et municipaux, indique parfaitement, par exemple à Florence, qu'il y a un contrôle sans partage de la municipalité sur l'expression spatiale et structurelle de ces pouvoirs.

• Le décor urbain : tracé et dessein

Il faut attendre un événement fondamental et souvent passé sous silence de l'histoire des villes européennes au XVI^e siècle : la perte de l'autonomie municipale et la prise de possession de l'espace urbain par les princes et les papes (Braudel, 1966 ; Trevor-Roper, 1956). Au pouvoir municipal, succède un pouvoir central qui dépasse la ville elle-même et cherche dans l'expression de ses signes à intégrer dans un tout cohérent une forme urbaine convoitée et crainte.

L'Art urbain, ancêtre du design urbain, naît à ce moment avec les grands projets qui deviennent les vitrines politiques des nouveaux pouvoirs urbains, moment où les images des villes deviennent fondamentales pour la représentation que ces pouvoirs veulent donner d'eux-mêmes. Les espaces ne sont plus uniquement soumis aux programmes fonctionnels, mais doivent répondre à des programmes esthétiques précis et coordonnés. Ainsi naît un art de tracer des espaces construits selon des règles imposées par le pouvoir politique qui fixe de façon autoritaire la forme spatiale, l'architecture ainsi que les aménagements, les plantations et le mobilier urbain. Ce que l'on nommera au Grand siècle le dessein urbain. Cela commence à Paris avec François I^{er} qui va ouvrir le cœur de la ville sur les quais de

la Seine (Francastel, 1969), puis les travaux d'Henri IV (Babelon, 1969) qui, en digne successeur de sa tante Catherine de Médicis, va initier un programme urbain de loisir, c'est-à-dire d'abord destiné au plaisir des parisiens : le Pont-Neuf, premier pont sans habitation et permettant de jouir de la vue sur le fleuve, les places Dauphines et des Vosges, dont les ordonnancements serviront de modèle dans toute l'Europe; le Cours-la-Reine de Marie de Médicis (1616) amorce des Champs-Élysées, puis les disparitions des enceintes à partir de 1670, qui ouvrent l'espace des futurs grands boulevards.

Cette tutelle d'une autorité souveraine sera la marque de fabrique de l'urbanisme des grands projets dans les villes européennes. C'est un aspect important pour comprendre le sens de tout grand projet dans l'urbanisme européen : l'encadrement exercé par le pouvoir sur la promotion privée. Covent-Garden (Summerson, 1969) et la place Vendôme (Blunt, 1969) sont à ce titre exemplaires. D'une certaine façon on peut affirmer que la forme et la destination du lieu, de l'espace public, restaient sous le contrôle du pouvoir souverain avec obligation d'obéir aux ordonnances architecturales édictées et mis en œuvre par les architectes choisis par le roi et les voyers royaux, tandis que

la programmation et l'usage des espaces privés appartenaient de droit aux promoteurs et propriétaires.

Le programme que Sixte-Quint impose à Rome (Labrot, 1969), renouant avec la tradition antique du programme d'ordre et de propagande, servira de modèle. Sixte-Quint Peretti (1585-1590) ordonne un plan régulateur de la ville avec comme programme de lier entre elles les grandes églises du pèlerinage. Il s'agit avant tout d'un programme politique et idéologique destiné à consacrer Rome comme le centre universel d'une chrétienté qui a définitivement assis sa puissance. La ville devient à la fois lisible aux foules des pèlerins (ponctuations systématiques des carrefours par des obélisques) et adaptée aux besoins de la circulation (les carrosses peuvent se croiser) et du confort (systématisation des fontaines publiques et aduction de l'eau).

La ville est redessinée à travers et indépendamment de sa structure historique préexistante. Deux histoires vont désormais vivre parallèlement : l'histoire de la population urbaine en place et l'histoire du pouvoir qui s'impose. Ces deux histoires cohabitent, se craignent et s'affrontent.

Il ne s'agit pas pour autant d'un urbanisme moderne. La forme a souvent

trompé les observateurs. La ville n'est que modifiée en superficie, jamais en profondeur, pas plus au niveau de sa population que de son foncier. Cette partie de l'histoire des villes a servi de référence formelle importante en montrant qu'il était possible de s'inscrire durablement dans la ville naturelle sans pour autant vouloir aller au-delà de l'esthétique urbaine. Les programmes princiers sont simples : faire de la ville le décor de leur puissance. En ouvrant des espaces réguliers, en traçant des axes larges et richement aménagés, en construisant des bâtiments publics ou privés imposants, il s'agit à la fois d'effacer l'image de la ville naturelle et d'exprimer par l'ordre et la régularité l'image du pouvoir aux visiteurs et au monde. Cette prise de pouvoir de la ville n'a pas été toujours évidente ni facile. Certains souverains ont dû renoncer temporairement à leurs prétentions sur leur ville et sont allés créer *ex nihilo* les décors de leur pouvoir : Henri VIII à Hampton Court ou Louis XIV à Versailles en sont deux exemples significatifs. L'histoire se répétera cependant chaque fois que le pouvoir, par volonté de changement ou par méfiance, renoncera à utiliser la ville existante pour implanter son siège : Saint Petersburg, Washington, Ottawa, Chandigarh, Brasilia.

• La politique de l'art urbain (XVIII^e) : ingénierie urbaine et composition

Lisbonne, ravagée le 1^{er} octobre 1755 par un tremblement de terre suivi d'un incendie et d'un raz-de-marée, constitue bien avant Cerdá ou Haussmann un tournant décisif dans le processus du dessein urbain. Devant les choix de rebâtir à l'identique, de rénover en améliorant le plan ou de dessiner un quartier neuf, le Marquis de Pombal opte pour la troisième solution. Six plans lui sont proposés et il choisit en définitive celui des ingénieurs dos Santos et Mardel. En ne choisissant pas le plan d'un architecte, Pombal marque sa préférence pour une expertise technique, au détriment d'un point de vue

à prédominance esthétique (França, 1988).

Le choix de l'ingénierie militaire, surprenant de la part d'un prince, n'en est pas moins logique si on examine l'ambition de Pombal pour sa ville. Il ne s'agissait plus seulement d'embellir mais de reconstruire différemment, plus sécuritairement et d'installer une nouvelle population bourgeoise (la population précédente ayant physiquement et foncièrement disparu dans le désastre) pour remettre une économie en marche. Contrairement au plan de Wren pour la reconstruction de Londres (après l'incendie de 1666) qui ne

fait que reprendre une grille volontaire baroque centrée sur une cathédrale reconstruite et prise dans des fortifications restaurées, Pombal souhaite une ville moderne³. Sans le désigner par son nom, il choisit de faire de l'urbanisme. À cette époque « l'urbanisme n'est qu'un sous chapitre de la littérature de l'art des fortifications. » Les architectes militaires, dont Vauban reste le plus célèbre représentant, sont les seuls à maîtriser à la fois l'architecture, la topographie, les techniques constructives traditionnelles et innovantes et les systèmes des réseaux d'adduction et d'évacuation.

Le plan de Lisbonne situe la reconstruction entre deux nouvelles places Terreiro do Paço (Place du Commerce) et le Rossio. Le plan redessine la totalité d'un parcellaire considéré comme totalement effacé par le désastre et propose un dessin du nouveau quartier comprenant:

1. Le tracé régulateur des façades;
2. Des immeubles de rapport possédant les qualités d'hygiène et de confort;
3. Une innovation technique de construction obligatoire des nouveaux immeubles dont la structure doit résister aux tremblements de terre (la *gaiola*).

L'analyse des objectifs imposés par Pombal montre une approche fondamentalement nouvelle. En plus du dessin des îlots et des façades, il s'agit d'envisager par la construction des immeubles, l'accueil d'une population⁴ et d'imposer des directives techniques aux constructeurs d'immeubles.

À partir de ce moment, le changement de mentalité, l'influence décisive des mouvements physiocratiques et économistes et surtout la naissance du biopolitique vont transformer le dessein de la ville classique en un dessein urbain à portée plus uniquement spatiale mais technique, politique et sociale. Si en apparence les formes proposées d'aménagement urbain ressemblent à celles des villes classiques ou baroques, le changement se situe ailleurs, dans un souci de répondre à des besoins jusqu'ici ignorés : l'hygiène, la sûreté, le confort, le profit, les déplace-

ments (Foucault, 2004). La ville n'est plus uniquement une machine symbolique du pouvoir, mais elle est devenue une machine technologique et économique. L'urbanisme doit travailler sur les flux humains et financiers. Les statistiques et l'épidémiologie modifient le regard et les techniques d'intervention. Ce qui est important ne réside plus seulement dans ce qui est montré mais également dans ce qui est caché. Dans son ouvrage sur *Monuments érigés en France à la gloire de Louis XV* paru en 1765, Pierre Patte dessine avec autant de soin les plans des places à créer que les pavages des chaussées, les égouts et les réseaux à prévoir sous les rues.

Toujours dans le même schéma du double modèle, naturel et volontaire, deux villes vont marquer une évolution importante de la forme urbaine et influencer l'histoire et l'avenir du design urbain : Edimbourg en Écosse et Bath en Angleterre. Craig propose en 1767 un développement d'Edimbourg en ignorant le centre ancien; Wood en 1772 propose une série d'opérations dans Bath après la destruction des remparts en s'insérant en partie dans le tissu ancien et en développant des formes urbaines régulées et articulées. Ils vont inaugurer deux modèles : le fragment urbain pour Wood et l'îlot articulé pour Craig (Gresset, 1982). Au-delà de cette dualité qui opposera encore Haussmann et Cerdá, Craig et Wood sont deux exemples d'interventions urbaines à des échelles suffisamment cohérentes pour créer des espaces et des formes et pour articuler les espaces publics, les espaces privés à fonctions de logements et les paysages urbains en tenant compte, comme à Lisbonne, d'une population bourgeoise émergente.

Il faut enfin mentionner en 1795, l'apport du plan de Paris que publie Edmé Verniquet, premier relevé topographique d'une ville par la trigonométrie, jusque là réservée à la topographie militaire. Ce plan servira de base au Plan dit *des Artistes* à partir duquel va travailler Haussmann. D'art, l'urbanisme tout en continuant à assumer transitoirement l'aspect artistique de ce sur quoi il se construit, prétend accéder désormais au statut de science.

3 Au sens des Lumières, c'est-à-dire selon les normes de rationalité morale et d'hygiénisme qui vont être notamment particulièrement développées par les Physiocrates.

4 En ciblant un groupe population précis pour s'installer au centre ville, Pombal inaugure un acte majeur de l'urbanisme moderne : faire de la ville l'espace et l'instrument de l'ascension sociale de la bourgeoisie. Cette notion sera désormais au coeur de toutes les restructurations de l'urbanisme moderne: Paris, Barcelone, Montréal, ...

URBANISME DÉMOCRATIQUE

La publication de l'ouvrage de Cerdá en 1867 marque officiellement la naissance du terme urbanisme. Cerdá fonde cette pratique à partir des statistiques, mais Haussmann partage avec Cerdá le mérite de lui avoir donné des outils modernes.

Si l'on devait donner une date crédible de la naissance du design urbain comme pratique moderne, la plus vraisemblable serait 1853, date à laquelle le Baron Haussmann prend ses fonctions à la ville de Paris, dresse un état des lieux et développe le Service du Plan à la tête duquel il nomme le premier architecte-voyer : M. Deschamps (Haussmann, 1893).

Sans rejeter la volonté d'embellissement de la ville souhaitée par le pouvoir impérial, Haussmann innove dans deux domaines. Il démontre, même si cela fut critiqué, que les opérations qu'il décide dégagent un profit financier autant pour l'État que pour les investisseurs et il conçoit son travail comme une stratégie inscrite dans la longue durée à laquelle il associe les différents acteurs. Sans encore y voir une participation active d'une population, il s'agit cependant de la première expérience d'un travail sur la ville où les techniciens, les financiers et les politiques participent ensemble à la réussite d'un projet.

L'urbanisme recourt aux outils de la science (et de la technologie). Le travail sur le terrain se fait à partir de plans topographiquement exacts. Toute la stratégie consiste à mesurer les conséquences physiques et financières des décisions prises. L'urbanisme ne se définit plus prioritaire-

• Haussmann et Cerdá : les contrats urbains

La notion d'acteur du processus d'aménagement urbain est décisif. Il inaugure une façon nouvelle de travailler sur la ville. Contrairement aux pratiques classiques de décisions régaliennes ordonnées à un architecte, il convient désormais de

mettre en place des stratégies, d'analyser, de proposer et de négocier.

ment par le bâti et encore moins par l'architecture réduite à des gabarits et à des modénatures, mais par les réseaux et les aménagements.

Les constats d'Haussmann et de Cerdá sont les mêmes :

- Spatialement : la ville circule, s'alimente, respire, rejette ordures et effluents; la salubrité et la sécurité sont aussi importantes que l'esthétique; la mort y côtoie la vie et le progrès sous toutes ses formes doit pouvoir y trouver sa place. Il faut donc penser la ville comme une machine à l'ingénierie complexe et évolutive;
- Économiquement : la ville est une machine financière, la richesse vient s'y accumuler, les flux s'y croisent, les intérêts s'y affrontent, la propriété est matière à spéculation. La ville est le lieu privilégié d'une nouvelle activité de masse : la consommation;
- Socialement : la ville attire et concentre les populations, favorise les mouvements de classes, les ascensions ou les chutes sociales. Toute la littérature romanesque du XIX^e siècle utilise cette dynamique pour ses intrigues.

Avec ces nouvelles données, apparaissent les acteurs urbains modernes que sont l'État, les propriétaires, les financiers et la population⁵. L'ensemble de ces acteurs font désormais valoir leurs intérêts dans des jeux d'alliances de pouvoir et de contre-pouvoir nécessitant de définir des règles et des modalités d'action pour toute opération projetée sur l'espace urbain.

mettre en place des stratégies, d'analyser, de proposer et de négocier.

Cette nouvelle donne est marquée par la mise en place d'une organisation structurée, hiérarchisée et coordonnée. À ce

5. Rappelons que selon la définition qu'en donne Michel Foucault : « La population c'est par un bout l'espèce humaine et par l'autre bout, c'est ce qu'on appelle le public, C'est-à-dire la population prise du côté de ses opinions, de ses manières de faire, de ses habitudes, de ses criantes, de ses préjugés, de ses exigences, c'est par qui on a prise par l'éducation, par les campagnes, par les convictions. La population, c'est donc tout ce qui va s'étendre depuis l'enracinement biologique par l'espèce jusqu'à la surface de prise offerte par le public ».

titre, Haussmann crée de multiples services d'ingénierie responsables des voiries, des égouts, des réseaux, de l'éclairage, des cimetières, etc.; mais également avec Jean-Charles Alphand un service responsable des plantations, parcs et espaces verts et du mobilier urbain. Enfin il crée pour la première fois un service d'architectes fonctionnaires de la ville. Ainsi chaque service technique, paysager ou architectural opère selon une stratégie globale basée sur une analyse du terrain, une connaissance foncière, des données statistiques, des prévisions économiques.

Autre contrainte à laquelle se heurte Haussmann ou Cerdá : la population. Il s'agit d'un contre-pouvoir réel avec lequel il faut à la fois composer et négocier. Composer pour faire valoir le bien fondé des propositions et aménagements; négocier avec les contre-projets éventuels et surtout pour acquérir les droits fonciers, procéder aux achats de sols ou bien encore faire accepter les embellissements et aménagements prévus. Cette notion de contrôle constitue avec le développement des services techniques, l'autre véritable innovation du travail d'urbanisme. Le contrôle devient alors réciproque dans le

partage des pouvoirs et des responsabilités. Si la population exerce un droit de regard et d'approbation des projets publics proposés, en retour elle accepte que le contrôle de la production privée soit à son tour contrôlé par le pouvoir et la ville dans le but d'une cohérence globale du projet.

On comprend donc comment, à la fois avec Haussmann et avec Cerdá, se mettent en place de nouveaux acteurs et de nouveaux moyens de mise en oeuvre. Entre les acteurs se nouent des contrats de natures variées : les contrats moraux, sociaux, techniques, commerciaux, fonciers, etc... Cette notion de contrats est d'autant plus fondamentale qu'elle induit naturellement un rapport d'intérêts négociés dont doit bénéficier, comme il se doit dans tout contrat, chacune des parties. Il est désormais clairement dit dans le cadre de tout aménagement quels sont, pour chacune des parties, les droits, les contraintes, les responsabilités, les retombées ou les nuisances, les plus-values ou les pertes, ainsi que les avantages à courts et longs termes.

• La composition technique, et la composition politique

Pour Cerdá, l'urbanisation est une science; ce que sa traduction récente a partiellement occulté en minimisant la partie statistique de son oeuvre. Il en déduit des règles générales en s'appuyant sur le fait que toutes les villes ont la même origine et contiennent les mêmes éléments qu'il faut analyser et connaître.

Besoins de circuler, d'échanger, de vivre, la réponse se doit alors d'être à la fois technique et politique. Les deux des aspects du design urbain, le contexte spatial et le contexte social, sont posés aussi bien par Haussmann que par Cerdá. C'est ce que l'on désignera sous l'épithète de moderne et que l'on reliera au XX^e siècle au paradigme de progrès. Les principes de l'hygiène, de la mobilité et de la sécurité

deviennent les éléments déterminants de l'organisation des plans urbains et des aménagements. Cela ne doit pas faire oublier qu'il s'agit encore d'un urbanisme d'État.

Dans cette optique l'image que renverra le projet s'imposera comme une image miroir du pouvoir qui en a permis la réalisation. Cela conduira dans certains cas extrêmes aux projets mégalomaniaques hitlériens de Speer pour Berlin ou mussoliniens pour Rome. Quelle que soit l'idéologie derrière les grands projets, à chaque fois on retrouve la décision régaliennne de contrôler l'espace public et de réglementer l'architecture. Ce qu'en France on désignera sous le général de Gaulle comme « l'Élysée-architecte » (Chaslin, 1985).

• La vitrine urbaine : les expositions (*City Beautiful*)

Historiquement, comme nous l'avons vu, la ville était héritière de la tradition esthétique de son embellissement (Harrouel, 1993). Qu'il s'agisse de l'embellissement volontaire décidés par les pouvoirs municipaux médiévaux lors de cérémonies ou de fêtes, ou qu'il s'agisse d'embellissement imposé par un programme princier, l'image de la ville et le prestige esthétique des architectures temporaires ou permanentes sont liés. Au XIX^e siècle, malgré l'apparition d'une nouvelle population, le thème de l'embellissement demeure. Les villes importantes vont utiliser l'opportunité des expositions internationales et ensuite universelles comme vitrines et prétextes à valoriser leur image aux yeux des foules étrangères venues les visiter. Rapidement ces expositions, limitées à l'origine à quelques bâtiments, débordent dans la ville et deviennent le moyen de développer des environnements urbains complexes. Des ponts, des boulevards, des édifices culturels, des gares (et plus tard des équipements comme les métros) sont ainsi construits dans toutes les villes qui reçoivent ces manifestations, des innovations comme l'éclairage électrique (ou les

trottoirs roulants) pénètrent la ville à ces occasions. Lorsque la World's Columbian Exposition est inaugurée à Chicago en 1893, son succès urbain est tel qu'il donne naissance au mouvement *City Beautiful* (Smith, 2006). On est en droit de s'interroger sur le succès de ce style « beaux-arts » et de son rayonnement aux États-Unis alors que l'architecture de l'École de Chicago a déjà posé les codes d'une modernité originale. L'explication repose sur la nature urbaine et non seulement architecturale du modèle proposé par la World's Columbian Exposition. Les États-Unis se découvraient à travers cet héritage passéiste, des possibilités de formes d'espaces en totale rupture avec ce qu'ils connaissaient.

On sous estime souvent dans le développement du design urbain, l'importance de cette diffusion des idées et des techniques d'aménagement et d'embellissement mises au points à Londres⁶, à Paris ou à Barcelone.

• L'historicisme : le pittoresque comme réappropriation urbaine

Parallèlement, Sitte, à partir de la publication de son ouvrage en 1889, développe une contre théorie urbaine qui valorise l'histoire et ses traces pittoresques en réaction à l'urbanisme voulu par François Joseph à Vienne, mais aussi indirectement en réaction à celui d'Hausmann et de Cerdà qui, à ses yeux, détruit les villes et l'histoire. On ne peut séparer naturellement cette tendance du mouvement médiévaliste plus vaste qui touche la littérature et la peinture. rappelons que le sous-titre de l'ouvrage de Sitte est *l'urbanisme selon ses fondements artistiques*⁷.

L'influence de Sitte est importante pour l'histoire du design urbain dans la mesure où il propose pour la première fois une relecture de l'histoire, mais vidée de son contenu : l'histoire réduite à une

pure forme, l'histoire comme décor. Cette importance dépasse la forme elle-même. Au travers de ce revivalisme parfois anecdotique, c'est une appropriation de la ville et de son histoire revisitée qui s'opère dans la population. La forme historique qui touche principalement l'aménagement des places⁸, essentiellement d'inspiration médiévale, signifie d'abord chez Sitte l'irrégularité et la complexité. Ces formes historiques vont constituer à travers la diffusion de gravures d'ambiances au style faussement naïf, le référent pittoresque des aménagements urbains du projet de cité-jardin imaginé par Howard, réalisé par Unwin et Parker. Cette tendance, largement combattue par le Mouvement moderne pendant la première moitié du XX^e siècle renaîtra et deviendra par exemple la

6. Même si à Londres lors de l'exposition universelle de 1851 le Cristal Palace n'est pas resté comme un élément structurant de la ville, les profits de l'exposition ont néanmoins permis la réalisation de trois grands projets urbains structurant pour le tissu londonien: Victoria and Albert Hall, le Musée ethnologique et le Musée des sciences naturelles. Ils constituent en « plein » le pendant en « creux » que sont les squares à partir desquels s'organisent les nouveaux voisinages résidentiels du West-End.

7. Städtebau nach seinen Künstlerischen Grundsätzen.

8. Il est intéressant de noter que dans la première traduction française de Sitte en 1918 par Camille Martin, le traducteur ajoute un chapitre apocryphe consacré aux rues et agrmente l'ouvrage de gravures sur bois étrangères à l'ouvrage original. La traduction plus récente de Daniel Wiczorek de 1980 a rétabli le texte et l'iconographie d'origine.

source privilégiée d'inspiration du *New Urbanism*. Un Design qui simule artificiellement l'évolution lente, comme le *Smart Growth*, et produit ce que Jean-Louis Co-

hen qualifie un peu cruellement d'urbanité lyophilisée (Cohen, 1997).

PARENTHÈSE FONCTIONNALISTE

Après les critiques impitoyables de la ville industrielle par Engels et Marx, le travail pédagogique et social de Geddes, la remise en question de la *Großstadt* par Simmel ou la naissance de la ville laboratoire de l'École de Chicago. On assiste à la condamnation unanime de la ville sans toutefois faire de distinction entre les différents urbanismes qui s'y sont succédés. L'urgence est d'inventer quelque chose de nouveau pour une société nouvelle. D'une certaine façon le design urbain, ou le dessein urbain tel qu'il est apparu dans l'histoire, disparaît, chassé par la pensée fonctionnaliste. On peut avancer l'hypothèse que c'est probablement à cause de cette parenthèse fonctionnaliste qui éclipse la pensée classique et moderne plus traditionnelle, que l'on a décidé dans une relecture de l'histoire de faire naître le design urbain officiellement aux États Unis à la fin des années 1950.

L'attitude anti-ville (Corboz, 2001) anticipé dès 1856 par des créations comme la ville de Vesinet (Yvelines, France) par la société Palec et Cie va déboucher d'une part sur le mouvement des Cités-jardins et d'autre part sur les théories du Mouvement moderne. Pour l'histoire du design urbain, le mouvement des Cités-jardins et notamment son développement aux États-Unis, constitue une sorte de mémoire formelle qui resurgira avec le *New Urbanism*. En Europe, ce mouvement reste jusque dans les années 1980, essentiellement tourné vers un urbanisme péri-urbain et social : les *Siedlungs* en Allemagne ou les Cités ouvrières en France. Le Mouvement moderne va être plus radical et se donne, dès ses premières théories, pour objectif de détruire la ville.

Ce n'est pas un hasard si paradoxalement ce sont les architectes qui vont être les principaux artisans de la disparition de

la ville comme expression du fait urbain. L'urbanisme devenu une science avec Cerdá ou Haussmann, les architectes se trouvent d'une certaine façon éloignés du pouvoir. Ils ont perdu leur domination historique, lorsqu'ils travaillaient directement sous l'ordre des princes et des papes. Ils n'apparaissent plus que comme des auxiliaires indispensables, mais de second rang derrière les ingénieurs et ceux que l'on désigne désormais comme des urbanistes. Pour l'histoire du design urbain, il est intéressant de constater les efforts faits par les écoles d'architecture pour conserver dans leur enseignement l'art de composer l'espace urbain. Les pouvoirs totalitaires – Hitler, Mussolini, Causescu – offriront encore aux architectes des occasions de renouer avec la tradition du prince et de l'architecte et de dessiner des morceaux entiers de villes – Berlin, Rome, Bucarest – mais cela reste exceptionnel. Le développement colonial européen permet un temps encore de laisser le terrain d'une esthétique urbaine beaux-arts sous l'entier contrôle l'architecte. Mais la réalité est que désormais les architectes doivent partager leur pouvoir et composer avec une équipe plus large de techniciens et d'ingénieurs, équipes auxquelles viendront s'adjoindre d'autres spécialistes des sciences humaines. Le débat entre architecture et urbanisme est cependant loin d'être clos. Les architectes ne cessent de revendiquer la prédominance de leur rôle dans le design urbain. Ce qui est clos par contre, c'est qu'ils soient les seuls interlocuteurs de la commande. Même la star-architecture qui se développe aujourd'hui n'est qu'une illusion d'un pouvoir retrouvé. On comprend mieux dans ce contexte, la position extrémiste de Le Corbusier qui veut occuper tous les rôles. Pour lui, le Mouvement moderne n'est pas tant un enterrement du

classicisme que sa substitution par un langage neuf, inventé par lui et qui en intégrant les discours scientifiques retrouve sa place privilégiée pour dialoguer directement avec les princes⁹.

9 On a oublié les démarches de Le Corbusier auprès du gouvernement de Vichy, de Mussolini et des Communistes pour faire reconnaître et accepter son urbanisme. Son texte *La maison des hommes*, écrit en 1942 avec Pierrefeu, fasciste notable, résume assez fidèlement sa volonté d'un architecte-urbaniste directement commandité par un pouvoir fort et autoritaire. La dernière édition de *La ville radieuse* sera du reste dédiée « À l'ordre ». Il ne sera pas du reste le seul à vouloir ce type de ralliement.

• « Le cimetière de l'histoire »

C'est le titre d'un article de l'historien italien Marcello Fagiolo sur les travaux d'urbanisme de Le Corbusier (Biasi, Padovano, 1986). Il résume avec justesse la position adoptée par Le Corbusier dans ses propositions d'*Une ville contemporaine de trois millions d'habitants* et du *Plan Voisin* présentés en 1925 à Paris à l'occasion de l'Exposition des Arts décoratifs.

Le Corbusier a parfaitement vu le problème urbain de l'avenir : la densité. Il n'a simplement pas donné de solution humaine pour y répondre. Son ouvrage *Voyage aux pays des timides (Quand les cathédrales étaient blanches)* paru en 1937 en montre l'interprétation erronée qu'il fait des centres-villes américains comme lieu uniquement de concentration humaine,

alors qu'il s'agit avant tout d'une concentration d'activités et de richesse. La ville américaine est déjà ailleurs. Le Corbusier, aveuglé par de son point de vue européen de la ville-centre, n'a probablement pas voulu la voir.

Cette interprétation ne reste cependant pas sans conséquence pour l'histoire du design urbain. En réduisant la ville à quelques fonctions élémentaires — dormir, travailler, se récréer, circuler — il a été possible de penser l'espace d'une part comme une concentration bâtie, d'autre part comme un réseau de circulation hiérarchisé, le tout baigné dans un parc illimité ponctué des vestiges historiques muséifiés.

• L'anti-ville moderniste

En fait, Le Corbusier ainsi que ses contemporains des CIAM, du Bauhaus, des Futuristes italiens ou des Désurbanistes soviétiques se sont saisis de l'architecture pour en faire la ville. Pour eux, la ville moderne ne pouvait être pensée que dans une séparation radicale des activités humaines mises ensuite en forme dans des architectures fonctionnelles.

Le mot d'ordre de Le Corbusier « Il faut tuer la rue-corridor ! » lancé en 1930 dans son ouvrage *Précisions sur l'état présent de l'architecture et de l'urbanisme* induisait du même coup la disparition du foncier comme élément structurant du design urbain. En supprimant le foncier — le parcellaire et la propriété — l'urbanisme du Mouvement moderne effaçait l'histoire et la mémoire de la ville, sans que la conservation de quelques vestiges y change quelque chose. En supprimant le foncier cet urbanisme effaçait également l'économie spéculative en même temps que les retombées fiscales; la production de ri-

chesse et la ville perdaient le lien qui les unissait ontologiquement. Enfin, la disparition du foncier effaçait également l'ancrage des populations, les échanges ou la dynamique de promotion et de mobilité sociale. Étatisation, industrialisation et production de masse devenaient les mots-clés de l'urbanisme. Manipulé essentiellement par des architectes, la réflexion conduite sur les fonctions (circuler, habiter, travailler) et les besoins (se reposer, se récréer) avait comme objectif de valoriser d'abord la forme architecturale comme la réponse unique au problème complexe que pose la ville.

La conséquence principale allait être la disparition de l'image de la ville comme référence culturelle et sociale. Même si la Reconstruction européenne après les destructions de la guerre s'est faite durant une courte période de façon archéologique en recréant l'image détruite, la production principale qui va suivre adhère aux théories nouvelles et aux discours iconoclastes

véhiculées par les leaders ou les disciples du Mouvement moderne. Cette volonté de rupture et la recherche d'une nouvelle image allaient favoriser les ambitions technocratiques déstructurant physiquement et socialement des tissus anciens, en magnifiant à la suite des Futuristes (Hulten, 1986) la vitesse dans les villes ou en imposant des théories incompatibles avec le fonctionnement urbain comme l'urbanisme sur dalle et la séparation piétons/voitures.

On a voulu réduire le débat modernisme/classicisme au plan esthétique en oubliant que le Mouvement moderne allait rapidement échapper à ses créateurs et cautionner explicitement ou implicitement les politiques urbaines dénoncées aujourd'hui. Un exemple particulièrement

significatif de ce détournement va être l'interprétation abusivement fonctionnaliste des conclusions du Rapport Buchanan (1963) en faveur de la circulation automobile. Tout cela va, dès la fin de la Seconde guerre mondiale, être récupéré par des pouvoirs politiques ou économiques qui ont vu dans cette simplification urbanistique et architecturale, le moyen de satisfaire à bon compte la demande de logements pour les uns et dans la simplification constructive et un pragmatisme cynique la façon de s'enrichir vite. De plus le monde professionnel des architectes et des urbanistes cautionnait sans réserve ces dérives en pensant qu'elles démontraient la justesse de leurs théories (Vayssière, 1988).

• La non-ville wrightienne

Le Mouvement moderne n'a pas été seul responsable du rejet de la ville. Les États-Unis se méfient de la ville. Pour Franck Lloyd Wright, la démocratie doit avoir une forme et ce n'est pas la forme urbaine. Son modèle de *Broadacre City* (1934) se veut une ville « relaxe, résiliente et libre de forme » :

...that will, some day, become one of great free City in common sense as to make human life not only more secure but more beautiful. More secure and beautiful because its concrete forms are organic; natural to human life. Life really free from feudal hang-overs from which we seem to be striving in vain escape. (Wright, 1943)

Il propose une société organique, construite sur une éducation « naturisée » (*nature-ized*). Mais contrairement au Mouvement moderne, la ville traditionnelle n'est pas condamnée ni même critiquée, elle est absente de son discours. Pour Wright, c'est l'architecture qui peut répondre efficacement à la prophétie d'un monde *usonien* nouveau. Le design urbain qu'il propose de sa ville se résume essentiellement à des routes, des croisements à différents niveaux et à des bâtiments. En

cela son projet urbain de diffère pas morphologiquement de celui de Le Corbusier. Wright, pas plus que Le Corbusier, n'a de proposition pour l'espace public. Le raisonnement de Wright est en grande partie construit sur une critique viscérale du marxisme et du socialisme. L'espace public semblerait être pour lui la matérialisation de ces idéologies. Seuls les projets architecturaux s'opposent. Le Corbusier impose autoritairement ses formes bâties. La vision plus démocratique de Wright exalte l'individualisme et le laissez-faire capitaliste; mais en cherchant tout de même à définir précisément une esthétique *wrightienne* d'étalement urbain. Cet exercice d'équilibre intellectuel auquel se soumet Wright dans son *Autobiographie* le conduit, avec *Broadacre City*, à inventer la figure de « l'architecte sans prince » et de l'architecture d'une ville sans design urbain. Comme avec le Mouvement moderne, l'idée sera habilement récupérée, effectivement sans design urbain, mais également sans architecture cette fois, avec le bungalow de série et les *Levitt Towns*.

• Le design urbain ou le retour à l'image

L'Europe n'a cependant pas oublié son histoire urbaine, ce dont témoigne l'œuvre de Pierre Lavedan (1919-1955) qui en reste la somme la plus aboutie. L'art de la composition, en résistance au Mouvement moderne, s'est perpétué dans les écoles professionnelles et, bien entendu, aux Beaux-Arts qui restent la référence obligée de la tradition classique. Mais ce « savoir-faire » est de peu d'efficacité à partir du moment où l'espace urbain disparaît de la programmation des villes au profit des axes de circulations, des dalles piétons et des espaces verts. Les deux grands chantiers urbains modernes, Chandigarh et Brasilia, s'appuieront sur des théories circulatoires (les V7 de Le Corbusier pour Chandigarh) et sur la « composition » d'architectures monumentales posées sur des dalles comme images des centres.

Paradoxalement, c'est probablement aux États-Unis que l'Europe doit pour partie sa redécouverte de l'image de ses villes (Gosling, 2003). On comprend mieux ce phénomène si on accepte l'idée qu'il fallait passer par un chemin détourné et surtout éloigné pour faire accepter des idées formelles encore fortement connotées de valeurs rétrogrades. Il fallait que le

design fasse oublier la *composition*. Il fallait un retour à la forme urbaine, mais une forme urbaine vue à travers des yeux neufs. Lewis Mumford en sera un des promoteurs.

Il faut rappeler que les années 1960 aux États-Unis avec notamment *City in History* (Mumford, 1961), *International History of City Development* (Gutkind, à partir de 1964) et *Making Urban America* (Reps, 1965) sont les années de la redécouverte de l'histoire urbaine : une histoire vide de tout contenu idéologique, mais remplie de formes complexes et d'images séduisantes dans lesquelles les États-Unis prennent une place importante. Plus tard, en Europe, le mouvement typo-morphologiste, né en Italie et inspiré de la classification structurale des langues, donne également à relire une histoire des formes, elles aussi curieusement vidées d'idéologie¹⁰ (Castex, 1995; Cataldi et al., 2002).

Il faut donc garder en tête que la ville historique retrouvée est avant tout une ville formelle sans drame, sans conflits; un décor idéalisé¹¹.

• La ville retrouvée

Historiquement on doit à l'université anglaise d'avoir la première fondé un cours de *Civic Design* en 1909 (Cuthbert, 2007). C'est cependant à la Rockefeller Foundation que l'on doit, entre 1955 et 1965, le développement de l'*Urban Design*. Au sortir de la guerre, la Rockefeller Foundation, participe à la recherche pour un programme d'études consacré à l'*Urban Design* comme matière qui « puissent contribuer de façon significative à une théorie urbaine d'après guerre et à l'émergence d'une nouvelle discipline d'*Urban Design* capable d'intégrer des champs d'intérêts comme l'architecture, la planification urbaine et le design de paysage » (Laurence, 2006). La Rockefeller Foundation commandite nombre de projets et d'initiatives de chercheurs et de

théoriciens parmi lesquels on trouve Kevin Lynch, Jane Jacobs, Christopher Tunnard, Edmund Bacon, et nombre d'autres.

On a suffisamment souligné l'importance de l'ouvrage de Jane Jacobs *The Death and Life of the Great American Cities* (1961) et la sensibilisation à l'espace de la ville qu'il provoque dans la société américaine d'abord et dans la société européenne ensuite. À travers cet ouvrage, on assiste à la redécouverte de la notion de voisinage et surtout de l'échelle humaine de l'urbain. C'est cette échelle qui est décisive; elle définit et conditionne le design urbain.

D'autres auteurs aident parallèlement à développer une nouvelle approche visuelle : Gordon Cullen en Angleterre (*Townscape*,

10. Il a fallu par exemple attendre les années '70 pour faire revivre les théories de Caniggia et de Muratori, et le début des années '80 pour reconnaître le Contextualisme de Giovannoni.

11. Cela n'est pas sans lien avec ce que le mouvement anglais avait initié, entre autres avec Pugin, et auquel avait adhéré les architectes des Garden Cities.

12. Il faut à ce sujet rappeler l'influence des travaux sur la vision et la perception de Gyorgy Kepes sur les théories de Lynch.

1961) qui reprend et popularise les approches critiques développées par Ian Nairn (*Outrage*, 1955) dans le *Architectural Review* à partir de 1955 et Kevin Lynch aux États-Unis (*The Image of the City*, 1962) qui reprend et développe les théories de Gyorgy Kepes (*Language of Vision*, 1944). Toujours à l'échelle de l'individu, ces auteurs définissent les codes de perception à travers des indices pour Lynch et des séquences paysagères pour Cullen. Il s'agit d'une mise en forme d'un nouveau vocabulaire de l'espace urbain. L'innovation par rapport aux œuvres de Sitte (*Städtebau*, 1889), de Buls (*Esthétique des villes*, 1894) ou de Unwin (*Town Planning in Practice*, 1909), auxquelles ces travaux font naturellement penser, tient essentiellement à une volonté d'approche à la fois

détachée de l'histoire dans ses références et scientifique dans sa démarche.

À partir de l'expérience étasunienne, on redécouvre la ville dans son échelle, sa forme et ses repères¹² et sa sociologie. Elle n'est plus l'espace privilégié d'un conflit de classes mais elle devient l'enjeu d'une stratégie d'appropriation; d'où l'importance de l'échelle d'intervention et de l'analyse formelle de l'environnement et du contexte social. C'est cet ensemble de particularité — échelle, référence formelle, contexte social, pratiques culturelles, entre autres — qui caractérise le design urbain (*Urban Design*) par rapport à la planification urbaine ou à l'urbanisme en général.

• Du dessein au design : malentendus idéologiques et consuméristes

Les traductions peuvent être trompeuses. L'*Urban Design* a ensuite gagné l'Europe via l'Angleterre, puis la France, notamment à travers les théoriciens de la typo-morphologie. La tentation a été immédiate de l'assimiler à la composition telle qu'héritée de la tradition des Beaux-Arts. La notion de design est dès l'origine la source d'un malentendu dans la définition de cette nouvelle pratique. Le mot « design » a laissé croire qu'il s'agissait d'une pratique essentiellement artistique productrice d'images. Or les principaux producteurs d'images urbaines sont les architectes. À partir du moment où il s'agissait de productions d'images, le design urbain leur revenait de droit.

Il s'agit d'une définition réductrice donnée à l'*Urban Design* : faire croire qu'il s'agit du même acte politique que celui qui existait dans la ville classique entre la volonté princière (le dessein urbain) et l'exécution esthétique architecturale (l'art urbain). Le design urbain peut parfois être assimilé à des actions d'esthétisation de l'espace à des fins commerciales, spéculatives ou récréatives comme le *Placemaking*. Cela ne retire rien aux qualités architecturales ou d'aménagement que l'on peut

éventuellement reconnaître à ces opérations, mais c'est enlever au design urbain ses dimensions fondamentales que de les réduire à un pur jeu de formes d'enveloppes architecturales ou à un simple travail d'ameublement ou de verdissement de l'espace public. On enlève par ce raccourci tout le contenu d'échelle, autant spatial que social, de l'*Urban Design* tel que ses théoriciens l'ont souhaité à l'origine¹³. On peut dire que la composition urbaine ou le *Civic Design* sont à l'échelle d'un pouvoir et le design urbain à l'échelle d'une population ; ils n'ont de commun que l'espace public et la nature même de l'espace public européen ou nord américain est la source de cette fausse filiation.

Entre l'Europe et l'Amérique¹⁴, nous sommes en fait devant deux réalités qui dépassent la simple différenciation historique ou physico-spatiale. Des réalités qui expliquent que telle pratique n'est pas réductible l'autre et qui font de l'urbanisme et du design urbain, contrairement à l'architecture, une pratique profondément liée aux contextes économiques, politiques et culturels locaux. Même le néo-libéralisme qui va toucher l'Europe

13. On se référera au texte fondateur URBAN DESIGN reprenant les propos tenus lors de la Conférence de la Graduate School of design de Harvard du 9 et 10 avril 1956 et parus dans *Progressive Architecture* #8 Août 1956.

14. Ce paragraphe est issu et résume un texte présenté dans le cadre du 77e Congrès de l'ACFAS à Ottawa le 13 mai 2009.

avec le Plan Marshall après la Seconde guerre mondiale restera un libéralisme social différent radicalement du libéralisme individuel vécu en Amérique (Foucault, 2004). Ce point mérite d'être souligné dans la mesure où dans les années 1960 la même frénésie constatée pour les infrastructures autoroutières urbaines, les urbanismes sur dalles ou les quartiers de tours à bureaux, ne sera pas identiquement traitée des deux côtés de l'Atlantique: d'un côté ce sont les pouvoirs publics qui décident et de l'autre c'est le marché. On peut également dire que d'un côté le design urbain fait élire et de l'autre il fait vendre¹⁵. Mais, dans les deux cas, les investissements financiers sont importants; si l'Europe politique s'est toujours reconnue dans ses aménagements urbains avant d'en considérer les aspects économiques et sociaux, il faut comprendre que c'est exactement l'inverse qui s'est produit en Amérique du Nord. Il fallait d'abord en justifier les retombées économiques avant d'en envisager les effets sociaux et politiques.

Il est vrai que souvent la frontière peut paraître mince et il est parfois difficile de dire si une opération immobilière peut se réclamer ou non du design urbain. D'autant que les coûts du design urbain sont importants et que les réalisations des aménagements des espaces publics sont souvent liés à des projets urbains d'envergure. Ce qui permet de confondre les « grands projets »¹⁶ avec les « gros projets » et de faire croire que la grosseur garantisse les aménagements qui lui sont liés. Que le financement dépende des pouvoirs publics comme dans la plupart des pays européens ou de la promotion privée, comme en Amérique du Nord, dans les deux cas, public ou privé, on attend toujours un « retour sur investissement »; soit pour assurer un *branding* politique local ou national ou promouvoir une destination commerciale¹⁷. Le design urbain s'affirme de plus en plus à la fois comme fin et comme moyen. Il est une fin légitimant des politiques ou des économies et permettant des valorisations aussi bien sociales que politiques et économiques. Il est un moyen offert pour permettre de mieux vivre la ville en améliorant le cadre de vie, en valorisant l'environ-

nement. Maintenant, doit-il se limiter à des opérations de prestige ou être accessible au plus grand nombre ? Est-il lié à des espaces privilégiés ou doit-il être généralisé à tous types d'espaces ? Qui doit le financer ? Qui doit le contrôler ? Ce sont encore des questions qui persistent. Le débat est loin d'être clos. Il est à peine ouvert. C'est pour cette raison qu'il est urgent de définir clairement les données contextuelles et les objectifs propres au design urbain parmi l'ensemble des opérations urbaines.

L'urbanisation promise de la planète — 75% de la population vivra en « milieu urbain » en 2025 — ne peut se résumer à un simple débat entre un centre-ville à revaloriser et une banlieue à contenir, entre la densification et l'étalement urbain, entre le patrimoine et le risque¹⁸. La première urgence est de redéfinir la ville. Par sa taille et sa forme, elle ne correspond plus depuis bien longtemps à l'image traditionnelle sur laquelle s'attardent pourtant encore les ouvrages théoriques. Pour la première fois dans l'histoire de l'humanité, la croissance urbaine touche en grande majorité les pays émergents non seulement dans des proportions inconnues jusqu'ici, mais surtout sans qu'il y ait, à court ou à long terme, la moindre perspective de développement économique suffisant au niveau des états pour absorber et intégrer cette croissance. Les pays occidentaux ont profité des fruits de la révolution industrielle et après les deux conflits mondiaux de la croissance économique qui a suivi. Les villes ont résorbé leurs aires taudifiées des centres anciens, puis des périphéries en reconstruisant et en investissant. La situation n'est plus comparable. Les fonds publics sont inexistantes. Faut-il pour cela ignorer ces villes qui vont abriter demain les trois-quarts de la population planétaire? Les urbanistes regardent ailleurs et confondent l'étalement « expansif » des villes des pays développés et l'étalement « agglutinant » des villes des pays émergents, les ingénieurs n'ont pas de réponses. Les architectes ne se sentent pas concernés en l'absence de pouvoir pour les mandater. Le design urbain sous sa forme démocratique peut s'imposer comme une réponse possible.

15. L'origine de cette tradition commerciale du design urbain états-unien (et nord américain ensuite) serait à rechercher dans le square britannique et aurait été d'une certaine façon importée avec la conquête du nouveau monde.

16. Afin de ne plus lier la notion de grand projet avec la dimension proprement dite de l'opération urbaine, nous avons tenté de donner au grand projet la définition suivante : « Un projet dont l'ambition explicite et l'impact recherché sur le milieu d'insertion dépassent la simple production de l'objet lui-même ».

17. L'exemple de la ville d'Hamilton en Ontario prouve que les intérêts privés peuvent se coordonner pour une opération de design urbain d'envergure à visées publiques.

18. Ce point a été abordé dans les questions préliminaires. Voir plus haut question 8.

SITUATION DU DESIGN URBAIN

Il est important d'entrer dans le débat étasunien et d'en dresser un état des lieux. Rappelons que, quelles que soient les évolutions qu'il a connues, le design urbain a d'abord pris naissance aux États-Unis. De plus, il conditionne à travers ses théories et ses applications une bonne partie des formes de l'urbanisme mondial. Il faut dans le même temps examiner et comprendre comment ce débat s'est formé et a évolué. L'Europe, héritière d'une tradition, a progressivement intégré cette notion de design urbain en l'enrichissant et en le détournant de son sens premier. Il apparaît que les évolutions nées des débats aussi bien aux États-Unis qu'en Europe conduisent aujourd'hui à penser que la différence entre l'*Urban Design* et le design urbain n'existe pratiquement plus, ou ne devrait plus exister.

Cela nécessite cependant d'envisager un approfondissement de la définition du design urbain, de sa nature et de ses fonctions. Un regard rétrospectif sur son « histoire américaine », suivi d'un examen de ses *avatars* européens permettra de montrer l'évolution et les perspectives.

• La naissance de l'*Urban Design*

Où est né l'enseignement de l'*Urban Design* ? Plusieurs universités étasuniennes en revendiquent la paternité; notamment Le M.I.T. en 1951 avec Philip Thiel, la Graduate School of Design de Harvard en 1953.

Au niveau de la diffusion de cette nouvelle discipline, c'est à la Graduate School of Design de Harvard que se tient en avril 1956 la première conférence importante sur l'*Urban Design*. José Luis Sert l'organise. L'objectif en est clair :

This Invitation Conference is intended to be exploratory, not didactic, and to try and find a common basis for the joint work of the Architect, the Landscape Architect, and the City Planner in a field of U.D.. (Gosling, 2003)

Pour Sert, l'*Urban Design* fait partie du City Planning et traite essentiellement de la forme physique de la ville. Mais pour nombre des participants, dont Janes Jacobs, il apparaît que l'urbanisme de l'*Urban Design* se perçoit comme une expérience urbaine totale qui comprend à la fois les aspects esthétiques, spatiaux, sociaux, environnementaux, politiques et économiques. Comme le suggère Gal-

braith, la ville doit devenir un acteur et un investisseur à part entière.

On peut associer les deux premières décades — de 1960 à 1980 — à une recherche de l'identité étasunienne sur le plan de l'image et sur celui de la société. D'une certaine façon, l'*Urban Design*, comme plusieurs mouvements apparus dans ces années, sert de relais à une remise en cause profonde de la société et de ses pratiques. Dans le cas précis de la ville, en dehors des livres déjà cités de Jacobs, de Cullen et de Lynch, les ouvrages et les travaux de Tunnard (1963), Halprin (1963), Blumenfeld (1967), Bacon (1967), Peets (1968), Banham (1971), Barnett (1971), Alexander (1977) Venturi (1977) et Rowe (1978) montrent la diversité des recherches et des théories mais également, pour la plupart de ces auteurs, la volonté de faire émerger l'*Urban Design* comme une science. Il est important de rappeler que, dans cette première phase de l'*Urban Design*, pour des théoriciens comme Venturi ou Banham, il ne s'agit surtout pas de s'identifier à un urbanisme européen (pour Venturi, la *piazza* est anti-américaine), même si les réalisations d'Halprin à Portland prouvent le contraire, mais d'inventer un référent original.

Le mouvement de l'*Urban Design*, à partir des années 1980 se développe selon deux directions. La première est d'ordre participatif et s'appuie sur l'*Advocacy Planning*. La seconde direction est d'ordre pédagogique et concerne un enseignement qui éprouve une difficulté à trouver une place à cette nouvelle discipline. Par contrecoup cela crée un vide qui favorise la montée en puissance de l'architecture qui tend à occuper toute la place.

There is a crisis in urban design education. While the teaching of city planning has focused on policy planning, and architectural education has continued to emphasize the design of individual buildings, education for the emerging field of urban design has attempted to bridge the gap. However, these efforts have been scattered, diverse and uncoordinated. (Ferebee, 1981)

Les architectes, reconnus comme « les plus aptes à manipuler le langage des formes » (Shon, 1985), se veulent les dépositaires de la discipline. S'engage alors un débat entre les tenants d'un design architectural et ceux qui tentent de conserver à cette discipline son caractère polyvalent tourné sur l'espace, le social et l'environnement. Pour contrecarrer la volonté hégémonique des architectes, Barnett (1982) propose sa formule « *designing cities without designing buildings* ». Malgré les travaux de Lynch ou d'Alexander, d'Allan Jacobs, de Shirvani et de Trancik, ou bien encore d'environnementalistes comme McHarg, on constate l'importance de plus en plus grande que prend la profession des architectes dans le domaine de l'*Urban Design*. Il s'agit pour eux, à travers des travaux d'historiens comme Braunfels, Spreiregen ou Broadbent de justifier la prédominance de l'architecture sur toutes les autres interventions urbaines. À cet égard la traduction dans l'ouvrage de Braunfels de *Stadtbaukunst*, en *Urban Design* est assez révélatrice de l'état d'esprit des architectes¹⁹. D'autre part les succès remportés par les travaux des architectes notamment dans les centres-villes sous forme de remodelages commerciaux (Frieden et Sagalyn, 1989) avaient l'intérêt de présenter au public des réalisations concrètes et

souvent esthétiquement réussies. Ces réalisations pouvaient passer sans distinction comme des travaux d'*Urban Design*. On retrouvera dans cette appropriation de l'*Urban Design* par les architectes, un retour à l'urbanisme de composition urbaine comme promotion ou propagande d'un pouvoir avant tout économique.

Ce mouvement ne fait que s'amplifier dans la décennie qui suit. Ross King (King, 1996) rappelle clairement que « *Architecture and urban design, like other forms of artistic productions* [c'est nous qui soulignons]... ». À la différence de la décennie précédente, on peut constater l'émergence d'une littérature critique qui dénonce par exemple le développement d'un urbanisme de décors de « parcs à thèmes » (Sorkin, 1992), annonçant le *placemaking* et ses dérivés. De même, les travaux d'Appleyard (*Livable Streets*, 1992) sur la rue ou les études à caractère sociologique de Garreau (*Edge City*, 1991) constituent des singularités dans une production théorique de plus en plus dominée par l'émergence des *Guidelines*, *Handbooks*, *Timesavers* ou autres ouvrages de recettes urbaines.

C'est dans cette perspective que les années 1990 voient la naissance du mouvement *New Urbanism* (Katz, 1994). Ce mouvement qui rencontre un écho international, poursuit l'objectif de répandre un urbanisme aux références historiques purement formelles mais à forte valeur nostalgique dans le choix de ses références partie européennes, partie jeffersoniennes, partie *west coast*. Son formalisme lui assure un succès immédiat et il devient rapidement le modèle d'une nouvelle tendance, urbaine et surtout suburbaine de luxe. L'exemple du *New Urbanism* illustre d'autant plus ce qui se passe qu'il véhicule l'idée d'un *Urban Design* totalement vidé de son contenu référentiel initial et uniquement tourné vers une esthétique des espaces conçus comme des décors.

L'expérience du *New Urbanism* n'est cependant pas complètement négative. Il permet à la société étasunienne de prendre conscience de l'espace public comme un bien commun et appropriable — ce qu'avait déjà défendu

19. Littéralement : l'art de construire les villes

Jane Jacobs — et comme un lieu de sociabilité. Les enjeux commerciaux qui sous-tendent cet urbanisme en ont souvent fait un lieu de ségrégation sociale. Certaines opérations, tant aux États-Unis qu'en Europe (les réalisations de Boffil en France et en Espagne par exemple) ont suffisamment frappé l'imagination de la population pour espérer y voir le début d'une prise de conscience de la ville comme lieu attractif d'expérience sociale et de valorisation.

Aujourd'hui, le débat reste ouvert entre les partisans d'un *Urban Design* exclusivement sous le contrôle des architectes et ceux qui cherchent toujours à autonomi-

ser cette discipline pour en faire un outil à part entière de l'urbanisme : *Making City Planning Work* d'Allan Jacobs (1980), *An Introduction to Urban Design* de Jonathan Barnett (1982) ou bien encore *Urban Design, the American Experience* de John Lang (1994). Dans cette dernière option, on relèvera quelques uns des articles et ouvrages les plus pertinents qui défendent cette position en tentant soit une conciliation « œcuménique » de toutes les tendances (*A Catholic Approach to Organizing What Urban Designers Should Know* d'Anne Vernez Moudon, 1992), soit d'en fixer les règles (*Toward an Urban Design Manifesto* d'Allan Jacobs et de Donald Appleyard, 1987).

• Un débat toujours ouvert

L'*Urban Design* a une suffisamment longue histoire pour devenir à son tour un sujet historique et des auteurs comme Gosling (*The Evolution of American Urban Design*, 2003) permettent de mettre cette pratique en perspective et de commencer à en comprendre le sens et les possibilités offertes.

L'*Urban design*, comme domaine autonome devient aussi objet de critiques et de remises en cause. Matthew Carmona (*Public Places, Urban Places*, 2003) évoque, en pastichant Ruskin, à travers les *Seven Clamps of Urban Design*, les travers de cette pratique :

1. *Clamp of strategic vacuum;*
2. *Clamp of reactivity;*
3. *Clamp of over-regulation;*
4. *Clamp of meanness;*
5. *Clamp of illiteracy;*
6. *Clamp of small mindedness;*
7. *Clamp of short-termism.*

De son côté, dans une préface inédite *Urban Design an Spatial Political Economy. Review and Critique of the last 50 years*, Alexander R. Cuthbert en 2006 attaque violemment les théories et comportements actuellement en pratique :

The development of significant theory in urban design remains deterministic, weakly developed and compromised in scope. The cult of the individual architect, of the architect as master planner

that dominates architectural design has been carried over into urban design, where the urban design theory that does emerge is somewhat chaotic. As such there are no shared theoretical constructs, ideologies or paradigms. Kevin Lynch offers his own eclectic combination of aesthetic choices as how city design should take place. Christopher Alexander's ideas are utopian, utterly impractical, and require society to be reinvented. Roger Trancik presents us with choices between various elegant patterns, and Hillier's models require doctoral level mathematics to understand them.[...] Using spatial political economy, we can begin to reconstruct theory in urban design by having a common theoretical base that is rooted to substantial discourses in urban sociology, economics, geography and cultural studies. Urban design can and indeed should be viewed as the outcome of the social production of urban form, which in turn is the outcome of the social production of space in its material and symbolic dimensions. (Cuthbert, 2006)

Moins polémique, mais tout autant critique, Ali Madanipour propose dans *Roles and Challenges of Urban Design*, de définir le rôle de l'*Urban Design* comme catalyseur d'une demande qui intéresse l'ensemble des acteurs (*producers, regulators,*

users) du développement et de l'image de l'urbain mais aussi dans le cadre plus complexe du développement durable :

The significance of urban design lies in the role it plays in the overall transformation of cities. As political, economic and cultural changes have given a new significance to cities, urban space is being reshaped to accommodate the new urban conditions. In its broadest terms, urban design is the tool of this reshaping, hence its structural significance. (Madanipour, 2006)

• Le design urbain en Europe

En Europe, le problème est à la fois plus simple et plus complexe. Plus simple car, pour les urbanistes, la Reconstruction et le Mouvement moderne ont fixé deux directions antagonistes, le pastiche ou la *tabula rasa*. Plus complexe car, au moment où l'*Urban Design* prenait forme aux États-Unis, les théoriciens italiens principalement, à partir des théories « contextualistes » de Giovannoni inventaient la typomorphologie (Saviero Muratori et Carlo Aymonino sur Venise en 1959 et sur Rome en 1963). Cette nouvelle théorie de l'*operante storia* (l'histoire opératoire) devait permettre de lier histoire urbaine et projet architectural dans une pensée à la fois structuraliste et formelle : la *Tendenza*. D'autre part le manque d'autonomie de l'urbanisme comme pratique conceptuelle liée à l'absence d'un enseignement spécifique de l'urbanisme, a permis aux architectes de s'imposer dans cette discipline et l'ouvrage de Rossi, *Architettura Della Citta* (1966) a, par la qualité de sa démonstration théorique, magistralement légitimé cette hégémonie.

En France, par exemple, le monopole que les architectes ont conservé sur la forme urbaine¹ permet aux historiens et aux théoriciens comme Choay ou Merlin de se dispenser de distinguer le design urbain du Projet urbain. Il est donc logique de définir le projet urbain comme un « urbanisme de projet » (Boutinet,

D'une certaine façon, ces critiques, toutes constructives, ouvrent de nouvelles approches de l'*Urban Design*, notamment celles qui cherchent à l'intégrer dans les champs sociaux, économiques et politiques en plus de celui de la conception de l'espace et du paysage. Sans oublier que cette approche de l'*Urban Design* du point de vue des théoriciens américains est d'autant plus nécessaire qu'elle conditionne de façon directe ou indirecte la pratique de l'urbanisme à un niveau qui dépasse largement les frontières étasuniennes.

1990) et dans cette logique de le confondre naturellement avec le design urbain. Le projet urbain/design urbain devient pour Huet le moyen terme opérationnel entre la ville et l'architecte ou se situe, pour Devillers, entre la planification urbaine et l'architecture.

Ce manque de précision conduit les architectes à estamper du label de « projet urbain », donc de design urbain, toute commande — publique ou privée — spatialement suffisamment importante pour créer un fragment urbain : le syndrome du gros projet. Les architectes sont ensuite libres d'utiliser le langage formel qui leur convient personnellement; soit le langage moderne, au risque de créer ces *lost spaces* que dénonce Trancik, soit le langage « historique » du *New Urbanism*, curieusement autoproclamé « rationaliste » par les frères Krier. Les deux tendances ne se contentent pas de s'affronter symboliquement au niveau esthétique, mais masquent un débat idéologique plus profond sur la nature de l'utopie que l'architecture urbaine veut imposer au public. Les tenants modernistes envisagent la ville post-industrielle comme un objet futuriste sans référents formels; les tenants rationalistes pensent la ville future comme un retour préindustriel débarrassé des ornements du capitalisme bourgeois :

The Rationalists liked to go back to the eighteenth century at least; and to the early Renaissance was best of all. The

1. Ce sont les architectes et non les ingénieurs qui, en France par exemple, vont être désignés par l'État comme Architectes-en-chef pour la reconstruction des villes détruites pendant la guerre.

Rationalists wanted to do pre-nineteenth-century buildings — stripped of all bourgeois ornaments. The idea was that they were going back before the industrial revolution, back before capitalism; which is to say, back before capitalism could pollute architecture with its corruption. (Wolfe, 1981)

Il est intéressant de voir comment, face à la difficulté d'un discours spécifique sur la ville nord-américaine, le *New Urbanism* reprend cette même problématique. La comparaison entre les deux chartes fondatrices, *Reconstruire la ville*² (Barey, 1980) et la *Charter of the New Urbanism* (Barnett, 2003) — voir annexe 2 — toutes deux en réaction au Mouvement moderne montre le parallèle des préoccupations euro-

péennes et étasuniennes (même américaines) ou plus précisément comment l'un s'est inspiré de l'autre, mais également quelques différences d'approche vis à vis de l'espace public, et donc du design urbain. On constate que l'essentiel de ce débat reste orienté sur le thème du retour à la ville ancienne et de la notion de centralité. Il ignore la banlieue, sinon pour la « reconfigurer en unités de voisinages » comme le proposent les tenants du *New Urbanism*. Qu'il s'agisse de l'*Urban Renewal* ou des opérations barcelonaises (Sokoloff, 1999) ou berlinoises (IBA, 1984), la principale préoccupation reste les centres anciens et déstructurés (Birmingham). Le centre, ancien ou non, reste un potentiel d'une valorisation patrimoniale, la banlieue le territoire des tous les risques.

• L'urbanisation mondiale : les nouveaux enjeux d'une gouvernance urbaine

L'urbanisme et le design urbain ne peuvent se réduire à résoudre des problématiques de centre-villes anciens. Ce que l'on désigne aujourd'hui comme l'étalement urbain (*urban sprawl*) a cessé d'être une exception pour devenir la principale forme de développement urbain, ou suburbain selon une distinction qui perd de sa pertinence. Les termes ne manquent pas pour tenter de nommer ces nouvelles formes de développement : *Edge Cities*, *New Suburbia*, *Crabgrass Frontier*, *Outskirts* (périphéries), *Zwischenstadt* (Entre-ville), métropoles, Exo-urbanisation, etc...

Ce « système urbain global » (*global urban system*) (Gospodini, 2002) qui définit autant les grands complexes des mégapoles des pays développés que les croissances exponentielles des villes des pays émergents, impose de redéfinir les enjeux sociaux, environnementaux et économiques; et cela en s'adaptant aux particu-

larités de chaque contexte. La périphérie par exemple est différente d'un pays à l'autre, les termes eux-mêmes ne recouvrent pas les mêmes réalités. La banlieue étasunienne (et plus largement américaine) est socialement ou économiquement différente de la banlieue européenne et différente encore des bidonvilles des pays du Sud; d'où l'importance d'une parfaite analyse³ du contexte avant d'envisager une intervention urbaine. Le design urbain, comme mode opératoire intégrant les dimensions sociales, spatiales et économiques d'un tissu, apparaît probablement comme le moyen de dépasser méthodologiquement les recettes ou les parangons, souvent inadaptés ou incompatibles. Le design urbain doit devenir le lieu des managements stratégiques de projets volontaires et décidés démocratiquement, définissant ainsi une gouvernance urbaine (Ascher, 2001).

2. Ce texte a été signé notamment par : R. L. Deleroy, Jean Castex, Jacques Lucan, Antoine Grumbach, François Loyer, Léon Krier, Bernard Huet, Pierluigi Nicolini, Maurice Culot, Philippe Panerai.

3. Ce que nous avons différencié plus haut selon les catégories d'étalements expansif et agglutinant.

• La remise en question : densité ou non densité ?

Ces nouvelles formes d'urbanisations posent également une question liée aux territoires concernés par leurs expansions et aux problèmes techniques (infrastructures) et environnementaux.

Ce sont les prochaines questions auxquelles l'urbanisme devra répondre. Bien plus que l'amélioration esthétique des centres-villes ou la question du *branding* urbain, le véritable problème se situe dorénavant au niveau de la densité. Le débat a déjà été amorcé. Il faut maintenant se concentrer sur la nature des villes, l'évolution des villes et l'avenir des villes; c'est-à-dire sur le présent, le court terme et le long terme. Cela amène naturellement la question centrale du développement durable; en précisant qu'il n'est pas seulement question de plantation ou d'embellissement paysager, mais de la survie des sociétés futures.

Historiquement, dès son origine, le design urbain s'est trouvé au cœur d'un débat sur la densité sous la forme de la question du voisinage (*neighbourhood*) soulevée par Jacobs et de la question de l'environnement sensible abordé par Lynch. Le design urbain s'est ainsi trouvé défini par une échelle de préhension humaine qui lui fixait sa nature, ses limites et ses objectifs.

Le *New Urbanism* a par exemple tenté d'apporter une réponse partielle en proposant des densités sous formes de pastiches de centres villageois. Il existe également de nombreuses réponses périurbaines de type communautaires en Allemagne ou au Pays-Bas. Ces exemples démontrent deux choses. D'une part, il est nécessaire que le voisinage soit socialement de nature homogène, du moins cohérent, et d'autre part que ce voisinage soit parfaitement responsabilisé, donc impliqué dans l'environnement proposé. Il ne peut donc être question d'imposer une organisation sociale ou un environnement. Cet aspect est loin d'être anecdotique lorsque l'on observe les résultats d'une urbanisation de pure composition urbaine ou de zonage des fonctions. Non seulement cette urba-

nisation n'induit aucune valorisation urbaine de son contexte, mais s'avère même souvent incapable de survivre comme un greffon rejeté. En cela le design urbain est probablement le seul outil capable d'assurer la programmation et le contrôle social des mises en œuvres spatiales dans une perspective à long terme.

Quelle sera la bonne échelle urbaine ? La réponse théorique au niveau de la ville existe depuis toujours : l'individu. Des architectes ont laissé croire jusqu'ici que la forme seule pouvait assurer la cohésion sociale à travers une idéologie innovante de l'espace. D'autres ont pensé que le référent nostalgique assurait à lui seul le consensus. On oublie que les urbanistes, les architectes ou les architectes-paysagistes fabriquent des formes, uniquement des formes, seule la population et le temps fabriquent l'histoire d'un espace urbain. Et l'histoire ne se fait que si la population, les habitants, les usagers (*users*), investissent les formes, les approprient, s'y sentent valorisés et y perçoivent la qualité de leur futur, la durabilité de leur développement personnel et global.

Using spatial political economy, we can begin to reconstruct theory in urban design by having a common theoretical base that is rooted to substantial discourses in urban sociology, economics, geography and cultural studies. Urban design can and indeed should be viewed as the outcome of the social production of urban form, which in turn is the outcome of the social production of space in its material and symbolic dimensions. In so doing, theorists, practitioners and academics can move toward more integrated explanations of urban form as basis for establishing the credibility of urban design as an independent discipline. More importantly, there will be a common base around which ideas circulate, rather than the anarchy that we currently experience. (Cuthbert, 2006)

ANNEXE 2 PARALLÈLE ENTRE LA DÉCLARATION DE BRUXELLES ET LA CHARTE DU *NEW URBANISM*

Déclaration de Bruxelles (1980)

LES PARTICIPANTS DU COLLOQUE DE BRUXELLES :

ENTENDENT PAR RÉPARATION DE LA VILLE EUROPÉENNE :

- L'Intégration de l'histoire dans la pratique urbaine : tout le patrimoine doit être sauvegardé et pas seulement quelques « centres historiques »;
- Toute intervention sur la ville européenne doit obligatoirement réaliser ce qui a toujours fait la ville, à savoir : des rues, des places, des avenues, des îlots, des jardins... Soit des quartiers;
- Toute intervention sur la ville européenne doit par contre bannir les routes et les autoroutes urbaines, les zones mono-fonctionnelles, les espaces verts résidentiels;
- Il ne peut y avoir ni zones « industrielles », ni zones « commerciales », ni zones « piétonnières », mais seulement des quartiers incluant toutes les fonctions de la vie urbaine;
- Il faut procéder à la réduction du périmètre construit des villes et définir avec précision les zones rurales afin d'établir clairement ce qu'est la ville et ce qu'est la campagne;

DÉNONCENT l'architecture et l'urbanisme fonctionnalistes qui ont détruit la ville européenne en réponse aux exigences du développement des structures industrielles du capitalisme privé et public;

DÉNONCENT également la complaisance des architectes et de leurs organisations professionnelles à accepter les conditions de la production, cette attitude ayant grandement contribué à l'état de fait actuel;

CONSIDÈRENT que le seul chemin possible de la reconstruction de la ville européenne est celui du développement d'une main-d'oeuvre aux qualités professionnelles élevées et du rejet des méthodes industrielles développées au seul profit de leurs promoteurs;

PROCLAMENT enfin leur conviction que la ville européenne peut être réparée, qu'elle doit l'être, et que les moyens d'y parvenir sont à notre portée, et décident en conséquence de poursuivre les travaux dans ce sens afin de pouvoir trouver l'accord général et le soutien politique de la population.

Charter of the New Urbanism (1996)

THE CONGRESS FOR THE NEW URBANISM views disinvestment in central cities, the spread of placeless sprawl, increasing separation by race and income, environmental deterioration, loss of agricultural lands and wilderness, and the erosion of society's built heritage as one enterrelated community building challenge.

WE STAND for the restoration of existing urban centers and towns within coherence metropolitan regions, the reconfiguration of sprawling suburbs into communities of real neighborhoods and diverse districts, the conservation of natural environments, and the preservation of our built legacy.

WE RECOGNIZE that physical solutions by themselves will not solve social and economic problems, but neither can economic vitality, community vitality, and environmental health be sustained without a coherent and supportive physical framework.

WE ADVOCATE the restructuring of public policy and development practices to support the following principles : neighborhoods should diverse in use and population; communities should be designed for the pedestrian and transit as well as the car; cities and towns should be shaped by physically defined and universally accessible public spaces and community institutions; urban places should be framed by architecture and landscape design that celebrate local history, climate, ecology, and building practice.

WE REPRESENT a broad-based citizenry, composed of public and private sectors leaders, community activists, and multidisciplinary professionals. We are committed to reestablishing the relationship between the art of building, the making of community, through citizen-based participatory planning and design.

WE DEDICATE ourselves to reclaiming our homes, blocks, streets, parks, neighborhoods, districts, towns, cities, regions, and environment.

VERS UN URBANISME DURABLE

L'histoire du design urbain, particulièrement dans l'interface des points de vue entre l'Europe et les États-Unis, montre aujourd'hui la possibilité d'un consensus qui permette l'émergence d'un outil complexe et surtout multidisciplinaire. Cet outil reste à définir. Les tentatives de définition sont nombreuses. L'objectif de ce travail n'est pas d'en faire une synthèse mais de faire émerger des éléments récurrents autour desquels il devient possible de construire une définition.

À cette étape de notre étude, nous proposons comme réponses une série de schémas commentés. Ils illustrent à

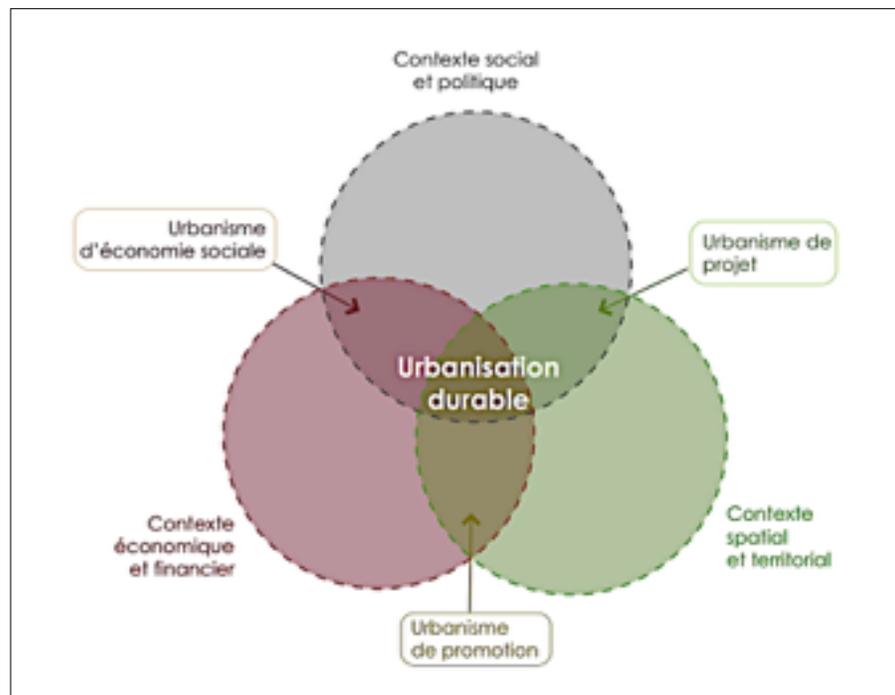
chaque fois un état des hypothèses théoriques et tentent de fixer des cadres structurels de réflexion et de discussion.

Notre démarche propose deux approches différentes avec pour objectif de montrer d'une part la structure contextuelle que nous entendons donner au design urbain comme outil, et d'autre part, dans un second temps, de schématiser le processus du design urbain comme forme de projet. Dans cette dernière étape, les définitions et les rôles des acteurs ainsi que les phases permettront d'expliquer le fonctionnement de cet outil.

• Les contextes du projet urbain et l'urbanisme durable.

Toute opération d'urbanisme nécessite l'intervention de zones contextuelles :

- Une zone contextuelle socio-politique qui regroupe : le niveau décisionnel et politique, local ou non; la population comme consultant et comme usager; les groupes d'intérêt; les programmes publics;
- Une zone contextuelle économique qui comprend les financements, les montages et partenariats;
- Une zone contextuelle spatiale dans laquelle on retrouve la nature du foncier, la nature des sols, les zonages et règlements;



La nature d'un projet urbain dépend des zones qui le concernent. On peut ainsi proposer une nomenclature des différents types d'urbanismes selon les zones contextuelles :

- L'urbanisme d'économie sociale (la rénovation de logements ou équipements communautaires par exemple) se trouve situé hors contexte spatial et territorial, ce qui signifie que le geste n'a pas pour priorité de transformer l'espace.
- L'urbanisme de projet (produit dans le cadre universitaire par exemple) ne prend pas en compte le contexte économique dans son travail d'élaboration.
- L'urbanisme de promotion est réalisé en dehors de toute demande sociale ou politique.
- La zone centrale est celle que nous désignons comme la zone de l'urbanisme durable selon la définition officielle du Rapport Bundtland de 1987.

L'absence d'un des contextes ne préjuge pas de la qualité ou de la valeur intrinsèque du projet, qu'il soit lié à une opération de promotion, universitaire ou socio-économique. Certains projets, à l'origine purement promotionnels se sont par exemple révélés avec le temps être des opérations urbaines importantes pour le

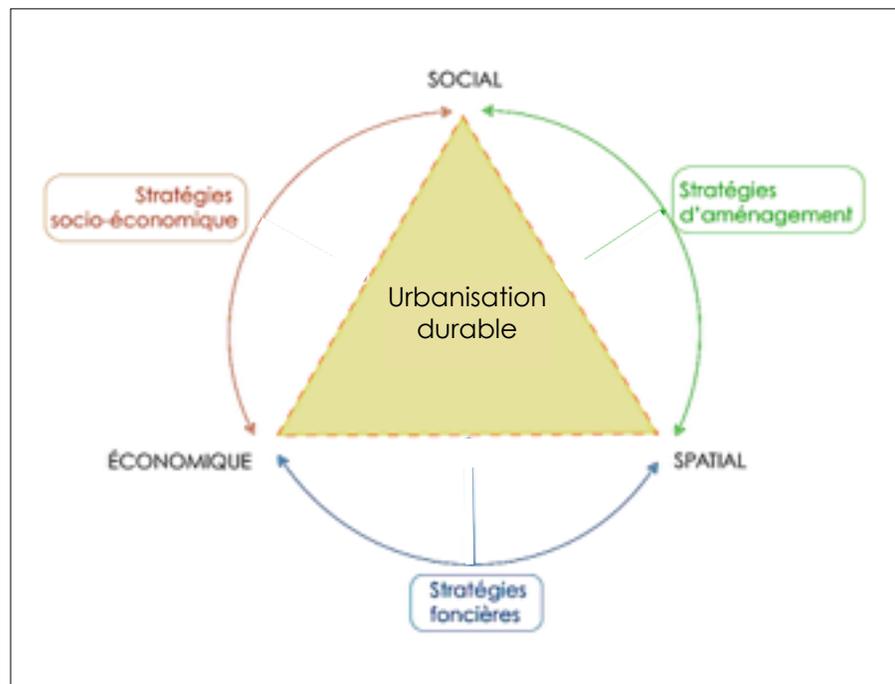
développement du tissu environnant (Le Rockefeller Center).

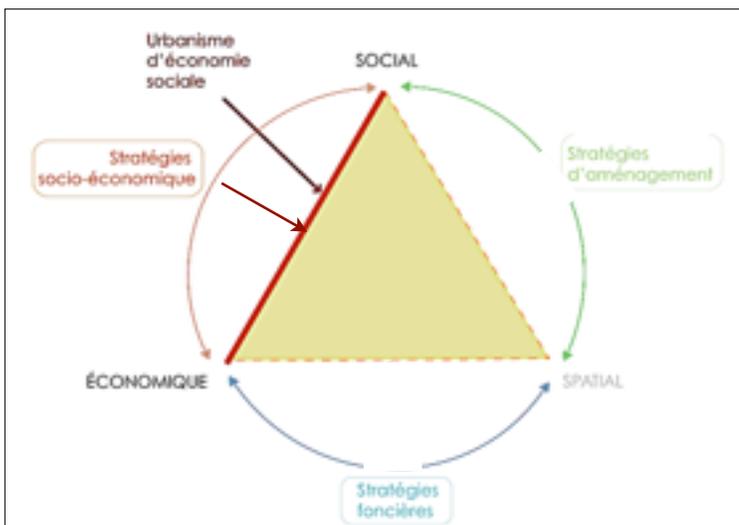
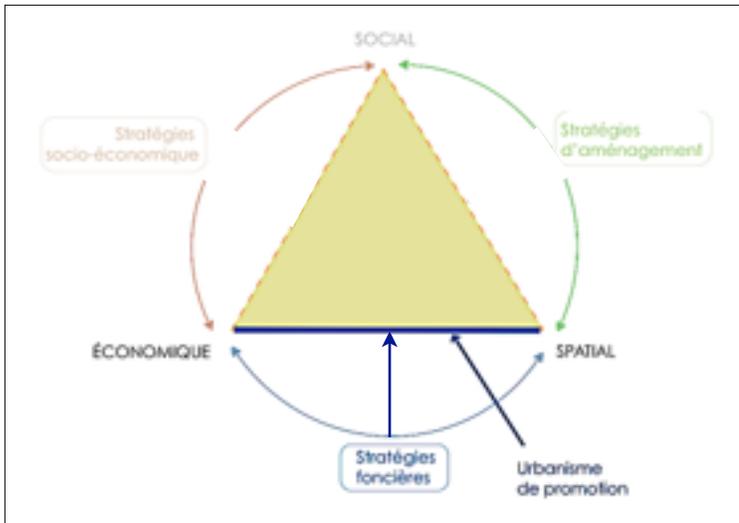
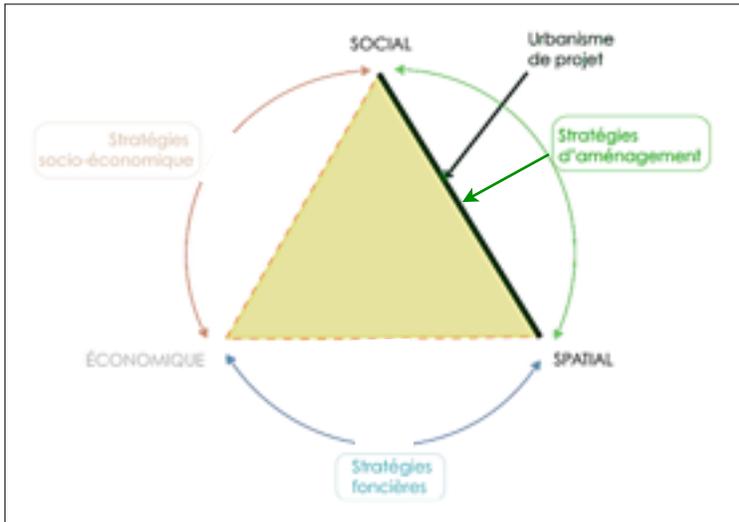
Rappelons tout d'abord que par nature, l'urbanisme est — ou devrait être — un acte de développement durable. Avant même que la mode s'empare de ces concepts, le *vivable*, le *viable* et l'*équitable*, ont fait — ou auraient dû faire — partie des préoccupations des politiques, des aménageurs et des urbanistes.

Le schéma que nous proposons permet de visualiser l'importance de l'équilibre des contextes dans la définition du projet urbain. Cet équilibre est d'autant plus nécessaire qu'il conditionne la réussite du projet à long terme.

Chaque zone contextuelle est associée à des pouvoirs décisionnels, chacune selon son niveau et les acteurs qui interviennent. C'est à l'articulation des zones que se forment ce que nous désignons comme des stratégies.

Nous pouvons reformuler la précédente démonstration de l'équilibre indispensable des contextes, en l'appliquant à l'équilibre des stratégies. L'absence d'une de ces stratégies produit un type d'urbanisation limité.



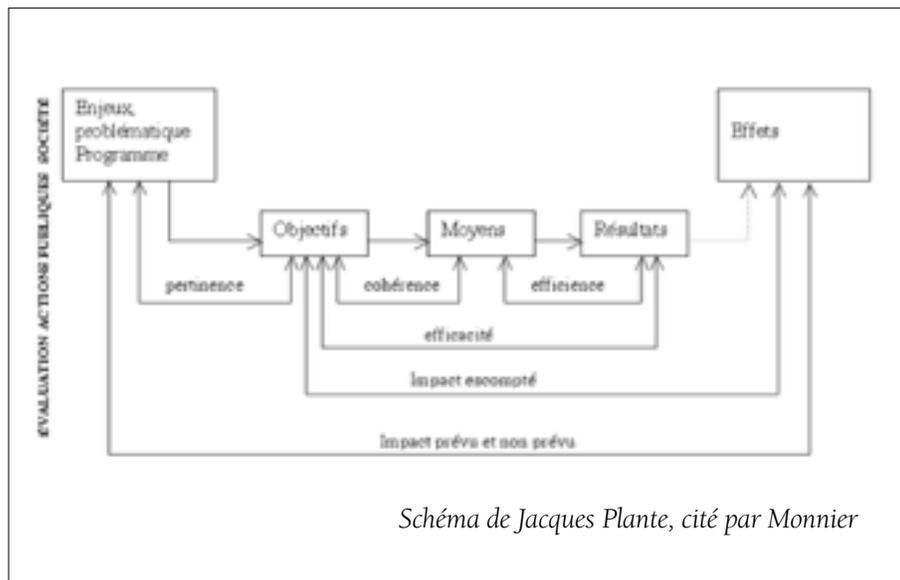
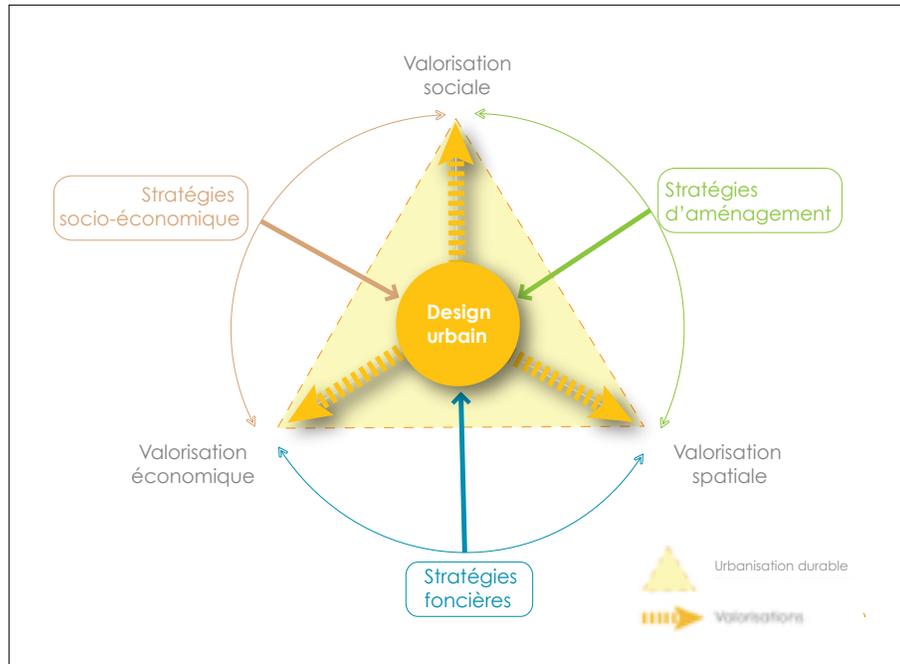


Si les zones contextuelles définissent les influences et les rôles des acteurs, les stratégies définissent les moyens opérationnels qui conduisent aux conditions du design urbain. C'est-à-dire à la phase opérationnelle de l'urbanisme :

- Les stratégies foncières incluent la mise à disposition (selon leur nature foncière) des terrains et des sols;
- Les stratégies socio-économiques répondent à des demandes financières en regard des accords politiques et sociaux. Les décisions financières, prises lors de la phase préliminaire sont transformées en phasages, calendriers, planifications et investissements;
- Les stratégies d'aménagement permettent une programmation des opérations techniques (infrastructures et autres) et architecturales. C'est à ce niveau que se définit l'échelle de l'opération. C'est dans le cadre de ces stratégies que sont prises les décisions réglementaires et également les modalités d'intervention des instances publiques de contrôle;

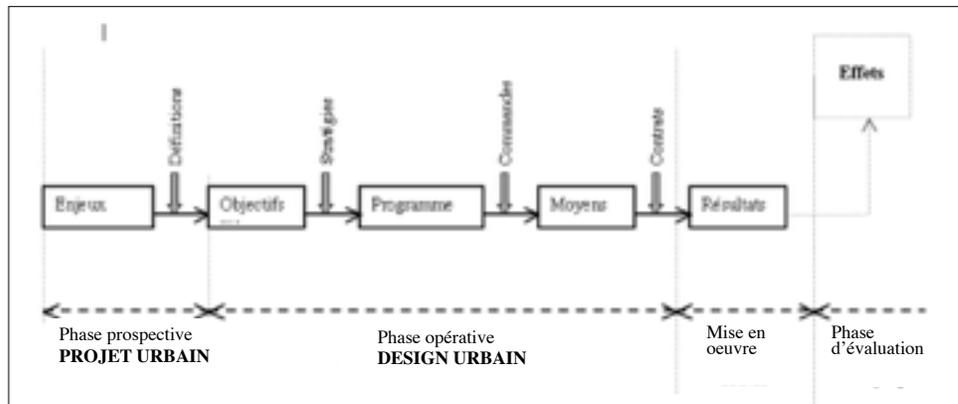
Le design urbain se situe au coeur de l'urbanisme durable et en constitue la phase opératoire.

L'équilibre des stratégies permet un équilibre des valorisations. Cette notion est d'autant plus importante qu'il sera possible de vérifier dans des études de cas, qu'il existe une véritable cohérence interne entre les stratégies et les effets rétroactifs de valorisation. On constatera également que l'équilibre des valorisations permet le contrôle des effets à long terme et place le projet de design urbain dans le cadre du développement durable. Notons qu'il ne peut être question



d'affirmer que la valorisation est automatiquement induite par le processus. Toute valorisation dépend à la fois de l'efficacité et n'est vérifiable que sur les effets escomptés. Les seules constatations que nous avons pu faire jusqu'i-

ci semblent démontrer que la présence conjointe et équilibrée des trois stratégies (donc des trois contextes) augmente les chances de valorisation à moyen et surtout à long terme.



Le schéma que nous proposons s'appuie sur celui de Plante. La référence à ce schéma permet de vérifier les liens, les pertinences, cohérence, efficacité et impacts entre les différents éléments.

Nous proposons de lier problématique et Projet Urbain. Ainsi que nous l'avons défini, le Projet urbain articulé autour de l'espace, de l'économique et du social s'inscrit dans le développement durable.

La seconde étape, celle des objectifs, consiste à élaborer à travers des programmes spécifiques, les moyens à mettre en œuvre, c'est-à-dire les principes et les politiques de design (City Pattern, Conservation et Neighborhood Improvement) par exemple (Jacobs, 1980).

Les objectifs déterminent des commandes en fonction des groupes concernés et des moyens possibles à mettre en œuvre ou sur lesquels agir.

Les commandes s'adressent enfin à ceux que nous désignerons comme les acteurs; ces acteurs publics ou privés ayant comme rôle de participer directement aux résultats à travers des contrats. L'ensemble de ces contrats font partie de ce que nous désignons comme le Contrat d'*Urban Design*.

Il faut dans le cas de cette hypothèse définir le contenu et la nature des contrats. S'agit-il de contrats classiques de commandes Maître d'œuvre/Maître d'ouvrage ou de formes contractuelles liées aux règlements en vigueur (le cadre de consultation publique par exemple).

Les résultats sont ceux directement liés aux objectifs définis dans les contrats. L'efficacité est une appréciation finale.

Au-delà des résultats, les effets permettent de rendre compte de l'impact escompté ou de l'impact réel. C'est à ce niveau que l'on peut vérifier qu'un projet de design Urbain répond à ses objectifs du point de vue de sa réussite globale. Lors d'une analyse de projet on pourra également constater que des projets de promotion privée peuvent soit immédiatement soit avec le temps répondre aux effets urbains recherchés dans le cadre de design urbain.

• Les moyens et les acteurs du design urbain

L'histoire de l'urbanisme nous permet de comprendre comment la notion de design urbain a émergé puis comment elle s'est particularisée, notamment sous l'influence des théoriciens étasuniens et européens. Du principe de la programmation de la cité antique aux enjeux du développement durable, en passant par la notion essentielle de contrat, le design urbain s'est progressivement émancipé du Pouvoir pour s'affirmer progressivement comme un outil d'urbanisme démocratique. Il a également acquis son échelle propre qui est celle de la préhension — ou de la perception hu-

maine. Cette échelle est d'autant plus déterminante qu'elle seule rend le design urbain opérationnel, c'est-à-dire capable de matérialiser techniquement des espaces et des lieux, mais aussi contrôlable. Là où l'urbanisme envisage et propose, le design urbain réalise. Enfin, le design urbain n'existe que grâce à l'intervention de la totalité des acteurs. On a voulu parfois en limiter le nombre aux promoteurs (publics ou privés) et aux architectes (ou paysagistes). Il s'agit alors d'opérations promotionnelles qui peuvent peut-être avec le temps devenir des réussites urbaines, mais c'est un contre-

sens de les définir au départ comme des opérations de design urbain. Même si l'habileté conceptuelle et graphique des professionnels du design — architecture, paysage, infrastructures ou objets — est naturellement indispensable, elle n'est pas suffisante. La notion de *design* est trompeuse. Nous l'avons dit, le sens anglais d'où ce mot provient, signifie à la fois dessein et dessin. On a eu souvent tendance à négliger le dessein.

Nous proposons dans cette partie, une approche complémentaire à celle déjà vue. Il s'agit de situer le design urbain selon la nomenclature des projets, telle que définie par Jean-Pierre Boutinet (1990). L'objectif est de montrer comment le design urbain se situe dans une dynamique qui passe du projet empirique au projet théorique, puis du projet théorique au projet opératoire.

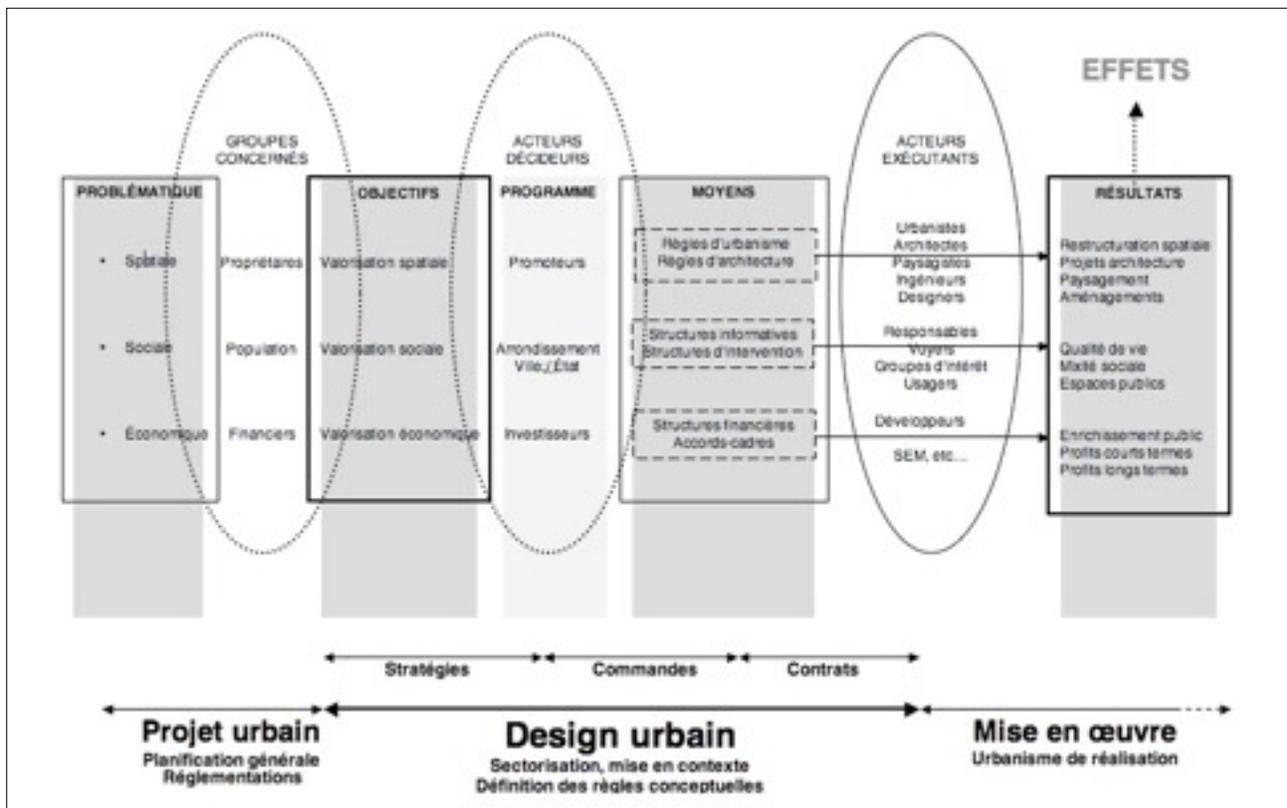
Dans le schéma suivant, nous identifions une phase de Projet urbain comme une phase prospective qui permet de fixer les grandes lignes de l'urbanisation. Cette phase est couramment celle que remplit le Plan d'urbanisme pour les villes, ou bien encore les schémas d'aménagement nés des décisions conjointes (politique et éco-

nomiques) d'une municipalité ou d'un état²². Les définitions de ces enjeux permettent ensuite au projet d'entrer dans les objectifs.

Les objectifs représentent la première étape du design urbain. Ils déterminent de façon pratique les échelles de l'intervention (spatiale, économique et sociale), c'est-à-dire le cadre des possibilités réelles et objectives du projet. On envisage donc à cette étape le réalisme ou non des enjeux. C'est également à ce niveau que l'on vérifie l'échelle d'intervention. Il est alors possible d'envisager de multiplier les objectifs si les enjeux spatiaux comme, par exemple à Birmingham, sont trop importants pour être traités dans une opération unique de design urbain.

À partir de ces objectifs, il est possible d'établir des stratégies, c'est-à-dire de décider quels outils seront utiles pour composer un programme. Nous touchons là la notion de gouvernance du projet. Ces outils existent généralement dans l'arsenal juridique disponible de la ville ou du pays¹ et permettent de répondre aux objectifs dans l'ensemble des domaines, foncier, social ou financier, touchés par le

1. Comme par exemple le secteur de plan de masse en France ou le PPU (Projet particulier d'Urbanisme) au Québec



projet. On peut éventuellement envisager de créer ces outils s'ils n'existent pas ou de les adapter de façon plus pertinente. La dernière étape consiste enfin à transformer ce programme en moyens opératoires à travers les commandes puis les contrats qui concrétisent ces commandes, déterminent les moyens de chacun des acteurs en charge de la mise en œuvre ou du contrôle.

Il est important de souligner, à travers ce schéma, la diversité indispensable des acteurs et intervenants. Vouloir limiter le nombre des acteurs à un seul — l'architecte par exemple — signifie l'impossibilité de remplir les tâches et de prendre les décisions nécessaires à la succession logique des étapes.

Dans les étapes décisionnelles, stratégiques et programmatiques, l'importance des intervenants peut être résumée sous la forme d'un schéma qui permet de situer leur intervention selon les domaines réglementaire, foncier et financier.

Dans la partie opératoire du projet, le programme devient design urbain par mise en œuvre du programme à travers la commande et les contrats. Il s'agit par la commande de segmenter le programme vers chaque intervenant et par les contrats de matérialiser ces commandes.

Dans cette analyse, il est possible de voir où et comment interviennent les différents agents. Dans chacun de ces schémas, il est possible :

- de situer les intervenants ;

- de situer les phases et de les qualifier.

Chaque projet soumis à l'analyse peut être lu selon la grille proposée. Le détail des phases et l'analyse des acteurs à chaque étape du processus devraient permettre des comparaisons qualitatives et structurelles entre les projets soumis ; cela pour mieux comprendre la particularité de chaque projet et surtout de ne comparer que des choses comparables. Ces comparaisons devraient permettre enfin de déterminer les variables et les invariants du processus

Selon la nature du projet analysé, il est possible de le qualifier ou non selon nos critères et de dire en quoi il répond ou déroge au design urbain.

Il est alors possible de proposer une méthode de design urbain, cohérente avec tous les projets de ce type et surtout capable d'être efficace en fonction des données locales, qu'elles soient économiques, politiques ou foncières.

Là encore selon les pays, les procédures diffèrent. Les différences portent autant sur le statut foncier des sols, sur la forme des financements que sur les réglementations en vigueur. Le contrôle public et la puissance des groupes communautaires peuvent également varier. Malgré ces différences constatées, on a pu vérifier que le jeu d'équilibre des trois zones contextuelles et les prises de décisions stratégiques respectives étaient la constante de tout projet désigné comme projet de design urbain.

Par la pratique et la réalisation de projets on peut constater l'importance du design urbain dans la ville et son évolution. L'analyse d'exemples nous a permis d'affiner notre définition du design urbain et d'en cerner plus concrètement les enjeux. Il est clair que la réussite d'un projet relève d'une chimie particulière qui se crée entre le contexte, les acteurs, les moyens d'action et le projet lui-même. Bien que cette chimie soit unique dans chaque cas, il est possible de cerner les éléments indispensables à la réussite et l'intégration à toutes les échelles d'un projet de design urbain.

Comme l'illustre le schéma suivant, le projet de design urbain a pour objectif une valorisation spatiale, sociale et économique qu'il est possible d'atteindre grâce à :

- l'utilisation d'outils spécifiques de production et de contrôle adaptés au contexte et multidisciplinaires ;
- la présence et au partenariat des acteurs du développement économique, des autorités publiques et du secteur privé local, qui doivent s'impliquer financièrement, dans l'élaboration et dans le montage du projet à un degrés défini par tous (contrat) ;
- une analyse et une prise en compte particulière du contexte et de ses besoins, en termes spatiaux, économiques et sociaux.

Nous avons donc analysé suivant cette méthode certains projets considérés comme modèles dans la littérature, dans le but de comprendre s'ils correspondent au cadre que nous avons défini pour le projet de design urbain, et si leur réussite est liée à la présence et la prise en compte de ces différents éléments.

BIRMINGHAM (ANGLETERRE)

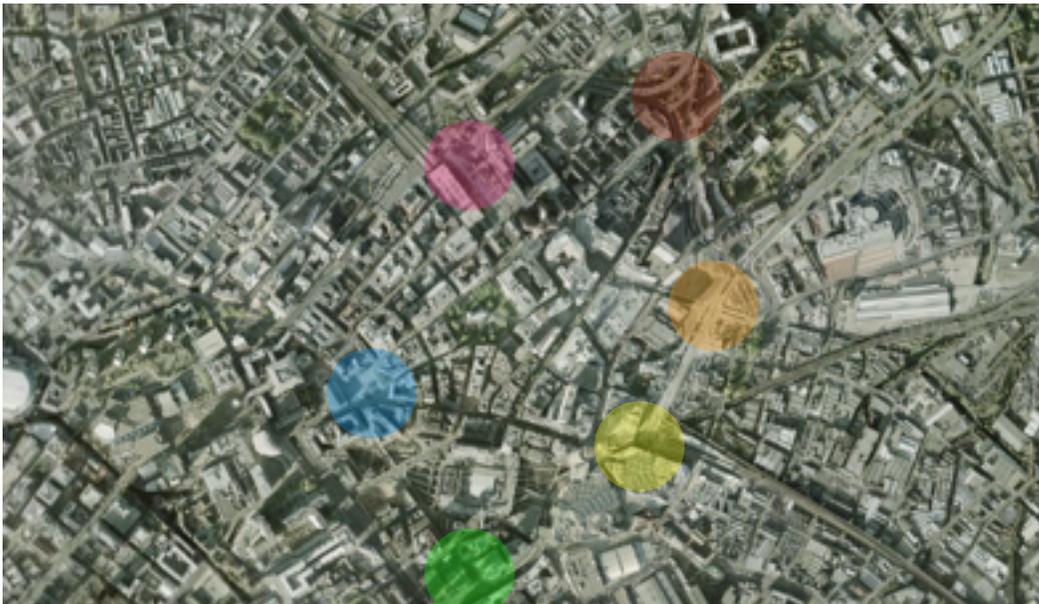


0 km 0,5 km 1 km

Centre-ville de Birmingham
fin des années 1970

● ● ● Zones de projet au-
● ● ● tours du centre-ville

Centre-ville de Birmingham
en 2006



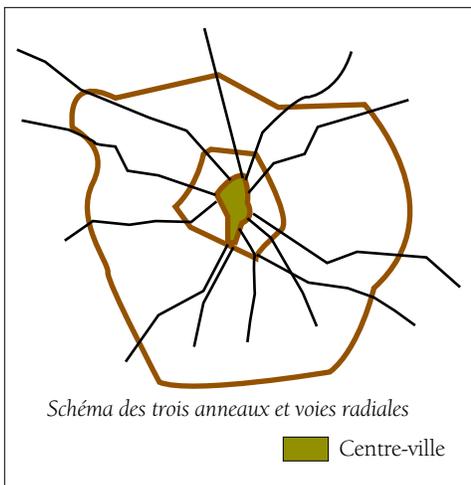
0 km 0,5 km 1 km

Historique

• Modernisme

Birmingham, deuxième ville de Grande-Bretagne, a connu sa principale période de croissance à l'occasion de la révolution industrielle. Elle a subi d'importantes pertes pendant la Seconde Guerre Mondiale, et s'est trouvée être un terrain idéal pour appliquer les théories modernistes lors de sa reconstruction. Tant par volonté générale de modernisation que pour régler la confusion et la complexité des circulations, la ville a donc fait l'objet à la fin des années 1940 de gigantesques projets de restructuration de son tissu et de réaménagement de ses infrastructures.

Trois grands chantiers ont été lancés : la requalification de cinq quartiers périphériques (nouvelles villes), la réorganisation des infrastructures autoroutières en trois anneaux et treize voies radiales (destinés à mieux encadrer et desservir les différentes parties de la ville) et la redéfinition de l'identité du centre-ville par des projets ponctuels d'aménagement et d'architecture (centre commercial, gare...) localisés à la jonction des voies radiales et de l'anneau autoroutier le plus central. Suivant la logique moderniste de la table rase, la réalisation de tous ces projets a nécessité un grand nombre de démolitions, les nouveaux quartiers ont fait l'objet d'un zonage strict et d'une forte séparation des fonctions, et de nombreuses tours d'habitation ont été construites dans les quartiers périphériques.



En 20 ans la ville a reconstruit et aménagé d'immenses espaces. Ces projets ont principalement été réalisés dans une logique de partenariat public/privé, relativement nouvelle en Europe à l'époque, sous le contrôle de l'ingénieur de la ville, Herbert Manzoni.

•Phase de crise

Une fois l'euphorie du modernisme passée, l'effondrement de certaines industries qui formaient la base économique de Birmingham a achevé de condamner les actions des années antérieures. De nouvelles bases ont été définies pour faire sortir la ville de l'impasse spatiale, économique et sociale dans laquelle elle se trouvait au début des années 1980. L'effort a donc été mis sur l'effacement des actes radicaux posés dans les années 1950, et un ensemble de grands projets a été lancé dans les années 1990, le *Big City Plan*.



Vue avant/après du secteur Bullring : à gauche en 1958 en cours de travaux pour les réaménagements modernistes et à droite en 2005 après les modifications actuelles, incluant le magasin Selfridges dont la façade métallique est devenue célèbre, symbolise dorénavant une entrée dans la ville-centre.

Projet

• Potentiels

- Centre historique (monuments victoriens, canaux)
- Tradition artisanale (orfèvrerie, travail du métal)
- Terrains libérés des autoroutes
- Contexte foncier (terrains publics récupérés et grandes propriétés)

• Enjeux

- Reconquête du centre ville
- Positionnement dans le cercle des villes globales

• Objectifs

- Dynamiser l'économie en déclin par la reconversion
- Rendre le centre-ville aux habitants
- Améliorer la qualité de vie
- Augmenter le tourisme et le commerce d'affaire
- Effacer les actions des années 1970 : désenclavement du centre-ville

• Stratégies

- Suppression des infrastructures autoroutières massives (diminution de leur impact visuel et spatial, création de parcours piétonniers pour briser la logique alvéolaire)
- Mise en valeur de l'existant
- Développement des espaces sous-exploités
- Définition d'une identité pour la ville (architecture, design), développement du sentiment d'appartenance et traitement cohérent de l'ensemble (skyline, points de repères, réorganisation viaire)
- Augmentation de son attractivité (développement d'espaces publics et de grands équipements à l'échelle internationale) à travers une filière culturelle et ludique.
- Effet de levier du centre ville une fois redynamisé

• Moyens

- Stratégies de développement adaptées à l'échelle des zones à redynamiser (développement confié à des promoteurs ou des développeurs selon les cas)
- Phases successives de développement s'appuyant sur les effets des valorisations
- Utilisation des potentiels fonciers (terrains municipaux)
- Forte implication municipale : déclenchement des projets, vision générale
- Aide de l'Union Européenne et de la Grande-Bretagne

Résultats

• Contexte

Le projet de reconfiguration du centre de Birmingham est né d'un problème clair : son dysfonctionnement. C'est l'histoire du lieu et son identité particulière qui ont orienté les projets, dans leur forme comme leur contenu. Le centre historique, élargi à l'ensemble des tissus centraux, a servi de base à la mise en valeur (monuments victoriens, canaux...) auquel s'est ajouté le potentiel des terrains libérés de l'autoroute, et la vocation touristique s'est naturellement imposée.

L'élaboration des projets a été réalisée après la critique et l'analyse des actions et des écueils des années 1970. Une réflexion poussée sur les besoins actuels et une prise en compte des particularités du contexte ont orienté les différents projets pour éviter de commettre des erreurs grossières.

• Acteurs

Mécanisme

Le mécanisme des acteurs est particulièrement intéressant. Les projets sont basés sur le partenariat. De façon générale, la ville décide d'une politique de redéveloppement urbain, et les acteurs privés répondent en respectant les règles imposées par la ville.

Deux types de systèmes de développement ont cependant été utilisés (voir schémas). Ils concernent des acteurs privés dont l'implication est différente selon les projets.

- Le premier est caractérisé par un engagement fort de la municipalité, qui lance une l'impulsion pour la redynamisation d'un secteur : la puissance publique se charge de financer les espaces publics, voire quelques équipements, et les promoteurs vont suivre en investissant dans les zones ainsi mises en valeur, en réalisant des quartiers ludico-commerciaux ou d'affaires.
- Le deuxième a été appliqué pour le centre-ville, dont la taille et l'importance pour la dynamique générale nécessitaient un travail de développeur par phasage : un plan stratégique est défini par la municipalité, des sous-projets et grandes orientations en découlent, et les développeurs sont libres de faire leurs offres sur les terrains laissés à leur disponibilité. À partir de là, les services d'aménagement municipaux donne leur permis de construire ou non, et conserve donc par là une influence sur les projets, mais la réalisation en tant que telle est entièrement laissée au développeur qui va donc organiser un phasage lui permettant de financer son projet.

Public

Toutes les échelles du pouvoir public sont présentes dans la démarche : des fonds européens financent quasiment la moitié des espaces publics, le gouvernement central de Grande Bretagne est à l'origine de la moitié des revenus brut de la municipalité et a un droit de commentaires sur ses actions.

Privé

Les acteurs privés ont une place importante dans l'organisation générale, particulièrement les développeurs et les promoteurs, la municipalité leur déléguant une partie de ses responsabilités (la réalisation des espaces publics par exemple) pour les récupérer plus tard.

La présence de la population est également importante dans le déroulement global, autant par participation spontanée des groupes de citoyens qu'à travers les démarches de consultation. Elle n'a néanmoins qu'un rôle consultatif, les quelques contre-projets soumis à la ville n'ont pas été pris en compte.

Professionnels

Les professionnels sont intervenus à travers des *Workshops* créatifs qui ont servis de base à la restructuration de la ville.

MONTRÉAL (CANADA)

Plan de la ville - avant 1989



0 m 250 m 500 m

Premier projet par Peterson et Littenberg - 1989



Place Bonaventure



Quartier international - Projet de 1997



0 m 250 m 500 m

Historique

Situé directement à l'Est du centre-ville de Montréal, le secteur de l'actuel Quartier international était en mauvais état avant la venue du projet de 1997. Divisé par l'autoroute Ville-Marie, gigantesque infrastructure de transport datant des années 1970, véritable parking pour le centre-ville, il n'attirait que peu d'investissements face au proche Centre des Affaires.

• Un premier projet en 1989 : la *Cité internationale de Montréal*

C'est suite du Sommet Économique de Montréal de 1986, qu'un concours est lancé en 1989 par la municipalité et une vingtaine de promoteurs du secteur pour la composition d'une Cité internationale de Montréal. Le projet sélectionné, dessiné par les architectes Peterson et Littenberg, propose de faire du secteur une entrée dans la ville, de réparer la coupure créée par l'autoroute en l'enterrant et en réorganisant le tissu, le tout inséré dans un réseau d'espaces publics largement plantés à la manière des grands boulevards européens qui créeraient une cohérence générale. Ce travail de composition urbaine est considéré comme un exemple de *New Urbanism*.

• Un second projet en 1997 : le *Quartier international de Montréal*

Le projet reste projet et le quartier ne fait l'objet d'aucune reconfiguration jusqu'à ce que la Caisse de Dépôts et Placements du Québec ne relance l'idée en 1997, à l'occasion de l'implantation dans le quartier de son siège social. Le projet est dynamisé par la relocalisation des bureaux de l'Aviation Civile dans le secteur en 1995, puis celle qui suivra de l'Association Internationale des Transporteurs Aériens en 1998 et le projet du Palais des Congrès de doubler sa surface d'ici 2002. Le Quartier international de Montréal est rapidement considéré comme une parfaite occasion pour la municipalité de venir compléter l'aménagement de son centre-ville, et relier les quartiers du Centre des Affaires et du Vieux Port. Il est inauguré en 2004.

Projet

• Potentiels

- Situation (proche du centre-ville, de la gare centrale, de la ville souterraine, sur la ligne orange, à l'entrée de la ville)
- Présence de quelques grandes institutions
- Médiatisation (concours)
- Occasion du Palais de Congrès qui s'agrandit
- Rentre dans le cadre d'un grand projet de ville (recouvrement de l'autoroute)



De gauche à droite : autours le Place Victoria dans les années 1970, la Place Riopelle et la Place Victoria aujourd'hui.

- **Enjeux**

- S'inscrire dans le réseau des villes « internationales »
- Faire renaître le quartier
- Continuer le développement le Centre-ville

- **Objectifs**

- Attirer les organisations internationales et les investisseurs
- Supprimer la fracture urbaine créée par l'autoroute
- Retisser les liens avec le Centre des Affaires, le Vieux Montréal, Cité du Multimédia, le Vieux Port et Quartier chinois

- **Stratégies**

- Définition d'une identité claire pour le quartier
- Recomposition de l'espace
- Inscription dans la tendance actuelle (architecture, design)
- Recherche de projets immobiliers de prestige
- Création et aménagement de nouveaux espaces publics

- **Moyens**

- Création du QIM, forme de PPP regroupant riverains, grandes institutions, gouvernements provincial et fédéral, et municipalité
- Programme Particulier d'Urbanisme dans le cadre du Plan d'Urbanisme de Montréal
- Création d'une Association des Riverains du Quartier International engagée pour l'amélioration du quartier (à travers une taxe volontaire) qui fait partie du QIM
- Commanditaires publics et privés

Résultats

- **Contexte**

L'idée même du « quartier à thème » est née de sa situation géographique, proche du Centre ville, du Quartier des Affaires, du Quartier des spectacles, de la Cité Multimédia et du Vieux Port. La vocation internationale du quartier est également directement inspirée du regroupement existant de quelques institutions internationales sur le site avant le projet. Les contextes spatial, social et économique ont donc fait l'objet de nombreuses études et analyses pour l'élaboration du projet, axé sur la mise en valeur et la restructuration de la zone.

Il est évident que le quartier a subi de profondes modifications. Les effets négatifs sur le contexte, s'ils existent, ne sont jamais mis en avant face aux nombreux points positifs pour le secteur ou pour son environnement.

- **Acteurs**

Mécanisme

La collaboration des partis est à la base du projet. Les acteurs du développement économique (promoteurs et entreprises à vocation internationales), les autorités publiques (la municipalité, les gouvernements provinciaux et fédéraux) et le secteur privé local (résidents et riverains) se sont chacun fortement engagés.

Cette collaboration est concrétisée par la création d'un organisme sans but lucratif rassemblant tous les partenaires (la CDPQ, la ville de Montréal, le gouvernement du Québec, le gouvernement du Canada, l'Association des riverains). Il a permis d'asseoir tous les partis et de les faire discuter sur le moyen le plus efficace d'arriver au but commun : la mise en valeur et le développement du quartier. Cet organisme gère les fonds, prend les décisions et s'occupe de la maîtrise d'ouvrage.

Public

Outre la municipalité, il est évident que les caractéristiques du site, particulièrement la présence de l'autoroute, ont requis la participation du gouvernement provincial pour le projet et que son envergure a permis d'impliquer le fédéral, à travers des subventions et la propriété de certains terrains.

Privé

Les intervenants du secteur privé local ont joué un rôle fondamental : les acteurs du développement économique ont directement investis dans le projet ainsi que la population à travers l'Association des Riverains et une taxe volontaire d'amélioration locale.

Professionnels

Les professionnels de l'aménagement et de l'urbanisme ont également joué un rôle important dans les réflexions préliminaires, étant conscients du besoin pour Montréal de développer cette zone de la ville.

Outils

C'est grâce aux outils spécifiques développés pour le projet que les acteurs ont pu accéder au niveau de collaboration actuel, partenariat entre le public et le privé. L'OSBL du QIM et l'Association des Riverains du Quartier International (ARQIM) en sont les organismes rassembleurs.

Le cadre réglementaire municipal et l'utilisation d'un Programme particulier d'urbanisme constituent l'encadrement juridique du projet.

Valorisation

La valorisation spatiale est évidente : anciennement éventré par l'autoroute, le Quartier international a aujourd'hui une identité claire. Ses qualités spatiales et de fonctionnement ont un impact positif sur les quartiers alentours et sur toute la ville. L'amélioration du cadre de vie pour les locaux est évidente : nouveaux aménagements et lieux publics, place plus importante accordée aux piétons, meilleur accès aux transports en commun...

La qualité de vie est améliorée, et les impacts financiers sont positifs à long comme à court terme (jusqu'à présent du moins), pour la municipalité et les habitants du secteur.

BILBAO (ESPAGNE)

Principale ville du pays basque et agglomération espagnole importante, la ville de Bilbao a su réagir à sa condition de centre industriel en déclin dans les années 1980. Sa géographie et son histoire particulières ont servi de base à un projet urbain ambitieux, dont la première phase explorative date de 1987.

Un projet d'ensemble a été approuvé en 1999, *Bilbao 2010 : Strategic Reflection*, qui prévoit la construction de bureaux, d'un centre commercial et de logements variés sur plusieurs sites dans la ville et dans le cadre de plusieurs sous-projets ambitieux et complémentaires. La reconquête du fleuve est un axe structurant en parallèle avec le réaménagement des espaces portuaires et le déménagement de leurs activités à l'embouchure du fleuve. La construction d'une ligne de métro, dessinée par Norman Foster, la modernisation et l'agrandissement de l'aéroport, la création d'un centre d'affaire et de grands projets architecturaux, dont l'un des plus connus est le Musée Guggenheim sur les berges du fleuve Nervion, sont au centre du gigantesque projet de restructuration de Bilbao.

Une organisation particulière des nombreux acteurs concernés a permis l'élaboration de ces projets. Outre l'Union Européenne et le gouvernement provincial, un organisme public rassemblant les gouvernements espagnol et basque (*Bilbao RIA 2000*), ainsi qu'une association regroupant les pouvoirs publics (les 30 communes de l'agglomération de Bilbao) et de grandes entreprises privées (*Metropoli 30*) ont été créés pour faciliter les discussions et les partenariats public-privé, et pour « unifier la maîtrise d'ouvrage et créer les conditions nécessaires au dialogue » (Bonnet, 1997).

Le cas de Bilbao regroupe donc plusieurs projets qui pourraient faire l'objet d'une analyse plus poussée suivant notre modèle, afin d'évaluer s'ils correspondent à des projets de design urbain et quels ont été leur impact spatial, social et économique.



De gauche à droite : les symboles de la renaissance urbaine de Bilbao le musée Guggenheim de l'architecte Frank Gehry, une entrée vers le métro de Norman Foster et le centre-ville réaménagé.

PORTLAND, OREGON (ÉTATS-UNIS)

La ville de Portland, Oregon, fait également partie des villes dynamiques en terme de projets urbains. L'importance accordée à l'aménagement de l'espace est un tremplin économique autant qu'une marque de commerce. Elle est aujourd'hui une référence en matière de gestion de l'espace urbain.

Son dynamisme est cependant assez récent. Elle a en effet souffert d'un développement économique lent dans les années 1930 en comparaison avec d'autres villes de la côte Ouest des États-Unis et le boom économique suivant la Seconde Guerre Mondiale ne l'a jamais réellement atteint. L'arrivée des baby-boomers au pouvoir, particulièrement

au sénat de l'Oregon et à la municipalité de Portland lui donne un nouveau souffle. Suite à la combinaison adéquate d'intérêts économiques, de motivation de la part de la population, d'un contexte spatial intéressant et d'un encadrement réglementaire souple mais engagé, la municipalité construit rapidement sa réputation.

Le centre-ville a une importance particulière à Portland. De nombreux projets ont pour but sa mise en valeur et un renforcement de sa centralité dans l'agglomération. Sa politique de transport est particulièrement engagée : forte présence du transport en commun desservant le centre-ville, périmètre gratuit au centre, nombreux parkings incitatifs, fort encouragement à se déplacer en vélo et à pieds. De nombreux projets immobiliers, l'implantation d'une université dans le centre, l'organisation d'un réseau d'espaces publics, et plus récemment des opérations de *urban renewal* sur les berges de la *Willamette River* (le *Riverfront Park*) et dans l'ancien quartier industriel en déclin rebaptisé *Pearl District* ont participé à faire du district central un *hub* pour tous les types de transports et une zone dynamique regroupant bâtiments administratifs, université, bureaux, restaurants, bars, centres commerciaux, magasins spécialisés, bâtiments résidentiels et espaces publics. Le centre ne ressemble que faiblement aux traditionnels CBDs.

La mise en place de projets innovants et dynamiques est possible grâce à un système d'acteurs intégré, une bonne répartition de la prise de décisions et l'attention particulière portée à l'aménagement depuis l'état d'Oregon jusqu'aux associations de quartiers. La conscience de la valeur des espaces et du potentiel de leur développement spatial et identitaire fait de Portland une ville modèle pour le design urbain. Nombre de projets pourraient faire l'objet d'une étude plus approfondie.



De gauche à droite trois éléments importants pour le centre-ville de Portland : le transport collectif, ici le MAX, la Lovejoy Fountain de Lawrence Halprin et la place centrale Pioneer Courthouse Square surnommée The City's living room.

AUTRES EXEMPLES À TRAVERS LE MONDE

Ces études de cas constituent un départ. Il existe de nombreux autres projets qu'il serait intéressant d'analyser, la mise en valeur par le projet d'urbanisme d'espaces sous-exploités étant aujourd'hui un moyen efficace pour les municipalités de faire preuve de l'innovation et de la créativité nécessaires non seulement pour s'inscrire dans le réseau mondial des villes attractives, mais donc pour attirer investisseurs et professionnels, et pour se réinventer. Beaucoup de municipalités misent en effet sur le projet de design urbain pour déclencher ou asseoir leur dynamisme économique et social. L'enjeu est donc global et local à la fois.

Parmi d'autres, on peut mentionner Barcelone (Espagne), Glasgow (Écosse), Berlin (Allemagne), ou encore des villes comme Paris ou Londres. Il sera intéressant de se servir de ces exemples pour mesurer la réalité d'une mise en valeur par le design urbain par l'impact concret qu'ont eu ces projets sur chacune des municipalités.

SOURCES DES ILLUSTRATIONS

Couverture

Rockefeller Center : [<http://jessica.teicher.googlepages.com/>]
Photo de Berenice Abbott

Birmingham

Avant/après : [<http://www.photobydjnorton.com/>], [<http://planningis50.com>]

Montréal

Places Victoria et Riopelle aujourd'hui : [<http://wikipedia.org/>]

Quartier de la place Victoria dans les années 1970 : [<http://cac.mcgill.ca>]

Bilbao

Trois photos : [<http://www.panoramio.com>] (MaKou, Carlos Uriarte et Adolfo García)

Portland

MAX : collection personnelle

LoveJoy Fountain : [<http://flickr.com>]

Pioneer Courthouse Square : [<http://wikipedia.org/>]

BIBLIOGRAPHIE

Articles

- ASCHER, F. (2001), « La nouvelle révolution urbaine : de la planification au management stratégique urbain », ouvrage collectif dirigé par Masbouni, *Fabriquer la ville. Outils et méthodes : les aménageurs proposent*, la Documentation Française, Paris, pages 21-32.
- BEAUDET, G. (1977), « Domaines « vides » et structuration morphologique de l'agglomération montréalaise », *Cahier de Géographie du Québec*, Vol.41, No. 112, pages 7-29.
- BEAUDET, G. (2006), « Le projet urbain au Québec : les conditions sont-elles réunies ? », (Note dactylographiée).
- BELL, D. (2005), « The Emergence of Contemporary Masterplans:Property Markets and the Value of Urban Design », *Journal of Urban Design*, Vol.10, No. 1, pages 81-110.
- CARMONA, M.; DE MAGALHAES, C. & EDWARDS, M. (2002), « Stakeholders Views on Value of Urban Design », *Journal of Urban Design*, Vol.7, No. 2, pages 145-169.
- CASTEX, J. (1995), « Histoire de la forme urbaine », *Cahier du Programme Interdisciplinaire de recherche sur la Ville*, CNRS Éditions, Paris, pages 77-118.
- CATALDI, G.; MAFFEI, G. L.; VACCARO, P. (2002), « Saverio Muratori and Italian School of Planning Typology », *Urban Morphology*, Vol. 6, No. 1, pages 3-14.
- COHEN, J.-L. (1995), « La recherche sur la forme urbaine aux États-Unis », *Cahier du Programme Interdisciplinaire de recherche sur la Ville*, CNRS Éditions, Paris, pages 119-136.
- COHEN, J.-L. (1999), « Forme urbaine et temporalité », *Conférences Paris d'Architectes 1997 au Pavillon de l'Arsenal*, Éditions du Pavillon de l'Arsenal 1999, Paris, pages 11-34.
- CUTHBERT, A. (2001), « Going Global: Reflexivity and Contextualism in urban Design Education », *Journal of Urban Design*, Vol.6, No. 3, pages 297-316.
- CUTHBERT, A. R. (2005), « Urban Design and Spatial Political Economy. Review and Critique of the last 50 years » (publication en ligne):
<http://www.fbe.unsw.edu.au/staff/alexander.cuthbert/publications.asp>
- CUTHBERT, A. R. (2007), « Urban Design : Requiem for an Era - Review and Critique of the last 50 years », *Urban Design International*, No. 12, pages 177-223. (Cet article reprend en partie son introduction en ligne de 2005).
- DEVILLERS, Chr. (1995), « Le projet urbain », *Conférences Paris d'Architectes 1994 au Pavillon de l'Arsenal*, Éditions du Pavillon de l'Arsenal 1996, Paris, pages 9-46.
- FRIEDMAN, A. ; LIN, Q. & KRAWITZ, D. (2002), « The Development Process of urban and Architectural Guidelines for Rehabilitation of an Inner-cityNeighbourhood: le Village, Cornwall, Ontario, Canada », *Journal of Urban Design*, Vol.7, No. 1, pages 5-34.
- INAM, A. (2002), « Meaningful Urban Design: Teleological/Catalytic/Relevant », *Journal of Urban Design*, Vol.7, No. 1, pages 35-58.
- JACOBS, A. & APPELYARD, D. (1987), « Toward an Urban Design Manifesto », *APA Journal*, winter 1987, pages 112-120.

- GHORRA-GOBIN, C. (2006), « La théorie du New Urbanism. Perspective et enjeux », (Rapport de synthèse final en ligne): implementation@noos.fr
- GOSPODINI, A. (2002), « European Cities in Competition and the « Uses » of Urban Design », *Journal of Urban Design*, Vol.7, No. 1, pages 59-73.
- GOSPODINI, A. (2004), « Urban Morphologie and Place Identity in European Cities: Built Heritage and Innovative Design », *Journal of Urban Design*, Vol.9, No. 2, pages 225-248.
- LAURENCE, P. L. (2006), « The Death and Life of Urban Design : Jane Jacobs, The Rockefeller Foundation and the New Research in Urbanism, 1955-1965 », *Journal of Urban Design*, Vol.11, No. 2, pages 145-172.
- LYNCH, K. & RODWIN, L. (1958), « A Theory of Urban Form », *Journal of the American Planning Association*, Vol. 24, No 4, pages 201-214.
- MADANIPOUR, A. (2006), « Roles and Challenges of Urban Design », *Journal of Urban Design*, Vol.11, No. 2, pages 173-193.
- MARTIN, R. (1983), « L'espace civique, religieux et profane dans les cités grecques de l'archaïsme à l'époque hellénistique », *Architecture et société. De l'archaïsme grec à la fin de la république romaine*, CNRS, Paris, pages 9-35.
- NAIRN I. (1955), « Outrage », *Architectural Review* (numéro spécial), Vol.117, No. 702.
- SOUTHWORTH, M. (2005), « Reinventing Main Street: From Mall to Townscape Mall », *Journal of Urban Design*, Vol.10, No. 2, pages 151-170.
- VERNEZ-MOUDON, A. (1992), « A Catholic Approach to Organizing What Urban Designers Should Know », *Journal of Planning Literature*, Vol.6, No. 4, pages 3331-349.
- WASOWICZ, A. (1983), « Le programme urbain de la polis grecque », *Architecture et société. De l'archaïsme grec à la fin de la république romaine*, CNRS, Paris, pages 87-91.

Ouvrages

- ALEXANDER, Ch. (1977) *A pattern language*, Oxford University Press, New-York.
- ALEXANDER, Ch.; NEIS, H.; ANNIDOU, A.; KING, I. (1987) *A new Theory of Urban Design*, Oxford University Press, New-York.
- APPLEYARD, D. (1992) *Livable Streets*, University of California Press.
- ARIDA; A. (2002) *Quantum City*, The Architectural Press International.
- ASHER, F. (2001) *Les nouveaux principes de l'urbanisme*, L'Aube, Paris.
- BACON, E. (1967) *Design of Cities*, Penguin Books, UK.
- BANERJEE, T. and SOUTHWORTH, M. (1991) (éditeurs) *City Sense and City Design. Writings and Projects of Kevin Lynch*. MIT Press, Cambridge.
- BANHAM, R. (1971) *Los Angeles. The architecture of Four Ecologies*, Architectural Press.
- BANHAM, R. (1976) *Megastructure. Urban Futures of the Recent Past*, Thames and Huston, London.

- BAREY, A. (1980) *Déclaration de Bruxelles, La reconstruction de la ville européenne*, Éditions des Archives d'Architecture Moderne, Bruxelles.
- BARNETT, J. (1971) *The Elusive City. Five Century of Design, Ambition and Miscalculation*, Harper and Row, New-York.
- BARNETT, J. (1982) *An Introduction to Urban Design*, Harper and Row, New-York.
- BARNETT, J. (2003) *Redesigning Cities. Principles, Practice, Implementation*, Planners Press, Chicago.
- BARNETT, J. (edit.) (2007) *Smart Growth in a Changing World*, Planners Press, Chicago.
- BENVENISTE, E. (1974) *Problèmes de linguistique générale*, T.II, Gallimard, Paris.
- BLASI, C. & PADOVANO, G. (1986) (a cura di) *Le Corbusier, L progettazione come mutamento*, Mazotta Ed., Milano.
- BLUMENFELD, H. (1967) *The Modern Metropolis. Its Origins, Growth, Characteristics and Planning*, MIT Press.
- BOURNE, L. S. (1971) *Internal Structure of the City. Readlings on Space and Environment*, Oxford University Press, UK.
- BONNET, M. (1997) (sous la direction de) *L'élaboration des projets architecturaux et urbains en Europe*, (4 volumes), Plan Construction et Architecture, Euroconception, European.
- BORSORF, A. & ZEMBRI, P. (2004) (sous la directions de) *European Cities. Insights on Outskirts : Structures*, MELT/PUCA, Bruxelles.
- BOUTINET, J.-P. (1990) *Anthropologie du projet*, PUF, Paris
- BRAUDEL, F. (1966) *La Méditerranée et le monde meéditerranéen à l'époque de Philippe II*, Armand Colin, Paris.
- BRAUDEL, F. (1967), *Civilisation matérielle, économie, et capitalisme, XV^e- XVIII^e siècle*, Tome I, Armand Colin, Paris.
- BRAUNFELS, W. (1988) *Urban Design in Western Europe. Regime and Architecture, 900-1900*, University of Chicago Press.
- BROADBENT, G. (1990) *Emerging Concepts in Urban Space Design*, Van Nostrand Reinhold International, USA UK.
- CASTELLS, M. (1977) *La question urbaine*, Maspero, Paris.
- CARMONA, M.; HAETH, T.; OC, T.; TIESDELL, S. (2003) *Public Places Urban Places. The Dimensions of Urban Design*, Architectural Press.
- CERDA, I. (1867) *La Teoria general de la urbanizacion*, (traduction française de Antonio Lopes de Aberasturi : *La théorie générale de l'urbanisation*, l'Imprimeur/Seuil, 2005, Paris).
- CORBOZ, A. (2001) *Le territoire comme palimpseste et autres essais*, Les Éditions de l'imprimeur, Paris. (l'ouvrage regroupe une série d'essais parus en langues allemande, anglaise et française entre 1983-1999).
- CULLEN, G. (1961) *Townscape*, Reinhold Book Co.; New-York.
- CUTHBERT, A. R. (2006) *The Form of Cities. Political Economy and Urban Design*, Blackwelle Publishing, UK, USA Australia.

- DECKKER, Th., DoCoMoMo (2000) *The Modern City Revisited*, Spon Press, USA, GB.
- DUBOIS-TAINE, G. (2004) (sous la directions de) *European Cities. Insights on Outskirts: From Helsinki ti Nicosia. Eleven Case Studies & Synthesis*, MELT/PUCA, Bruxelles.
- ELLIN, N. (1996) *Postmodern Urbanism*, Princeton Architectural Press, New York.
- FOUCAULT, M. (2004) *Sécurité, territoire, population. Cours au Collège de France, 1977-1978*, Gallimard/Seuil, Paris.
- FOUCAULT, M. (2004) *Naissance de la biopolitique. Cours au Collège de France, 1978-1979*, Gallimard/Seuil, Paris.
- FRANZÉN, M. & HALLEUX, (2004) (sous la directions de) *European Cities. Insights on Outskirts : Dynamics*, MELT/PUCA, Bruxelles.
- FRIEDEN, B. & SAGALYN, L. (1989) *Downtown, Inc.. How merica Rebuild Cities*, MIT Press, New York.
- FRANÇA, J.-A. (1988) *Une ville des Lumières. La Lisbonne de Pombal*, Fondation Calouste Gulbenkian, E.H.E.S.S., Paris.
- FRANCASTEL, P. (sous la direction de) (1969) *L'urbanisme de Paris et l'Europe, 1600-1680*, Klincksieck, Paris.
- GARREAU, J. (1991) *Edge City. Life on the New frontier*, Anchor Books Doubleday, New-York.
- GEHL; J. & GEMZØE, L. (2001) *New City Spaces*, The Danish Architectural Press, Dk.
- GOSLING, D. (1996) *Gordon Cullen. Vision of Urban Design*, Academy Editions, UK.
- GOSLING, D. (2003) *The Evolution of American Urban Design. A Chronological Anthology*, Wiley-Academy, UK.
- GOURNAY, I. & VANLAETHEM, F. (sous la direction de) (1998) *Montréal-Métropole 1880 –1930*, CCA/Boréal, Montréal.
- GRESSET, Ph. (1982) *Le fragment de ville. Une unité d'architecture urbaine de l'époque géorgienne (1715-1815)*, Rapport de recherche CORDA, Paris.
- GUIGNET, Ph. (1990) *Le pouvoir dans la ville au XVIII^e siècle*, EHESS, Paris.
- HALPRIN; L. (1963) *Cities*, MIT Press.
- HAROUEL, J.-L. (1993) *L'embellissement des villes. L'urbanisme français au XVIII^e siècle*, Picard, Paris.
- HAUSSMANN, G.-E. (1893) *Mémoires. Grands travaux de Paris 1853-1870*, Guy Durier Ed., Paris.
- HEDMAN, R. & JASZEWSKI; A; (1984) *Fundamentals of Urban Design*, Planners Press APA, Washington D.C..
- HEGERMANN, W. & PEETS, E. (1922) *The American Vitruvius. An Architect's Handbook of Civic Art*, Vieweg, New-York.
- HENARD, E. (1903-1909) *Études sur les transformations de Paris*, réed. l'Equerre,1982, Paris.
- HULTEN, P., (1986) *Futurismo & Futurismi*, Gruppo Editoriale Fabbri Bompiani, Milano.

- JACKSON, K. T. (1985) *Crabgrass Frontier. The Suburbanization of the United States*, Oxford University Press, New-York.
- JACOBS, A. (1980) *Making City Planning Work*, The American Planning Association.
- JACOBS, A. (1993) *Great Streets*, MIT Press, Cambridge USA.
- JACOBS, J. (1961) *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, (traduction française de Claire parin-Senemaud : *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Mardaga, Liège, 1991).
- JENKS, M. & DEMPSEY, N. (2005) *Future Forms and Design for Sustainable Cities*, Architectural Press, International.
- KATZ, P. (1994) *The New urbanism. Toward an Architecture of Community*, McGray-Hill, Californie USA.
- KEPES, G. (1944 rééd. 1964) *Language of Vision*, Paul Theobald and Company, Chicago.
- KING, R. (1996) *Emancipating Space. Geography, Architecture and Urban Design*, The Guilford Press, New-York.
- LANG, J. (1994) *Urban Design. The American Experience*, Van Nostrand reinhold. USA.
- LORTIE, A; (sous la direction de) (2004) *Les années 60, Montréal voit grand*, CCA./Douglas & McIntyre, Montréal, vancouver & Toronto.
- LYNCH, K. (1990) *City Sense and City Design*, MIT Press.
- LYNCH, K. (1981) *A Theory of Good City Form*; MIT Press.
- McELDOWNEY, M. (2004) (sous la directions de) *European Cities. Insights on Outskirts: Governance*, MELT/PUCA, Bruxelles.
- McHARG, I. L. (1980) *Design with Nature*, (trad. française: *Composer avec la nature*, Cahier de l'IAURIF, Paris).
- MASBOUNGI, A. (2006) *Birmingham. Faire la ville en partenariat*, Ed. de La Villette, Paris.
- MOUGHTIN, C. (1992) *Urban Design. Street and Square*, Architectural Press, UK.
- MUMFORD, E. (2009) *Defining Urban Design. CIAM Architects and the Formation of a Discipline, 1937-69*. Yale University Press, New Haven and London.
- PEETS, E. (1968) *On the Art of Desining Cities. Selected Essays of Elbert Peets*, MIT Press.
- RIBOULET, P. (1998) *Onze leçons sur la composition urbaine*, École Nationale des Ponts et Chaussées, Paris.
- RYKWERT, J. (1980) *The First Moderns: The Architects of the Eighteenth Century* (traduction française d'Antoine Jacottet : *Les premiers modernes. Les architectes du XVIII^e siècle*, 1991, Hazan, Paris).
- RYKWERT, J. (1988) *The Idea of a Town. The Anthropologie of Urban Form in Rome, Italy and the Ancient World*, M.I.T. Press, Cambridge.
- ROSSI, A. (1966) *Architettura Della Citta*, Marsilio Editore, Milan, (trad. française (Françoise Brun), *L'architecture de la ville*, L'Équerre, Paris.
- ROWE, C. & KOETTE, F. (1978) *Collage City*, MIT Press.. (Traduction française de Kenneth Hylton, Centre Pompidou, Paris).
- SHIRVANI, H. (1985) *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold Co, New-York.

- SORKIN, M. (1992) *Variation on a Theme Park. The New American City and the End of Public Space*, Hill and Wang, New-York.
- SIEVERTS, Th. (2001) *Zwischenstadt, zwischen Ort und Welt, raum und Zeit, Stadt und Land*, (traduction française de Jean-Luc Deluze et Joël Vincent : *Entre-ville, une lecture de la Zwischenstadt*, Éditions Parenthèses, Marseille).
- SITTE, C. (1889) *Stadtbau nach seine Künstlerischen Grundsätzen*, (traduction française de Daniel Wieckzoreck : *L'art de bâtir les villes*, , L'Equerre, 1980, Paris).
- SMITH, C. (2006) *The Plan of Chicago. Daniel Burnham and the Remaking of the American City*, The University of Chicago Press, Chicago.
- SOKOLOFF, B. (1999) *Barcelone ou comment faire une ville*, Presses de l'université de Montréal, Montréal.
- SOUTHWORTH, M. & BEN-JOSEPH, E. (1997) *Streets and the Shaping of Towns and Cities Revisited*, McGraw-Hill, International.
- SPREIREGEN, P. (1989) *Urban Design: The Architecture of Towns and Cities*, McGraw-Hill Book Co. USA, UK, Australia.
- STEFULESCO, C. (1993) *L'urbanisme végétal*, Institut pour le Développement Forestier, Paris.
- STEIN, C. S. (1966) *Toward New Towns for America*, M.I.T. Press, Cambridge.
- TRANCIK, R. (1986) *Finding Lost Space. Theories of Urban Design*, Van Nostrand Reinhold Co, New-York.
- TREVOR-ROPER, H. R. (1956) *Religion, Reformation and Social Chance*, (traduction française de Laurence Rattier : *De la Réforme aux Lumières*, Gallimard, 1972, Paris).
- TUNNARD, Ch. & PUSHKAREV, B. (1963) *Man-Made America : Chaos or Control ?*, Yale University Press, New Haven, London.
- TURNER, T. (1996) *City as Landscape. A Post-post-modern View of Design and Planning*, Chapman and Hall, UK.
- UNWIN, R. (1909) *Town Planning in Practice*, (traduction française de William Mooser & Léon jaussely : *L'étude pratique des plans de villes*, L'Equerre, 1981, Paris).
- Urban Design Associates (GONDROZ, R.; CARTER, D.; OSTERGAARD, P.; ROBINSON; R.; LONGBARRY J. Jr.) (2003) *The Urban Design Handbook. Techniques and Working Methods*, W.W. Norton & Co, New-York.
- VAN DER RYN, S. & CALTHORPE, P. (1986) *Sustainable Cities. A New design Synthesis for Cities, Suburbs and Towns*, Sierra Club Books, San Francisco.
- VENTURI, R.; SCOTT-BROWN, D. & IZENOUR, S. (1977) *Learning from Las Vegas. The Forgotten Symbolism of Architectural Form*, MIT Press.
- VAYSSIÈRE, B. (1988) *Reconstruction - déconstruction. Le hard french ou l'architecture française des trente glorieuses*, Picard, Paris.
- Ville de Montréal (1999) *Quartier international de Montréal*, Ville de Montréal Ed.. Montréal.
- WOLFE, T. (1981) *From Bauhaus to Our House*, Farrar Straus Giroux, New-York.
- WRIGHT, F. L. (1953) *An Autobiography. Book 6 : Broadacre City*. (version typographiée) Université de Montréal.



**Observatoire Ivanhoé Cambridge
du développement urbain et immobilier**

*CP 6128, succursale Centre-ville
Montréal QC H3C 3J7*

<http://observatoire-ivanhoe-cambridge.umontreal.ca>



OBSERVATOIRE IVANHOÉ CAMBRIDGE
DU DÉVELOPPEMENT URBAIN ET IMMOBILIER

Université 
de Montréal