



Design urbain: approches théoriques

Fondements de l'Urban Design

Volume 2



Michel Max Raynaud et Pauline Wolff

Sous la direction de Gérard Beaudet



OBSERVATOIRE IVANHOÉ CAMBRIDGE
DU DÉVELOPPEMENT URBAIN ET IMMOBILIER

Université 
de Montréal

Design urbain : approches théoriques
Volume 2 Fondements de l'Urban Design

Michel Raynaud

Pauline Wolff

Trames

2012

L'Observatoire Ivanhoé Cambridge du développement urbain et immobilier

L'Observatoire Ivanhoé Cambridge du développement urbain et immobilier a été créé en 2006, grâce à la contribution financière de Ivanhoé Cambridge (www.sitq.com). La mission de l'Observatoire 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>

<http://www.ame.umontreal.ca>

© Michel Max Raynaud et Pauline Wolff

Dépôt légal Bibliothèque nationale du Québec

Le trimestre 2012

ISBN 978-2-9810665-3-4

Présentation

Quel est le lien entre le design urbain et l'Urban design ? La traduction de l'un par l'autre fait croire qu'il s'agit d'une même chose. Il existe pourtant entre l'Urban design tel qu'il apparaît aux États-Unis au milieu des années 1950 et le design urbain européen, héritier de l'Art urbain classique, plus de différences que de ressemblances.

L'Urban design est né de la rencontre de l'Europe d'avant garde et de l'Amérique du Nord. Il est né de la remise en question d'acteurs du Mouvement moderne fuyant le nazisme et d'une Amérique confrontée à une croissance et à une crise identitaire de ses villes.

L'Urban design est né d'une nouvelle liberté de repenser les villes, hors Histoire, hors préjugés. Dès la conférence inaugurale d'Harvard en 1956 et à travers les conférences qui suivront, la totalité des thèmes qui questionnent toujours les urbanistes et les designer urbains sont présents. Ils ne varieront que très peu.

C'est cette histoire, cette naissance d'une discipline qui, plus de cinquante ans après, cherche toujours sa définition, que ces notes de recherche vont tenter d'éclairer. Nous avons tenu à reproduire ici dans son intégralité la première conférence de la *Harvard School of Design* comme acte fondateur. Elle reste toujours d'actualité.

Ce texte vient compléter un travail amorcé en 2009 sur les approches théoriques du design urbain dont le premier volume avait pour titre *Approches historique et conceptuelle*. Il est constitué de la traduction de la conférence tenue à Harvard en 1956, son analyse et l'explicitation de son contexte.

Michel Max Raynaud

Pauline Wolff

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	9
L'Urban design ou « l'oubli » de l'histoire	10
CONTEXTE D'UNE CONFÉRENCE	13
Harvard : April 9-10 1956	13
La ville américaine : histoire comparée	14
Le rêve jeffersonnien	14
L'autre ville américaine	15
Les malentendus	16
Mieux comprendre les termes d'un malentendu	18
L' Avant-garde européenne, les CIAM et les États-Unis	19
Immigrations	19
The Prince Charmings	21
Naissance de l'Urban design	22
Les conférences d'Harvard	24
Un cycle innovant	24
Urban design vs Civic design	26
La conférence inaugurale	27
Conditions d'une traduction	28
URBAN DESIGN	31
<i>Rapport condensé de la conférence sur invitation parrainée par la Faculté et l'Association des anciens élèves de la Graduate School of Design, Harvard University, le 9 et 10 avril 1956.</i>	
Portée de la conférence	32
Attitudes envers le Design urbain.....	34
Forces qui façonnent les villes aujourd'hui	37
Problèmes de mise en œuvre	44
Le design urbain est-il possible aujourd'hui ?	46
Les designs urbains aujourd'hui : Pittsburg	48
Les designs urbains aujourd'hui : Philadelphie	51
Les designs urbains aujourd'hui : Fort Worth.....	53
en conclusion.....	55
ACTUALITÉ D'UNE CONFÉRENCE	57
Définir une discipline	58
Définir des acteurs : qui sont les Urban designers ?	59
Le choix des rôles et la définition des acteurs.	62
Design urbain : quelques grandes lignes	62
Risques et patrimoine : l'Ici et l'Ailleurs, les lectures possibles du DU	63
Pour ne pas conclure	64
BIBLIOGRAPHIE	67

Introduction

Le design urbain, lorsqu'il naît en Europe, n'est pas un acte démocratique. C'est d'abord un acte régalien. Il est la marque d'un pouvoir qui prend possession de l'espace urbain pour y imposer son ordre et sa logique¹. Le design urbain est avant tout l'expression spatiale d'une volonté politique forte. Il conditionne l'espace d'une société par la vertu de sa mise en forme. Pour paraphraser la formule de Winston Churchill : *first we shape our spaces, then they shape us*². Changer la ville pour que la ville nous change : le but du design urbain n'a jamais été autre.

Dans le contexte européen, les théoriciens modernes n'ont fait que perpétuer cette idée d'un design au service d'un pouvoir d'abord politique. Un texte comme La Charte d'Athènes peut être vue comme une traduction de cette idée sous une forme fonctionnaliste, les auteurs « modernistes » reprennent à leur compte les règles des traités classiques généralement dédiés aux princes et aux rois. Faut-il rappeler la dédicace que Le Corbusier place en tête de la Ville radieuse (1964) : « Cet ouvrage est dédié à l'AUTORITÉ ». L'urbaniste, au service de la puissance publique détient le rôle demiurgique du « modeleur de ville » :

« Il [le modeleur de ville] se trouve au centre de la grande ville, ou, plutôt, sur l'axe vertical de ce centre, afin de se placer à la juste hauteur d'où il pourra modeler sa ville, en symphonie de volumes bâtis et de surfaces vertes concertant avec les collines et la rivière; afin, selon l'expression de Le Corbusier, de pouvoir déposer par parachutes ses plus vastes cubes et ses plus audacieux parallélépipèdes sans toucher à une herbe du paysage; afin de distribuer nettement, par un classement large et commode, les quatre fonctions biologiques de la cité : l'habitation, la circulation, le travail et la culture du corps et de l'esprit. » (Le Corbusier & de Pierrefeu, 1942, p.196)

Cette forme de « design régalien » va traverser l'Atlantique avec le Major l'Enfant et donner sa forme à Washington D.C.. Mais la *World's Columbian Exposition* de Chicago, le mouvement *City Beautiful*, les théories du *Civic Art* ou du *Civic Design* ne touchent que superficiellement l'urbanisme étasunien ou canadien. La grande majorité des villes croissent en dehors de toute influence des théories esthétiques urbaines que le vieux continent enseigne et utilise.

Pourtant les États-Unis vont devenir au milieu du XX^{ème} siècle, le berceau de l'*Urban design*, qui va à son tour profondément modifier l'approche européenne du design urbain. De la mise en ordre spatialisée d'un dessein politique, le design urbain a traversé l'Atlantique et, oubliant son dessein politique, s'est mis au service de nouvelles pratiques urbaines. Il est devenu aujourd'hui l'outil privilégié pour améliorer la qualité de vie des habitants des villes. Comment et où un tel revirement a-t-il été possible ? Le design urbain a-t-il renoncé à son rôle de contrôle ?

Pour répondre à ces questions, il faut revenir sur le contexte de la rencontre entre les théoriciens européens et le milieu d'accueil étasunien. De cette rencontre va naître une nouvelle discipline : l'*Urban design*. Et s'il faut lui donner un acte de naissance officiel, les historiens s'accordent aujourd'hui sur la date du 9 avril 1956, date officielle de la première conférence organisée par l'architecte José Luis Sert à la *Harvard School of Design*. Un compte rendu en sera publié. Il constitue désormais aux yeux des historiens comme Eric Mumford (2000), David Gosling (2003) ou Alex Krieger (2006) le texte fondateur de cette discipline. L'étude de ce texte, de son contexte et de son héritage permettent de mieux comprendre la nature du design urbain tel qu'il naît en Amérique du Nord et tel qu'il se pratique encore aujourd'hui, le rôle des acteurs et l'origine du débat qui le traverse toujours et lui donne toute sa vitalité.

1 Pour cette raison, la formule de Françoise Choay « la ville est son horizon » (Choay, 1965) devrait s'appliquer peut-être autant à la société européenne du XVI^{ème} siècle qu'à celle du XIX^{ème} siècle.

2 La formule originale de Churchill est : *first we shape our buildings, then they shape us*.

L'Urban design ou « l'oubli » de l'histoire

Dans le chapitre de la première partie de ce travail consacré à la « situation du design urbain » (Raynaud & Wolff, 2009), nous mettions en parallèle deux déclarations, *La Déclaration de Bruxelles* (1980) et *Charter of New Urbanism* (1996). On peut constater dans ces deux textes manifestes une grande convergence de points de vues entre les objectifs de la « reconstruction de la ville européenne » et ceux de la nouvelle pensée urbaine étasunienne (Barnett, 2003). La comparaison entre les deux manifestes est d'autant plus légitime qu'ils sont toutes deux nés en réaction contre les CIAM, ils proposent une perception radicalement nouvelle de la ville et se veulent les héritiers « scientifiques » de l'Art urbain pour les typo-morphologistes européens et du *Civic design* pour les promoteurs du *New Urbanism*. Il existe toutefois une différence importante entre ces deux déclarations : la référence à l'Histoire. Une référence qui figure en tête de la Déclaration de Bruxelles et qui est totalement absente de la Charte du *New Urbanism*. Il ne s'agit nullement d'un détail.

Cet oubli d'une référence à l'Histoire conditionne en fait l'émergence même de l'*Urban design*, tel qu'il prend forme à ses débuts à la conférence d'Harvard. Un « oubli » qui continue d'avoir une influence sur ses multiples avatars récents comme le *New Urbanism*, le *Smart Growth* et autres épigones du Post-modernisme. Un « oubli de l'Histoire » qui est à la fois volontaire et conjoncturel. Un oubli de l'histoire que notera Jean-Paul Sartre lorsqu'il visitera les villes américaines en 1946. La ville américaine n'est pas faite pour vieillir comme les villes européennes. Pas de monuments qui témoignent — la conservation patrimoniale est très récente et encore confuse — et le « terrain vague » tient encore lieu à cette époque de trace historique d'un bâtiment fraîchement démoli que, venu en touriste, on a raté, comme on rate un ami à un rendez-vous.

« C'est que le passé, dans ces villes qui vont vite, qui ne sont pas construites pour vieillir et qui progressent comme les armées modernes, en encerclant des îlots de résistances qu'elles ne peuvent détruire, ne se manifeste pas, comme chez nous, par des monuments, mais par des résidus. [...] Ils sont là, tout simplement, parce qu'on a pas pris le temps de les démolir : comme une indication de travaux à faire. » (Sartre, 1949, p.79)

Mais cet oubli de l'Histoire est également volontaire chez ceux que Tom Wolfe caricaturera en *White Gods* (Wolfe, 1981) : les architectes du Mouvement moderne européen émigrés, chassés pour la plupart par la montée du nazisme et qui viennent enseigner aux États-Unis à partir de 1937. Ils avaient, dans les théories professées au Bauhaus et dans les CIAM, eux aussi dénoncé et renoncé à l'Histoire. Le Corbusier avait bien montré, depuis 1933, dans la *Ville radieuse* qu'il allait tenter, sans succès, de promouvoir aux États-Unis, que la modernité était au prix de ce renoncement (Le Corbusier, 1964).

Il serait faux de généraliser que l'Histoire n'existe pas pour les Étasuniens. Elle ne fait pas partie du concept de la ville. La ville américaine est une ville non pas sans Histoire, mais *hors* Histoire³. La ville étasunienne est née moderne. Il faut attendre les écrits de Lewis Mumford, notamment *The Culture of Cities* (1938), *The City in History* (1961) et les écrits d'Erwin Anton Gutkind, dans ses huit volumes d'*International History of City Development* qui paraissent à partir de 1964, pour que l'histoire de la ville américaine intègre la grande histoire de l'urbanisme mondial. Avant cela, seule l'Europe bénéficiait du culte historique de la ville et de la reconnaissance d'un patrimoine urbain; les premiers artisans timides de cette reconnaissance de l'Histoire aux États-Unis seront Christopher Tunnard et Boris Pushkarev qui consacreront un chapitre - *Something*

3. L'Histoire n'est pas totalement absente de la ville américaine qu'il s'agisse de Washington D.C. ou des plans de Burnham pour Chicago. Mais on constatera que ce sont non seulement des exceptions, mais des copies ou des inspirations plus ou moins heureuses de la ville baroque européenne. La grille américaine est elle hors histoire : dans l'esprit jeffersonnien elle n'a ni centre fondé ni périphérie, ni début ni fin. Elle se reconstruit indéfiniment, sans prise en compte d'un passé ou des traces anciennes (Maumi, 2008). Parfois même la vieille forme est abandonnée pour construire du neuf plus loin. La redécouverte des centres anciens historiques (Boston, New Orleans, Philadelphie,...) ne commencera véritablement que dans les années 1940, vingt ans après la redécouverte et la valorisation des sites historiques : Jamestown, Williamsburg, Franklin Court,...

for the Future : The Preservation of Visible History — de leur ouvrage *Man—Made America : Chaos or Control ?* (1963). Mais ce ne sont que des écrits encore isolés et qui ne pénètrent pas le monde professionnel des urbanistes (*urban planners*) ou des architectes.

La rencontre de l'Europe et des États-Unis se fait autour de ce « vide d'Histoire ». Et comme dans toute rencontre, il y a un malentendu. On peut déjà deviner que le refus de l'Histoire de l'avant-garde européenne ne ressemble pas tout à fait à l'absence d'Histoire des États-Unis. Mais malgré tout, c'est ce malentendu autour d'un « oubli de l'Histoire » qui permet à une idéologie de s'inscrire dans une autre culture et de la façonner selon une nouvelle approche; cet « oubli » en constitue en quelque sorte son « affinité élective ».

CONTEXTE D'UNE CONFÉRENCE

Harvard : April 9-10 1956

Le 9 avril 1956 s'ouvre à la *Graduate school of Design* d'Harvard (GSD) la première conférence sur l'*Urban design*.

Le texte de la conférence, qui reprend l'essentiel des propos tenus par les intervenants, est édité le mois d'août suivant dans la revue *Progressive Architecture*. Il est important de souligner la rapidité de la diffusion de la conférence, de plus dans un numéro spécial, le premier sur un sujet entièrement nouveau : l'*Urban design* qui apparaît en titre sur une couverture (fig.). Cette conférence, et la diffusion de son contenu, sont désormais considérées par les historiens comme la naissance officielle de cette nouvelle discipline. Le mot est nouveau, il veut se démarquer de la tradition historiciste suivie jusqu'ici avec le *Civic design* ou le *Civic Art*⁴.

4. Le *Civic Design* américain (Hegemann et Peets, *American Vitruvius*, 1922) poursuit la tradition du *Civic Art* diffusé au États-Unis par les écrits de Charles Mulford Robinson (*Modern Civic Art or The City Made Beautiful*, 1903).

5. Nous reprenons ici pour les citations le texte original de la conférence de 1956. Les lecteurs pourront se reporter à la traduction française.

6. Avec Jacqueline Tyrwitt, nous reviendrons ensuite sur l'importance de cette collaboration.

« *The sponsors have avoided the term Civic Design as having, in the minds of many, too specialized or too grandiose a connotation. The professions, conscious of large scale projects ahead, have been doing considerable work in analysis and programming of urban development, providing the indispensable basis for the next stage: the shaping (or reshaping) of the American urban scene.* »⁵

L'*Urban design*, selon les vœux des organisateurs de la conférence, n'est pas seulement un nom, mais avant tout un programme. José Luis Sert, Doyen de la GSD et principal organisateur de cette conférence⁶, en donne les grandes orientations et en esquisse une définition dès son discours d'introduction :

« *Urban design is that part of city planning which deals with the physical form of the city. This is the most creative phase of city planning and that in which imagination and artistic capacities can play a more important part. It may also be in some respects the most difficult and controversial phase;*

and because of all these factors it has been less explored than other aspects. With the new approach to architecture, landscape architecture, road engineering and city planning, accepted formulas had to be thrown overboard. It is logical that the changes in all these fields have developed independently, each group trying to establish a new set of principles and a new language of forms. It now seems equally logical that the progress in the different professions be brought closer together, so that a synthesis can be achieved in terms of urban design. »

Il lance comme mot d'ordre aux participants : *We must be urban minded*. Une nouvelle espèce de « penseurs de la ville » est née. Des professionnels qui doivent dorénavant, et c'est là leur mandat, travailler sur la « forme physique de la ville » de façon « créative », « imaginative » et « artistique ». Dans ce « programme », tel que Sert le définit, chaque terme est important et, nous le verrons, continue de peser dans le débat actuel.

On est en droit de s'interroger sur l'importance de cette conférence dans l'histoire de l'urbanisme en général et du design urbain en particulier. On peut déjà répondre que l'importance de cette conférence n'est plus à démontrer. Elle est devenue, nous l'avons dit, une référence pour tout critique et analyste de l'*Urban design*. C'est le texte fondateur qui inaugure une pratique essentielle de l'urbanisme aujourd'hui reconnue par tous.

On est également en droit de se demander la raison de cette conférence, à ce moment — la fin des années 1950 — dans ce pays — les États-Unis — et à cet endroit — la *Graduate School of Design* d'Harvard. Les réponses à toutes ces questions nécessitent de tracer historiquement le contexte qui voit naître

cette discipline. Il n'y a aucun hasard dans le pays, l'époque ou le lieu. Un retour sur les conditions d'émergence de l'*Urban design* peut permettre de mieux comprendre sa nature, les enjeux et les débats qu'il a développés dès son apparition.

L'*Urban design* est né d'une rencontre entre deux mondes, l'Europe et les États-Unis; entre l'avant-garde de l'une et le libéralisme de l'autre.

La ville américaine : histoire comparée

Le rêve jeffersonnien

Sur le continent européen la ville s'est affirmée très tôt dans l'histoire comme le lieu privilégié de l'expression de l'exercice du pouvoir en mêlant le pouvoir économique et le pouvoir politique. Le pouvoir inscrit physiquement son dessein politique dans le dessin de la ville. En mêlant le politique et l'économique, l'image qu'offre la ville doit à la fois en exprimer grandeur et puissance tout en s'efforçant de contenir une forme que le pouvoir puisse contrôler et qui ne lui échappe pas. Le design urbain classique européen, que l'on appelle encore l'*Art urbain*⁷, va jouer entre ces deux extrêmes : la richesse des projets urbains et la rigueur des règlements. C'est ce qui constitue encore aujourd'hui les bases du design urbain, puisque ce design urbain est un dessein d'État contractuellement géré par la puissance publique (Raynaud et Wolff, 2009).

La ville européenne reste dans son esprit un espace clos, protégé par des murailles — on parle toujours de *intra* et *extra muros* — qui obligent une densification du sol avant de repousser ensuite la limite une fois la saturation atteinte; à l'exemple du ghetto de Venise qui, dans l'impossibilité de sortir de l'île où les autorités vénitienes l'ont confiné, va inaugurer la construction en forte hauteur pour l'époque. La densification

est avant tout un problème lié à des impératifs extérieurs — rester dans une enceinte protectrice, ne pas pouvoir sortir d'une limite imposée — avant d'être un choix. D'autre part, la densité sera longtemps synonyme de surpopulation, de promiscuité, de risque épidémiques. Le discours hygiénistes qui conduira aux Cités-jardins développera l'idée partagée qu'il n'est pas naturel pour l'Homme de vivre verticalement en milieu minéral. Ce sont les nécessités sécuritaires, économiques ou politiques qui lui imposent ou justifient cette situation urbaine.

Contrairement à l'Europe qui s'est construite avec et grâce à la puissance des villes, les États Unis d'Amérique entretiennent avec la ville un rapport à la fois de fascination conflictuelle et de rejet structurel. Sur le continent nord-américain, la ville s'impose d'abord dans sa forme étalée, sans frontière (Maumi, 2008). Une fois libérés des contraintes politiques anglaises, les Étatsuniens veulent s'affranchir du modèle urbain européen qui a accompagné la colonisation. Ni New Amsterdam, ni Boston ou même New Orleans ne serviront de modèle pour l'urbanisation du Nouveau monde. La ville traditionnelle est à la fois rejetée et honnie. Elle reste l'objet de toutes les méfiances, elle est

7. Principalement pour le différencier de la planification urbaine. Cette appellation est notamment employée par les architectes.

dénoncée dans les écrits bibliques et ne rappelle que de tristes souvenirs aux colons échappés des taudis des faubourgs surpeuplés d'Europe. Mais surtout il faut voir dans la démocratisation du sol voulue par les Pères fondateurs, un rejet d'un type de propriété des sols entre les mains d'un petit nombre de grands propriétaires aristocrates. Diviser et rendre chaque citoyen propriétaire de son lot devait interdire dans le futur tout risque du retour d'un modèle monarchique anglais.

Le rejet du modèle européen est d'autant plus profond que la ville, si elle garde le nom de ville, ne doit plus correspondre dans sa forme à aucun modèle connu. Elle n'est ni un village, ni un bourg, mais tout cela en même temps. La ville naît ville une fois pour toute. Car ce qui va déterminer son statut de ville étasunienne ne sera pas sa forme, ni sa densité, ni sa situation privilégiée, mais son peuplement et son autonomie⁸. En 1831, Alexis de Tocqueville, en voyage aux États-Unis, s'entretient avec Albert Gallatin :

« Nous n'avons point de villages en Amérique, c'est-à-dire de lieux peuplés par des gens cultivant la terre. Le propriétaire vit sur son bien et les maisons sont toutes dispersées dans la campagne. Ce que vous prenez pour des villages mérite plutôt le nom de ville puisque leur population est composée de marchands, d'artisans et d'avocats. » (Tocqueville, 1831, p.33)

Si nous examinons cette déclaration avec attention, cela signifie deux choses. Tout d'abord la campagne, dans le sens d'une opposition ville-campagne, n'existe pas. Pas d'inféodation d'une agriculture à une ville ou de rapport de domination d'une ville sur la campagne. Ensuite, et cela est dans la logique de ce qui précède, la ville elle-même, dans le sens de la concentration de pouvoir et d'échange, n'existe pas non plus. Le pouvoir est entre les mains de chacun ainsi que l'artisanat et le commerce. Voilà pour le rêve jeffersonnien de la « ville verte », image de la démocratie étasunienne. C'est précisément cette vision usonienne que

Frank Lloyd Wright reprendra et développera en 1934 dans son projet de Broadacre City. Et ce modèle reste toujours extrêmement actif et actuel dans l'esprit des Nord-américains lorsqu'ils choisissent leur lieu de résidence. C'est en ce sens que la ville étasunienne, à la différence d'autres villes nord-américaines⁹ de fondations plus traditionnelles et surtout catholiques, se place dès l'origine hors Histoire. Il ne faut pas négliger cette situation « hors Histoire » dans le développement et l'image de la ville américaine; elle est la source, même mal comprise, de sa fascination qu'elle va exercer sur l'Europe.

L'autre ville américaine

Le libéralisme urbain étasunien, ce que certains historiens appellent le « laissez-faire » (Manieri-Elia, 1979), a produit un autre modèle radicalement différent de ce modèle idyllique de la « ville verte ». Les pouvoirs — économique et industriel — ont besoin de concentration : concentration des richesses, mais aussi concentration de la main d'oeuvre. La ville, écrit Fernand Braudel « crée l'expansion, autant qu'elle est créée par elle » (Braudel, 1967); il ne peut exister d'échange commerciaux lointains sans la ville. Les États-Unis, en devenant une grande, et bientôt la plus grande, nation industrielle et commerciale, ont besoin de la ville. Contrairement aux modèles européens, la grande ville étasunienne se constitue selon ses propres règles libérales; pas de pouvoir centralisé pour organiser et gérer le développement de la forme urbaine. Il faut rappeler que la ville du pouvoir politique est volontairement construite ailleurs que dans la ville commerciale et productive, à Washington D.C.¹⁰ par exemple, et sans lien avec la ville économique; et cela dès l'origine.

« Les Américains redoutent tellement la centralisation et l'influence des capitales qu'ils ont presque toujours soin de placer le siège des pouvoirs législatifs et exécutifs loin des capitales. Ainsi le siège de la législature et le gouvernement de l'État de New York

9. Comme par exemple les villes canadiennes françaises ou bien encore mexicaines.

8. Rappelons à titre de comparaison les hiérarchies des villes européennes telles que Braudel les a mises en évidence : hameau, village, bourg, ville moyenne, grande ville, etc. et de leurs rapports (Braudel, 1967)

10. C'est également un des éléments, rarement analysé, qui explique pourquoi la forme urbaine du City Beautiful a pu s'imposer et perdurer dans une capitale politique, mais n'a pas réussi à être implantée dans une capitale économique comme Chicago, ou a fini par « s'effacer » comme dans Circle City (Reps)

sont à Albany. Le siège du gouvernement de la Pennsylvanie est à Harrisburg, petite ville à l'intérieur des terres et non à [à] Philadelphie. Celui du Maryland à Annapolis et non à Baltimore. » (Tocqueville, 1831, p. 236).

Notons que cette séparation systématique entre les villes comme lieux des pouvoirs politiques et les villes comme lieux des pouvoirs économiques et industriels reste un phénomène propre aussi bien aux villes des États-Unis que du Canada.

Les capitales économiques loin de la ville « politique », peuvent alors se développer selon leurs propres règles, c'est-à-dire sans règles. En la quasi absence de toute régulation¹¹, les architectures, chacune sur sa propriété, s'expriment en toute liberté de densité, de forme et de hauteur et constituent un décor urbain aussi vertical que fascinant; autant pour les yeux américains :

« ... l'acier, le verre, la brique, le béton seront des matériaux des gratte-ciel. Entassés dans l'île étroite, les édifices aux mille fenêtres se dresseront étincelants, pyramides sur pyramides, sommets de nuages blancs au-dessus des orages. » (John Dos Passos, 1928)

Qu'européens :

« Figurez vous qu'elle était debout leur ville, absolument droite. New York c'est une ville debout. On en avait déjà vu nous des villes bien sûr, et des belles encore, et des ports et des fameux même. Mais chez nous, n'est-ce pas, elles sont couchées les villes, au bord de la mer ou sur les fleuves, elles s'allongent sur le paysage, elles attendent le voyageur, tandis que celle-là l'Américaine, elle ne se pâmail pas, non, elle se tenait bien raide, là, pas baisante du tout, raide à faire peur. » (Louis-Ferdinand Céline, 1932)

C'est la même vision qui saisit Le Corbusier en 1935, à sa première visite :

« Lundi matin, lorsque le paquebot Normandie s'arrêta à la Quarantaine, j'ai vu surgir dans les brumes une cité fantastique, presque mystique. «Voilà le temple du nouveau monde!». Mais le bateau avance et l'apparition s'est transformée en une image d'une brutalité et d'une sauvagerie inouïes. C'est certainement ici la manifestation la plus apparente de la puissance des temps modernes. Cette brutalité et cette sauvagerie ne sont pas pour me déplaire. » (Le Corbusier, 1937, p.49)

« New-York est une ville debout, sous le signe des temps nouveaux », déclare-t-il un peu plus loin (p.51) dans sa description de Manhattan. Mais, le premier émoi passé, Le Corbusier peine à vendre sa Ville radieuse aux décideurs américains et à l'incompréhension cède rapidement une critique acerbe dans un style polémique qu'il affectionne :

« Les gratte-ciels de New York sont trop petits. [...] Le gratte-ciel n'est ici que négatif : il tue la rue et la ville, il a détruit la circulation. Mais de plus il est aussi anthropophage : il suce autour de lui la vie des quartiers entiers; il les vide et il les ruine. » (p.274-278)

Les malentendus

Cet épisode étasunien dans la carrière prosélyte de Le Corbusier mérite d'être approfondi. Il illustre parfaitement la difficulté de la perception de l'espace urbain de l'autre, même si il lui semble proche et apparemment familier. Il est important de rappeler que la ville étasunienne naît étalée et illimitée. Les centres d'affaires (CBD - Central Business District) qui ne renferment qu'une partie des fonctions des centres des villes d'Europe — le commerce et l'échange — viennent pousser comme des concrétions sur le territoire dans la grille urbaine préexistante. Cela explique pourquoi pour un Européen, même un urbaniste averti comme Le Corbusier, ne comprend pas la réalité de la ville américaine et son rapport aux centres denses et compacts. La ville américaine ne

11. Aucune tentative de réglementation n'a résisté aux poussées économiques des villes. On prendra comme exemple la Zoning Resolution de 1916 à New York (Kouwenhoven, 1953).

12. C'est pour cette raison qu'il est impossible par exemple de s'inspirer des modèles traditionnels d'analyse de la croissance urbaine mis au point en Europe pour expliquer la ville étasunienne ou canadienne. Seule la géographie structurale peut offrir une approche cohérente et adaptée (Ritchot, 1999)

se densifie que localement et après coup¹². Il n'y voit que d'un côté un étalement de « cités-jardins désarticulées » (p.255) et de l'autre des entassements inhumains de gratte-ciels. Il ne rêve que de remplacer les CBD par l'urbanisme de la société machiniste qu'il développe et promeut depuis 1922¹³.

« Faites le [le gratte-ciel] plus grand, vrai et utile : il restituera un sol immense, il paiera les propriétés ruinées, il donnera la verdure dans la ville et la circulation impeccable : tout le sol aux piétons dans les parcs et les autos, en l'air, sur des passerelles, de rares passerelles à sens unique et encaissant du 150 kilomètres à l'heure et allant... tout simplement d'un gratte-ciel à l'autre. Pour cela il faut des mesures synthétiques ; pas de salut sans elles ! Il faudra qu'on y pense un jour, par l'organisation de coopératives ou de syndicats fonciers, ou par mesure administrative, forte ou paternelle. » (p. 278-279)

Volontairement ou non — sa maladresse calculée est aussi légendaire que son lyrisme — Le Corbusier met le doigt sur les deux réalités fondamentales du monde urbain étasunien en totale contradiction avec le paradigme corbuséen de la ville : la propriété foncière et le libéralisme économique.

La propriété foncière est absente dès l'origine de la pensée urbaine corbuséenne. Il établit ses principes urbanistiques sur un sol étatisé et social où le pouvoir politique de forme autoritaire¹⁴ remplace le pouvoir des princes qui l'ont précédé. Un pouvoir se substitue à un autre et doit faire régner l'ordre. La ville de Le Corbusier est une machine régulée¹⁵, décidée par un pouvoir fort et bâtie sur les plans de l'architecte-démiurge, le « modeleur de ville », dont il incarne le prototype. C'est à l'évidence vouloir méconnaître l'importance du rôle de la propriété individuelle telle qu'elle s'est constituée aux États-Unis et cela dès la Déclaration de l'indépendance ; notamment, comme il faut le rappeler, en réaction à la forme traditionnelle de

possession aristocratique des terres en Angleterre.

L'autre aspect et non le moindre est la confusion de sens au sujet du libéralisme. Michel Foucault nous rappelle que le :

« libéralisme américain, au moment même où il s'est historiquement formé, c'est-à-dire très tôt, au XVIIIe siècle, ne s'est pas présenté comme en France, à titre de principe modérateur par rapport à la raison d'État préexistante, puisque ce sont, précisément, au contraire, des revendications de type libéral, revendications essentiellement économiques d'ailleurs, qui ont été le point de départ historique de la formation de l'indépendance des États-Unis. [...] Ce n'est pas l'État qui s'autolimité par le libéralisme, c'est l'exigence du libéralisme qui devient fondateur d'État. » (Foucault, 1994, p. 223)

Le libéralisme américain est généralement synonyme pour les Européens, nous l'avons noté, de « laissez-faire » ; cette « manière d'être et de penser » échappe totalement à Le Corbusier qui entérine là le malentendu suprême qui le fâche définitivement avec les Américains. Il ne comprend pas que ce n'est pas aux pays à s'adapter à la pensée des CIAM, mais aux penseurs des CIAM à entendre les particularités de chaque contexte. Pourtant Le Corbusier, avant de quitter les États Unis, persiste et signe dans une déclaration à la T.S.F. de Radio City :

« J'ai le sentiment intime que les idées que j'apporte avec moi ici et que je présente sous le vocable de « VILLE RADIEUSE », trouveront dans ce pays leur terrain naturel. En venant exposer cette première doctrine d'équipement de la civilisation machiniste, ces thèses constructives, optimistes et actives, hardies peut-être, mais pleines de foi en la puissance des temps modernes, je suis certain de rencontrer l'adhésion de ceux que leur expérience et leur jugement personnel ont conduit aux mêmes espoirs. » (p.50)

13. Ce sera ce que fera par exemple Ludwig Hilberseimer dans ses propositions pour Chicago (Beltemacchi, 1986).

14. Rappelons juste que Le Corbusier n'hésitera pas à proposer ses services aux différents états totalitaires qui apparaissent : France occupée, Allemagne, Russie, Italie.

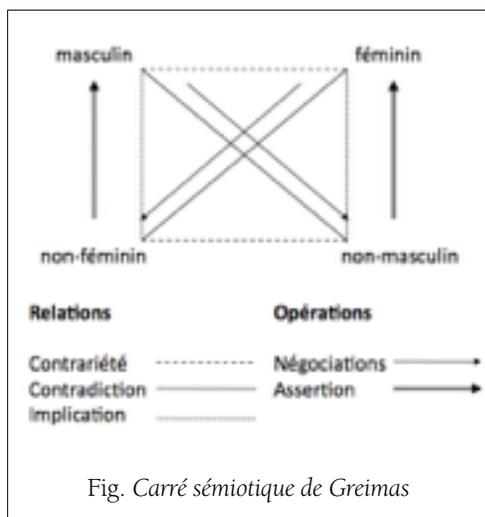
15. « Dans le monde rêvé de Le Corbusier, la joie et la propreté sont obligatoires – sans parler du reste. Est-ce que Le Corbusier se rend compte qu'on entrerait à Buchenwald au son des violons ? » Pierre Francastel (1956) *Art et technique*, Gonthier, Paris, p.34

Mieux comprendre les termes d'un malentendu

En fait Le Corbusier n'a pas totalement tort. Il serait injuste de penser qu'il s'agit de sa part d'un simple opportunisme lorsqu'il évoque un « terrain naturel » pour son projet de Ville radieuse. En analyste professionnel du cadre environnemental, Le Corbusier a vu que ce qui existe dans l'esprit des Étatsuniens entre la ville et la nature est proche de celui qu'il développe dans ses théories de la « ville radieuse ». Il ne lui a pas échappé que la « ville verte » n'était pas une banlieue et ne pouvait en aucun cas lui être comparée.

Si le malentendu est toujours lié au langage, c'est grâce au langage qu'il est possible de comparer sémantiquement la « ville verte » jeffersonienne avec la « ville radieuse ». Nous aurons recours au carré sémiotique de A. J. Greimas (Hénault, 2002). D'un usage courant en linguistique, nous pouvons ici en éprouver la pertinence dans un domaine apparemment pas si éloigné : l'urbanisme.

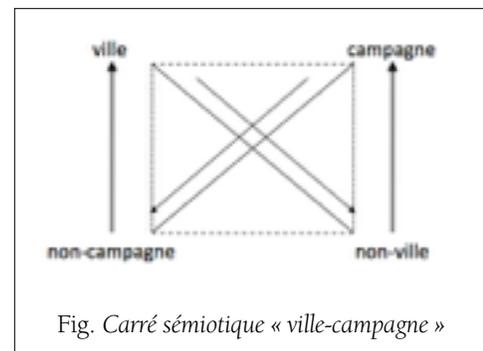
Rappelons que dans un carré sémiotique (ou rectangle sémantique) tel que Greimas l'a développé, les concepts sont classés selon un ordre particulier et par paires opposées. L'exemple classique est celui du masculin-féminin qui se classe de la façon suivante :



La démonstration de Greimas permet de situer par exemple l'homme dans

l'assertion maculin-non-féminin et la femme dans celle fémin-non-masculin. Mais il est aussi possible de faire apparaître de nouvelles catégories dans des relations de contrariété : l'*hermaphrodite* comme catégorie appartenant à la fois au masculin et au féminin et l'*ange* comme appartenant à la fois au non-masculin et au non-féminin.

Il est possible selon la même logique de classer les concepts ville-campagne :



Il est incontestable que la ville est une non-campagne et que la campagne est une non-ville (selon le principe d'assertion), de la même façon que ville et non-ville, que campagne et non-campagne sont dans des rapports de contradiction.

Maintenant, si nous allons plus loin, comme nous l'avons fait dans l'exemple précédent, il apparaît que la relation de contrariété produit de nouveaux concepts. De la même façon qu'il est possible de dire que ce qui est à la fois homme et femme porte le nom d'*hermaphrodite* et, toujours dans notre culture, ce qui est à la fois non-homme et non-femme s'appelle un *ange*; de la même façon ce qui est à la fois non-ville et non-campagne désigne en toute logique la banlieue. C'est même sa définition. Symétriquement, en reprenant les définitions de la ville étasunienne, la «ville verte» vient logiquement se définir comme à la fois ville et campagne. Une définition qui correspond également à celle de la « ville radieuse » de Le Corbusier.

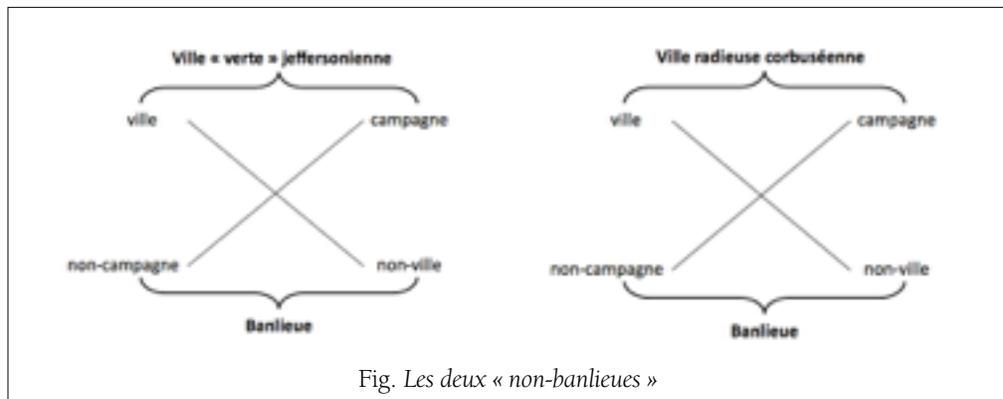


Fig. Les deux « non-banlieues »

La différence entre la «ville verte» et la «ville radieuse» n'est pas une différence de nature. Cela Le Corbusier l'a vu, ou du moins il l'a pressenti. La différence est d'ordre plus idéologique. Comme nous l'avons évoqué, ce sont les questions de la liberté et de la propriété qui sont en jeu.

C'est à ce niveau d'interprétations croisées que nouent les relations complexes entre les avant-gardes immigrants et leur pays d'accueil. C'est autour de ce malentendu que va se construire la discipline de l'*Urban design*.

L'Avant-garde européenne, les CIAM et les États-Unis

Immigrations

L'intérêt de Le Corbusier, tardif si on le compare aux liens qu'il noue avec l'URSS et l'Allemagne notamment, pour les États-Unis n'est pas un hasard. Il ne vient pas en Amérique :

« pour s'émerveiller devant les symboles de l'âge des machines [...]. Il venait chercher commande. En 1935, son plus grand espoir est de convaincre un décideur de lui confier la réalisation d'une Ville radieuse, après des tentatives qui l'ont mené, vainement, en Union soviétique, en Afrique du Nord, en Italie et ailleurs. » (Bédarida, 1987, p.445)

C'est pour lui la (presque) conclusion d'un long périple de promotion de la pensée des CIAM. Son ouvrage, *Quand les cathédrales étaient blanches*, en témoignera : sa visite est un échec. Le sous-titre qu'il

donne à son ouvrage, *Voyage au pays des timides*, montre qu'il en en garde un ressentiment profond¹⁶.

Il faut examiner maintenant pourquoi l'avant-garde européenne, jusqu'ici tournée essentiellement sur l'Union soviétique née de la Révolution d'octobre et l'Allemagne de la République de Weimar (1918-1930) s'intéresse soudainement aux États-Unis. Jusqu'ici l'Amérique n'avait pas suscité qu'un intérêt limité; autant de la part de la communauté professionnelle de l'architecture et de l'urbanisme que de celle des avant-gardes. Ils n'y percevaient pas de souffle intellectuel stimulant¹⁷. L'image de la *wilderness* restait toujours présente, même en urbanisme. Le Corbusier voit surtout les silos à blé des États-Unis et du Canada (Le Corbusier, 1923) et il faudra attendre la publication de l'écrit de Siegfried Giedion comme

16. Son second voyage en 1946-1947 à l'occasion de la commande du siège de l'ONU se soldera à nouveau par un échec. On retrouvera du reste les mêmes critiques de sa part (Raynaud & Guerrier, 1987).

17. Le phénomène restait même inverse, si l'on considère la fascination des architectes américains pour l'enseignement des Beaux-Arts de Paris où ils venaient se former. (Levi, 1948).

18. Cette perception perdurera du reste bien après la Seconde Guerre mondiale. On trouve encore en 1952 chez Lavedan dans son *Histoire de l'urbanisme*, à propos des villes américaines : « la plus grande abondance de villes créées, les plus nombreux exemples de quadrillages. Il est rare qu'on trouve ici des affirmations de théories ou des recherches d'esthétique [nous soulignons]. » (Lavedan, 1952). Cet auteur néglige du reste toutes les expériences des *company towns* étasuniennes et canadiennes.

19. Le seul régime européen politique qui valorise encore l'esthétique moderne dans d'importantes commandes d'état reste l'Italie de Mussolini. Ce qui ne sera pas sans poser de problèmes à la fin de la guerre (Danesi & Patetta, 1977).

20. Les commandes se limitent pour l'essentiel à une riche clientèle privée et à quelques commandes publiques comme par exemple les *Siedlungs* construits en Allemagne par Oud ou May. (Benevolo, 1971)

21. (1867-1948) Mécène, elle a été la châtelaine de La Sarraz. Elle crée en 1922, la "Maison des artistes" qui voit naître le premier congrès des CIAM en 1928.

22. C'est grâce à l'influence de ces "CIAM américains" que Le Corbusier sera contacté pour la réalisation du siège de l'ONU à New York. Même si cette nouvelle tentative se soldera par le « départ » de Le Corbusier qui ne participera finalement pas au projet (Guerrier & Raynaud)

Mechanization Takes Command en 1947 avant que la perception ne commence à changer, et encore avec difficulté¹⁸. D'autre part la Dépression de 1929 qui a ravagé les États-Unis puis déferlé sur l'Europe n'a pas favorisé la diffusion d'une vision positive du Nouveau monde. L'intérêt de l'avant-garde européenne pour l'Amérique est né d'abord du renoncement à l'Europe qui se transformait radicalement.

À la fin des années 1930, le socialisme de la République de Weimar défaite par l'arrivée d'Hitler au pouvoir, et le communisme soviétique, ont montré leurs limites. L'Allemagne et l'URSS renoncent brutalement à toute ouverture à l'innovation et à la modernité. Le nationalisme exacerbé de ces pays coupe court à l'internationalisme qui constituait la base même de la pensée d'avant-garde. Le nazisme va prôner un retour à des valeurs traditionnelles (Rittich, 1941); quant au communisme, sans renoncer à son rôle d'avant-garde de l'idéologie politique, il se replie avec Staline dans un réalisme esthétique conservateur (Kopp & all., 1975). Aux deux mégalomanies, nazie et stalinienne, qui se tournent volontairement vers une monumentalité néo-classique populiste (Borsi, 1986), image d'un pouvoir politique fort, s'oppose une monumentalité nord-américaine art-déco, image libérale d'un pouvoir financier illimité.

L'avant-garde européenne a expérimenté ses théories et ses découvertes à travers quelques réalisations marquantes mais très limitées¹⁹; et sans pour autant arriver à convaincre totalement. Rappelons que cette avant-garde n'a eu que peu de commande et peine à faire reconnaître le bien fondé de ses théories et de son esthétique²⁰. L'histoire de l'architecture et de l'urbanisme réécrite notamment par Siegfried Giedion alors secrétaire des CIAM et proche de Le Corbusier a pu faire croire à un mouvement moderne influent en lui donnant une place bien plus importante qu'il n'en a eu vraiment au départ. Giedion, avec la diffusion de ses ouvrages comme *Construire en France*

(1928) et *Espace, temps, architecture* (1941), place Gropius et Le Corbusier en haut du Panthéon de l'architecture mondiale. La réalité de l'époque est bien différente.

La fermeture définitive, par les Nazis, le 19 juillet 1933, du Bauhaus de Berlin que dirige Mies Van der Rohe, et son exil aux États-Unis est le dernier chapitre d'une vague d'émigration des architectes de l'avant garde européenne et particulièrement allemande, chassés par le fascisme. Qu'il s'agisse d'un exil forcé par la menace nazie ou de la déception face à un socialisme qui s'enferme dans la dictature et la mégalomanie, le seul et dernier horizon possible, promesse d'une liberté pour l'avant-garde européenne reste l'Amérique. Une Amérique aussi idéalisée que méconnue par ces immigrants.

Notons d'abord l'arrivée en 1937 des premiers avant-gardes immigrants : Walter Gropius, Marcel Breuer, Lazlo Moholy-Nagy; puis celle de 1938 : Mies van der Rohe, Ludwig Hilberseimer, Martin Wagner. Enfin José Luis Sert qui s'installe définitivement aux USA en 1939.

Il faut aussi rappeler à la même époque les tentatives d'implanter les CIAM aux États-Unis avec Hélène de Mandrot²¹ qui rend visite à Gropius en 1937 pour lui demander d'en devenir le promoteur. L'opinion de Gropius est que c'est aux Américains qu'il revient de prendre cette initiative. C'est ensuite au tour de Giedion, invité à enseigner à Harvard par Gropius à partir de 1938. Giedion va tenter de rallier Richard Neutra, qui vit aux USA depuis 1923, ainsi que Paul Rudolph. Cela prend forme en 1944 quand est créé le *CIAM Chapter for Relief and Postwar Planning* à New York (Bosman, 1992). On y trouve un grand nombre de personnalités dont certaines sont impliquées dans l'enseignement de l'architecture comme Joseph Hudnut (Mumford) qui sera plus tard Doyen à Harvard et fera venir Sert. Les « Nouveaux CIAM » comme on les appelle, s'ils n'ont qu'un impact limité aux États-Unis, deviennent une source importante

d'information pour la reconstruction en Europe²².

Mais les CIAM, rongés par les scissions, notamment la création de Team X (Smithson), ne survivront pas au X^{ème} congrès de Dubrovnik (Yougoslavie) en août 1956; justement à la date de la parution dans *Progressive Architecture* de la conférence d'Harvard sur l'*Urban design*. La dissolution est définitivement et officiellement prononcée avant le congrès d'Otterlo en 1959. Sert, toujours président des CIAM, assiste au naufrage. Il est alors de plus en plus impliqué pédagogiquement avec Giedion dans l'enseignement de la GSD d'Harvard.

The Prince Charmings

Symétriquement au renoncement européen et à son nouvel intérêt pour l'Amérique, le monde professionnel étasunien se montre ouvert à de nouvelles formes de pensées urbaines. Carl Feiss, dans *The Architecture of Redevelopment in U.S.A.*, publié en 1956 dans *Progressive Architecture*, reconnaît que :

« Since the halcyon days of the "Grand Plan" of the Beaux Art Institute of Design, from approximately 1910 to 1930, the American architect had little or no practice in large-scale design and seldom has an opportunity of putting such plans into effect. The National Capital, a few civic centers, state capitol groups, and college campuses have afforded occasional opportunities for group planning design of some diversity, between 1910 and World War II. Most of the results are flat failures. » (Feiss, 1956, p.18)

Le monde professionnel connaît ses limites, mais aussi ses forces. Dans son panorama des opérations construites sur le sol étasunien, Carl Feiss sait faire valoir les réussites urbaines (*Rockefeller Center* à New York, *Golden Triangle* à Pittsburgh) et reconnaître celles qui le sont moins. Il admet que les architectes savent mal gérer les *large-scale design projects*, et qu'ils ne se distinguent le plus souvent que dans les

final building purposes; dit autrement, ils se montrent plus aisément expérimentés dans les grands projets d'architecture que dans les grands projets d'urbanisme. Cette lucidité, accompagnée d'une ouverture sur tout ce qui pourrait apporter efficacité et innovation, ne signifie pas pour autant allégeance aveugle à des dogmes avant-gardistes ou à des maîtres à penser venus d'outre-atlantique.

C'est dans ce contexte que ces *White Gods* (Wolfe, 1981), fuyant l'Europe, vont débarquer sur le sol des États-Unis. Ils sont auréolés de gloire, particulièrement dans les milieux universitaires et intellectuels, mais ils se retrouvent également confrontés à une pensée dont ils ignorent pour la plupart les principes démocratiques et libéraux. En 1950, Carl Feiss dans sa tribune régulière, *Out of School*, de la revue *Progressive Architecture*, porte un regard ironique et lucide sur ceux qu'il compare aux *Princes Charmings* venus réveiller la *Sleeping Princess of architectural education* :

« Now what has happened in the schools and whither architectural education? A simple question without a simple answer because what happened is still happening. Prince Charmings simultaneously broke through the briar patch of tradition and awoke the Sleeping Princess of architectural education from her long and lovely Beaux Arts dream. The poor little girl is still distracted by her ardent wooers who stop at nothing to gain her attention. Prince Bauhaus [Walter Gropius], stern, handsome, and correctly dressed, every button and zipper shining and his pants creased by a surveyor, appeals by his technical competency and his uncompromising rectitude. Anatomically his is physical perfection; socially he is a snob and impeccably superior. Prince Scandinavia [Alvar Aalto] is more gentle and individual. He likes to sit in a corner, smiling softly and making cats' cradles which are perfection in little design. He is very handsome. elusive and dreamy, and not a little

romantic : and he knows it. Prince Corbu [Le Corbusier], one of the literary suitors, charms with Swiss-Gallic fervour, a boulevardier of October Revolution. An idea man, daring, intolerant, brilliant, not too meticulous in detail of his dress, but sufficiently original to tempt myriads of imitators who are not half as bright. They followed him through the briar patch and ape his movements : il will be impossible to get rid of them. Prince Ausonius [Frank Lloyd Wright], the only american among the suitors, is an artist, an individualist, flamboyant, illogical, exciting and romantic. He has moments which reveal great beauty of

soul and others of abysmal egotism which combine to make him suspect as a person to live with, but obviously someone to admire. Actually none of these Princes is an ideal mate, and the Princess, not wanting to take the easy way out by going to sleep again, is faced either with polygamy or looking for a spouse perhaps less individual, more democratic, and certainly less mortal. » (Feiss, 1950)

Caroline Maniaque (2006), se demande ironiquement, mais fort justement, si « l'époux que la belle Américaine cherche, ne prendrait pas le nom, en 1953, de Josep Lluís Sert ? »

Naissance de l'Urban design

José Luis Sert apparaît effectivement dans le paysage de l'architecture et de l'urbanisme américain, comme le seul qui semble capable de concilier non seulement deux cultures, mais aussi d'ouvrir un débat à toutes les catégories professionnelles et toutes les sensibilités.

Il faut pour comprendre José Luis Sert, examiner le chemin qu'il parcourt entre ses premiers écrits américains de 1942 *Can Our Cities Survive* ?²³ et sa déclaration en 1955 lors d'une conférence à New York, où il prononce en quelque sorte l'oraison funèbre la Ville radieuse :

« Les villes idéales de l'architecture rationalistes des années 1920 formées par de hauts édifices entourés de parcs publics spacieux sont une utopie anti-civique. Actuellement, de nombreux architectes sont convaincus que ces villes organisées comme des parcs continus n'auraient pas de qualité urbaine ni d'intérêt visuel. Nous avons besoin de magasins, de lumières, de vie au ras du sol, nous voulons sentir tous ces éléments autour de nous. » (cité par Freixa, 2006, p.109)

Depuis 1943 il a participé à la rédaction de *Nine Points on Monumentality* avec Siegfried Giedion et Fernand Léger. Il a présidé le VIII^{ème} congrès des CIAM à Hoddensdon en 1951 qui voit la montée en puissance des Hollandais (Baap Bakema, Aldo Van Eyck), les divergences avec ce qui allait devenir le Team X (Peter et Alison Smithson) qui rejettent officiellement les « quatre fonctions » en 1954.

Mais on notera que c'est également en 1951, au cours de ce VIII^{ème} congrès des CIAM, que la notion de « Cœur de ville » apparaît pour la première fois (Bosman, 1992, p.11). Cette notion qui était présentée comme « la pratique de l'avant-garde en design urbain », même si elle n'est pas totalement du goût de Le Corbusier, replace du même coup les CIAM dans une position de leadership théorique (Bosman, 1992, p.13). Tout cela va se traduire par l'édition en 1952 de l'ouvrage *The Heart of the City* et qui contient un long écrit de Siegfried Giedion sur la nature historique du cœur de ville : *Historical Background to the Core*. Nous trouvons ici l'usage des deux mots en anglais : *heart* (cœur au sens humain) et *core* (cœur au sens de centre, noyau). Le

23. La première version porte le titre : *Should Our Cities Survive ?*

mot *core* sera celui officiellement utilisé pour la préparation du VIII^e Congrès des CIAM :

« *The word 'Core', in the sense we are using it, does not mean merely the centre of the urban agglomeration, nor the busy heart of the city traffic or economic activity; sometimes it may be united with these areas, but the Core includes other elements, often of an imponderable nature.* » (CIAM 8, 1952, p.165)

Un autre épisode de son parcours américain va profondément marquer Sert. En 1942, Lewis Mumford, la référence étasunienne absolue de l'urbanisme²⁴, refuse d'écrire une préface pour *Can Our Cities Survive ?* que Sert vient d'écrire. Sert par cet ouvrage souhaite donner aux Américains une nouvelle Charte d'Athènes. La référence est explicite puisque l'on trouve sur la couverture le mot CIAM et en page de titre : *based on the proposals formulated by the C.I.A.M.*. D'où l'importance de cet ouvrage à ses yeux et le faire introduire par Lewis Mumford apparaîtrait comme une consécration suprême. Si Sert a d'une certaine façon enterré la Ville radieuse, il est loin de s'être affranchi des théories fonctionnalistes du Mouvement moderne et particulièrement des « quatre fonctions » si chères à Le Corbusier. Les raisons que donne Mumford dans la lettre qu'il adresse à Sert sont parfaitement explicites :

« *The four functions of the city do not seem to me to adequately to cover the ground of city planning : dwelling, work, recreation and transportation are all important. But what of the political, educational and cultural function of the city : what of the part played by the disposition and plan of the building concerned with these functions in the whole evolution of the city design. The leisure given us by the machine does not merely free modern man from sports and weekend excursions : it also frees him for a fuller participation in political and culture activities, provided these are*

adequately planned and related to the rest of his existence. The organs of political and cultural association are, from my standpoint, the distinguishing marks of the city : without them, there is only urban mass... I regard their omission as the chief defect of routine city planning; and their absence from the program of the C.I.A.M. I find almost inexplicable. Unless some attention was paid to this as a field, at least, for future investigation, I should find it very difficult to write the introduction that you suggested. » (cité par Mumford, 2000, p. 133)

Lewis Mumford soulève dans sa réponse une des « failles » — le fondement même du malentendu — de la théorie corbuséenne de la Charte d'Athènes et de la Ville radieuse : la négation de l'autonomie culturelle et politique de l'individu. L'ébranlement provoqué par Lewis Mumford ne va pas seulement toucher Sert. Siegfried Giedion, comme historien, a parfaitement compris que le discours des CIAM ne peut plus fonctionner dans son orthodoxie d'origine. Dans un court texte écrit en 1944, *The Need for a New Monumentality*, il remet en cause le fonctionnalisme de la Charte d'Athènes : *Urban centers will originate when cities are not regarded as mere agglomerations of jobs and traffic lights* (Giedion, 1958, p.37). Il apparaissait évident que Le Corbusier et avec lui les théoriciens des CIAM jusqu'au congrès de Hoddesdon (1951) veulent d'abord construire l'espace et le peupler ensuite d'êtres dociles dont la principale activité sera de remplir correctement et dans le respect d'un ordre supérieur, les quatre fonctions auxquelles l'urbaniste machiniste les contraint.

24. Rappelons que Lewis Mumford est aussi pour les États-Unis celui par qui ont été apportées les théories des Garden Cities d'Howard.

25. On rappellera la mauvaise réception aux États-Unis faite au livre de Gropius, *The New Architecture of the Bauhaus*,

Sert se trouve naturellement affecté par ce refus et s'empresse rapidement de corriger ses théories dans ses travaux et ses écrits. C'est probablement à ce moment qu'il comprend que les théories modernes des CIAM, comme celles du Bauhaus²⁵, ne pourront pénétrer efficacement le monde américain qu'en acceptant de s'ouvrir à la fois à un réalisme pratique, mais aussi à une réalité culturelle démocratique et libérale. Sert comprend rapidement la nécessité d'harmoniser sa pensée avec celle de ses hôtes. Cette ouverture et cette intelligence de la situation lui valent de devenir professeur invité à la GSD en 1951 (Mumford, 2009, p.104).

En 1953, il succède à Gropius et devient doyen de la GSD d'Harvard et responsable du département d'architecture. C'est également à cette époque qu'il va pour la première fois employer l'expression « Urban design » à l'occasion d'une conférence qu'il prononce à Washington, D.C., peu de

temps après son élection comme doyen (Mumford, 2009, p.102). Pendant cette période, il reste toujours président des CIAM depuis 1947 et proche de Le Corbusier. C'est aussi à ces titres que le choix de Hudnut se porte sur lui pour succéder au fondateur du Bauhaus. Harvard tient à conserver l'influence de l'avant-garde européenne dans son enseignement. Elle représente un gage d'innovation et de modernité. Sa sensibilité méditerranéenne, il est catalan d'origine, et son travail dans les pays d'Amérique du Sud apporte une dimension originale dans le contexte du mouvement moderne. On se rappellera également son influence lors du VIII^{ème} congrès de Hoddesdon et l'ouvrage *The Heart of the City* qui en naîtra et qui constitue une véritable retournement idéologique dans le *credo* moderniste instauré par Le Corbusier. Il avait compris la *leçon* de Lewis Mumford.

Les conférences d'Harvard

Un cycle innovant

L'Université d'Harvard avait déjà accueilli en 1942 la *Harvard Conference on Urbanism*, organisée par Hudnut. Elle restera unique et, même si cette conférence anticipait en quelque sorte les préoccupations naissantes pour l'aménagement urbain, on ne parle pas encore d'*Urban design*.

La conférence d'avril 1956, et c'est ce qui permet de la poser en acte fondateur, inaugure un cycle de treize conférences qui durera jusqu'en 1970. Sert restera l'organisateur de la presque totalité des conférences jusqu'en 1968 et assumera un rôle essentiel dans leurs contenus. Dès le début, ces conférences apparaissent comme des lieux d'échanges et de débats. Elles sont aussi l'occasion de réunir la totalité des acteurs de la ville, ceux qui la font et ceux qui la décident. Fort de

l'expérience des CIAM d'une part, mais d'autre part conscient du contexte démocratique dans lequel il doit construire le débat, Sert sait que le discours sur la ville n'est pas la propriété d'un groupe particulier et que toutes les sensibilités doivent pouvoir s'exprimer. Ces conférences vont devenir le lieu d'expression de toutes les formes d'études et de réflexions théoriques ou pratiques sur la ville. Elles ont été le berceau de la pensée innovante qui commence à naître aux États-Unis. Kevin Lynch et Gyorgy Kepes, à la seconde conférence, *The Perceptual Form of the City*, aussi bien que Christopher Alexander, à la onzième conférence, viendront y présenter la primeur de leurs travaux.

Elles s'imposent surtout comme le lieu de rencontre incontournable des

chercheurs et des théoriciens venus d'autres universités des États-Unis ou d'autres pays, comme les membres du Team X avec qui Sert entretient des relations difficiles, mais dont il reconnaît l'influence notamment sur l'approche sociale de l'Urban design. Dans un certain sens, Sert retrouvait, avec l'aide de Jacqueline Tyrwhitt — l'autre « filtre » des CIAM²⁶ — une dynamique proche de celle qu'il connaissait bien avec les CIAM; et rapidement on sent comme un vent des CIAM souffler sur ces conférences, mais un vent qui rejette le dogmatisme «corbuséen» et cherche plutôt l'interdisciplinarité et le consensus. Un regard sur les thèmes des conférences qui ont suivi, montre la variété et l'ouverture voulue par Sert :

- 1957 - Seconde conférence.
Quatre sessions :
 1. *The Shape of the City, Basic Design Structure, The Perceptual Form of the City;*
 2. *Elements of Urban Design, Mobility, The Structure of Residential Areas;*
 3. *The Design of Urban Centers;*
 4. *The implementation of Urban Design.*
- 1959 - Troisième conférence.
Six secteurs résidentiels.
- 1960 - Quatrième conférence.
The School in the Urban Environment.
- 1961 - Cinquième conférence.
The Institution as a Generator of Urban Form.
- 1962 - Sixième conférences.
Designing Inter-City Growth.
- 1963 - Septième conférence.
The Shopping Center as Nucleus of Inter-City Activity.
- 1964 - Huitième conférence.
The Federal Government's Concern for Urban Design.
- 1965 - Neuvième conférence.
Education and Environment
- 1966 - Dixième conférence.
Education and Environment- Part II : The Design of Education for Design

26. Dans l'organisation des CIAM, il était connu que le Corbusier, Gropius et Giedion constituait les trois « piliers » et que Tyrwhitt avec Sert étaient considérés comme les « filtres » incontournables.

27. Cette conférence qui s'est tenue en octobre 1958 a réuni entre autres Lewis Mumford, Kevin Lynch, Jane Jacobs, Louis Khan. Ian McHarg, J. B. Jackson, David Crane.

- 1967 - Onzième conférence.
The New technology ; Its Implications for Urban Design
- 1968 - Douzième conférence.
The New Community Project.
- 1970 - Treizième et dernière conférence.

Il faut tout d'abord relever la régularité de ces conférences. Elles deviennent un rendez vous régulier des chercheurs et des théoriciens. Par cette régularité, semblable à celle des CIAM, Sert sait qu'il fidélise les participants et en fait un événement ouvert à toutes les formes de pensées et à toutes les recherches théoriques ou pratiques. En 1958, la conférence n'a pas lieu. Elle est d'une certaine façon remplacée par un séminaire ayant pour thème *The Human Scale* et un studio sur *The Urban Sector*. À moins qu'elle n'ait pas voulu faire concurrence — ce sont les mêmes participants que l'on retrouve — à la *Conference on Urban Design Criticism*, initiée par Chadbourne Gilpatrick de la Rockefeller Foundation et organisée par G. Holmes Perkins, Doyen de l'Université de Pennsylvanie²⁷ (Laurence, 2006, p.163).

Lorsqu'on lit les sujets abordés à ces conférences, on peut noter d'une part l'importance des deux première au cours desquelles vont émerger les thèmes des principales problématiques qui marquent l'Urban design encore jusqu'à aujourd'hui. Nous y reviendrons dans le chapitre sur l'actualité de la conférence. Notons déjà la prise de conscience de l'importance d'un *exterior spatial design* qui veut sensibiliser les nouveaux *urban designers* au traitement des espaces «ouverts»; remarquons qu'on ne parle pas ici d'espace public mais d'espace ouvert (*open spaces*), la nuance est significative. D'autres sujets tels, la séparation des voitures et des piétons, le lien entre la nature et l'homme, la décentralisation ou l'étalement urbain seront abordés soit dans les conférences suivantes de la GSD, mais aussi dans les ateliers. En 1969, Sert quitte son poste de doyen, il n'y aura pas de conférence cette année-là. La tourmente qui continuait

d'agiter les milieux universitaires dans le monde entier allait en empêcher la tenue.

Sans entrer dans les détails de ces conférences et répéter ici le travail déjà fait par Eric Mumford dans son ouvrage fondamental, *Defining Urban Design. CiAM Architects and the Formation of a Discipline, 1937-69* (2009), et à qui cette étude est redevable de précieuses informations, il faut cependant insister sur la contribution déterminante de Sert et des *Urban Design Conferences* dans la prise de conscience de l'importance de l'*Urban design* dans l'esprit tous les acteurs de la scène urbaine, aussi bien théoriciens techniciens, économistes ou politiques.

Urban design vs Civic design

On peut s'interroger sur l'origine de la formule *Urban design*. On en attribue la paternité à Siegfried Giedion et à José Luis Sert en remplacement de *Civic design*. Le choix bien entendu n'était pas innocent; il fallait faire sortir de l'assimilation existante du *Civic design* destiné principalement à valoriser les espaces institutionnels avec l'*Art urbain* de l'École des Beaux-Arts et sa tradition de grandes compositions — on parlait de « grands gestes » — classiques et monumentales. On a vu comment, de son côté, Feiss évoquait de façon ironique les « beaux jours heureux » : *the halcyon days of the "Grand Plan" of the Beaux Art Institute of Design*. Les théoriciens venus d'Europe, comme Giedion et Sert, avait parfaitement compris l'écart de nature entre l'espace public étasunien et l'espace public européen (Raynaud & Wolff, 2009). L'espace public «fonctionnel» étasunien n'est pas assimilable à l'espace public « politique » européen. D'où l'importance, on le voit, de parler d'*open space* et non de *public space* dans les déclarations des conférences. Ils font le constat de l'absence de pratique spatiale urbaine qu'ils lient à l'absence de lieux publics ouverts et adaptés. C'est toute une expérience européenne de l'espace public qui vient constater un manque :

« *When I was in the United States I felt — like Sert — the absolute absence*

there of places to stand about in — to rest, to stop, to speak, just to move about in. » (Giedion, 1942, p.19)

Pour un historien européen comme Giedion, l'expression de la pratique politique, au sens étymologique du terme, est symboliquement inscrite dans la forme urbaine. Il est possible pour un artiste comme Michel-Ange « de créer dans la ville [Giedion prend comme exemple le Capitole de Rome] la forme artistique pour une future phase du développement social, bien avant que cette phase ait commencé à prendre forme dans la société » (p.23). L'espace précède — il initie — les futures pratiques. Cette pensée qui unit l'espace et les pratiques n'est pas neuve aux États-Unis ou au Canada. Il suffit de se rappeler l'importance des *Common lands* ou des *greens* (le *New Haven Green*, ou le *Square* du vieux Sorel) au centre des villes²⁸ (Reps, 1965) Ce qu'apporte la réflexion de Giedion, c'est une perception esthétique qui vient compléter une perception jusqu'ici purement fonctionnelle. La « leçon » de Michel-Ange est claire, le tracé et la définition de ces lieux ouverts — les *open spaces* — appartiennent peut-être aux urbanistes, mais aussi aux architectes.

En 1942, Giedion dirige un séminaire à Yale sur le thème *Civic Centres and Social Life*, pour essayer de « mettre en évidence les proportions de l'espace public et les espaces de résidences privés à différentes périodes » (p.19). Il apporte aux étudiants de son séminaire une nouvelle façon d'analyser l'espace historiques des cœurs de ville selon les « méthodes des CIAM », c'est-à-dire en unifiant les graphismes et les échelles afin de pouvoir comparer. Il introduit d'une certaine façon la méthode structuraliste dans l'analyse comparée des espaces urbains. La solution graphique que lui suggère son ami Gyorgy Kepes est d'utiliser uniquement du noir et du blanc sur un fond en papier gris. Le résultat permet de représenter à la fois les espaces publics ouverts (gris), les espaces publics couverts (noirs) et les contours construits des murs et des colonnes qui délimitent

28. Il est intéressant de noter ici que dans le Canada français, l'implantation catholique ne cherchera pas nécessairement à développer ces « espaces de démocratie ». Les lieux de réunions publiques seront plutôt favorisés dans les églises paroissiales. On peut voir que par exemple à la fondation de Montréal le plan de prévoit aucune place publique, Notre-Dame obstrue la rue Notre-Dame. Il faut attendre sa reconstruction sous la domination anglaise pour qu'une place soit dégagée.

ces espaces (blancs). Giedion est encore dans le paradigme de l'espace civique européen. Le lien avec le *Civic design* de Hegemann et Peets est direct.

Lorsque Sert fait en 1953 une lecture publique à Washington D.C., peu de temps après son entrée en fonction à Harvard, intitulée pour la première fois *Urban design*. Il en profite pour rappeler combien dans cette ville on peut apprécier « l'importance du *civic* dans l'architecture, de posséder des bâtiments liés les uns aux autres et sur les espaces qui les entourent, conçus et construits dans un environnement planifié » et il critique la récente génération d'urbanistes « d'avoir renoncé à ce que l'on peut appeler le *propre* de la ville. » (Mumford, 2009, p. 102). On comprend pourquoi le choix de la formule *Urban design* en parlant de Washington D.C. est pertinente pour se démarquer du *Civic design*, auquel on associe généralement le plan de Washington D.C., et de son référent *City Beautiful* auquel il est généralement lié. C'est pour les mêmes raisons que Giedion à son tour introduit la notion d'*Urban design* dans le titre du cours qu'il dispense fin 1954 à la GSD d'Harvard : *History of Urban Design*.

La conférence inaugurale

Préparée dès 1955 par Sert avec l'aide de Jacqueline Tyrwhitt, la conférence inaugurale sur l'*Urban design* veut réunir pour la première fois l'ensemble des acteurs qui pensent, théorisent, conceptualisent, planifient et construisent la ville.

Eric Mumford voit dans l'organisation de cette conférence l'influence grandissante du Team X depuis 1947 et que Sert a dû gérer, comme Président des CIAM. (Mumford, 2006, p.19). Il est clair que les tensions lors du X^{ème} congrès des CIAM qui voit la naissance officielle du Team X (le nom donné au groupe vient du numéro du congrès) ont fait comprendre à Sert que les CIAM avaient fait leur temps et qu'une nouvelle approche s'avérait indispensable. C'est le sens du constat

que fait Aldo Van Eyck, co-fondateur du Team X :

« *Each period requires a consistent language — an instrument with which to tackle the human problems posed by the period, as well as those which, from period to period, remain the same, i.e. those posed by man — by all of us as primordial beings. The time has come to gather the old into the new; to rediscover the archaic qualities of human nature, I mean the timeless ones.*

The language architects evolved, however, and this after the pioneering period was over, coincides only with itself and is, therefore, essentially sterile and academic — literary abstract. It's all so obvious : we must evolve a richer tool — a more effective way of approach — to solve the environmental problems our period poses today. These problems will not remain the same, but they concern the same man, and that is our cue. » (Van Eyck, 1968, p.20-22)

La condamnation par Aldo Van Eyck de l'époque héroïque du Mouvement moderne est sans appel. Il constate l'échec de la pensée machiniste défendue par Le Corbusier et de l'abstraction voulues par l'avant-garde, ou du moins les interprétations erronées qu'elles ont produites sans résoudre les problèmes de leur temps : *They have betrayed society in betraying the essence of contemporary thought* (Van Eyck, 1968, p.20). Mais, plus important, le *Team 10 Primer*, inspiré notamment par les théories de Patrick Geddes, remet l'Homme et son environnement au centre du discours sur l'espace.

Cette préoccupation recoupe celle, originale, qui prend forme depuis 1953 dans le programme de recherche sur l'*Urban design* de la *Rockefeller Foundation*. Frederick Adams, professeur au MIT et que l'on retrouve dans la première *Urban Design Conference* d'Harvard, avait soulevé *the inadequacy of disciplinary knowledge to cope with contemporaneous changes in American cities* (Laurence, 2006, p.159).

Les recherches financées dans le cadre de la *Rockefeller Foundation* vont permettre l'émergence de nouveaux théoriciens comme Gyorgy Kepes, Kevin Lynch et Jane Jacobs. Les premiers travaux de Gyorgy Kepes et Kevin Lynch sur la perception et la lecture de l'environnement urbains seront publiés en 1958 dans un article *A Theory of Urban Form*²⁹. Les premières approches théoriques de Jane Jacobs sur la ville comme un système d'organisation complexe³⁰ sont publiées en juin 1956 dans un article *The Missing Link in City Redevelopment*³¹. Cet article est repris presque intégralement dans son intervention à la conférence d'Harvard (voir *infra*).

Dans ce contexte, il est important de ne pas oublier l'irruption des sciences sociales dans la réflexion urbaine sous une forme tout à fait nouvelle. Il n'est pas question ici de revenir sur l'importance de l'École de Chicago dans l'émergence d'une « écologie urbaine » au début du XX^{ème} siècle, ni sur l'influence d'un penseur comme Georg Simmel. Mais jusqu'ici les démarches des sociologues et des architectes ou des urbanistes restaient chacune dans leur voies en s'ignorant. Les sciences sociales constataient et les praticiens anticipaient; à celles-ci l'Homme, à ceux-là les formes construites. C'est l'apparition du concept d'espace, d'abord en architecture, avec l'ouvrage de Paul Franckl par exemple³², qui a ouvert le champ à de nouvelles approches croisées à la fois sociologiques, psychologiques et formelles. Pour l'urbanisme ce seront les travaux de théoriciens comme Ian Nairn en Angleterre (1964), comme Erving Goffman (1956) et Edward T. Hall (1959) aux États-Unis, qui inaugurent une approche holistique de l'Homme, de son espace et de l'environnement Urbain. Une approche qui conditionne également les recherches, évoquées précédemment, menées par Kepes (1944) ou Lynch (1953) dans le cadre de la *Rockefeller Foundation*.

Enfin, il faut revenir sur l'influence des derniers CIAM, et notamment sur celle de Siegfried Giedion, et de la prise en compte de l'Histoire dans l'analyse et la

théorisation des villes et de leurs centres (*The Heart of the City* 1952). Nous avons déjà noté l'importance de sa participation aux VIII^{ème} congrès des CIAM à propos de son chapitre *Historical Background to the Core*, thème qu'il reprend dans *The Humanization of Urban Life* :

« *Contemporary interest in the core is part of general humanizing process; of a return to the human scale and the assertion of the rights of individual over the tyranny of mechanical tools. Is it possible, in our Western civilization, to build functioning city core in the absence of a well-defined structure of society ?* » (Giedion, 1958, p.125).

Ce thème de l'humanisation des villes que Giedion relève dans une réalisation de Van Eyck à Amsterdam (CIAM 8, 1952, p. 18) va conduire à repenser les centres pour l'usage des piétons, pour les échanges humains. Ces préoccupations nouvelles font écho aux études de Lynch sur les places européennes *The Travel Journal* (1952-1953) et *Notes on City Satisfactions* (1953) (Lynch, 1990, p. 103-153); études qui vont former le socle de son ouvrage sur l'image de la ville et dans lesquelles on retrouve les préoccupations du *Townscape* encore à ses débuts dans la revue anglaise *Architectural Review* (Nairn, 1955) et qui vont considérablement influencer le design urbain étasunien à travers les diffusions qu'en fera l'œuvre de Gordon Cullen à partir de 1961.

C'est l'ensemble de ces courants de recherches et de pensées que Sert veut unir dans sa conférence d'Harvard. Au lieu d'y voir des contradictions et des antagonismes, il propose de définir un cadre commun : l'*Urban design*, comme lieu de convergence et de pratique des futurs « penseurs de l'urbain ».

29. Journal of the American Planning Association, 24-4, 201-204.

30. Laurence rappelle l'influence de Warren Weaver (1894-1978) scientifique et mathématicien que Jacobs a connu à la Rockefeller Foundation.

31. Architectural Forum, 104, 132-133.

32. L'ouvrage de cet élève de l'historien de l'art Heinrich Wölfflin, *Die Entwicklungsphasen der neueren Baukunst*, paru en 1914, ne sera traduit en anglais qu'en 1968 sous le titre *Principles of Architectural History*, et n'a jamais connu encore de traduction française bien qu'il ait largement inspiré la typomorphologie naissante des années 1970.

Conditions d'une traduction

33. Le texte est paru la première fois en 1956 dans *Progressive Architecture* #8, 97-106. C'est ce texte qui a servi de base à notre traduction. Il est partiellement repris en 2006 dans un numéro spécial de *Harvard Design Magazine*, spring/summer, *The Origine and Evolution of Urban Design* 1956-2006, 5-9; et plus récemment en 2009 dans l'ouvrage *Urban Design*, (A. Krieger et W. Saunders edit), 3-14. Cet ouvrage reprend l'essentiel des interventions parues en 2006.

Ce texte est accessible dans sa forme originale ainsi que dans quelques récentes reprises partielles³³. La traduction a posé plusieurs difficultés. Tout d'abord le nombre important et la variété des interventions nécessitaient de conserver aussi fidèlement que possible le style de chaque intervenant. Les expressions ont été le plus souvent respectées ainsi que les tournures de phrases, même si elles semblaient alourdir la forme. Mais elles donnent de cette façon une meilleure idée de la pensée de leurs auteurs.

Des notes ont été ajoutées afin d'aider le lecteur à saisir des allusions parfois difficilement intelligibles en dehors du contexte étasunien des années 1950. Des références sont données pour situer les principaux intervenants. Ils étaient connus à l'époque, mais certains le sont moins aujourd'hui. Certains sont même demeurés introuvables.

URBAN DESIGN

*Rapport condensé de la conférence sur invitation parrainée par la Faculté
et l'Association des anciens élèves de la Graduate School of Design,
Harvard University, le 9 et 10 avril 1956.*

Traduction et notes de Michel Max Raynaud et Pauline Wolff
Observatoire Ivanhoé Cambridge du développement urbain et immobilier
Novembre 2011
À partir du texte paru dans la revue *Progressive Architecture*, n°8, août 1956.

Sommaire

Portée de la conférence.....	31
Attitude envers le design urbain.....	33
Forces qui façonnent les villes aujourd'hui.....	36
Problèmes de mise en œuvre.....	43
Le design urbain est-il possible aujourd'hui ?.....	45
Les designs urbains aujourd'hui : Pittsburg.....	46
Les designs urbains aujourd'hui : Philadelphie.....	49
Les designs urbains aujourd'hui : Fort Worth.....	51
en conclusion.....	53

PORTÉE DE LA CONFÉRENCE

1. Nous conservons la traduction de *Landscape Architect* qui correspond plus au travail design de paysages que le terme de paysagiste. (Toutes les notes sont des traducteurs)

2. Nous traduirons systématiquement les termes *Planners*, *City Planners* et *Urban Planners* par le terme urbanistes..

3. Le *Civic Design* est un concept qui apparaît en Angleterre en 1909 (Cuthbert, 2007), on l'assimile ensuite au mouvement *City Beautiful* et s'occupe plus spécialement des aménagements urbains liés aux espaces publics institutionnels.

« Cette conférence ne se veut pas didactique. Elle a pour but d'explorer et de mettre en évidence les bases communes capables d'unir le travail des architectes, des architectes-paysagistes¹ et des urbanistes² dans le domaine du design urbain. Dans l'esprit des organisateurs de cette conférence, la portée du design urbain dépasse les bases, individuelles de chacune de ces trois professions, même si ces bases individuelles contribuent de façon essentielle à l'existence du design urbain. En tenant cette conférence, les organisateurs croient que d'autres partagent avec ces professions leurs préoccupations sur le manque fréquent de beauté et de sujet d'émerveillement dans la ville contemporaine. Dans la plupart des développements actuels surtout préoccupés par un rapide retour sur investissement, on porte trop peu d'attention aux besoins du public. Mais on observe la prise de conscience croissante d'une situation que cette conférence mettra en évidence. Les organisateurs ont évité d'utiliser le terme de *Civic Design*³. Ce terme a généralement une connotation beaucoup trop spécialisée ou trop grandiloquente. Les professionnels, conscients des projets de grande échelle à venir, ont réalisé un travail considérable d'analyse et de programmation du développement urbain, fournissant une base indispensable pour l'étape qui nous attend : le façonnage (ou le refaçonnage) de la scène urbaine américaine. Une meilleure connaissance de la morphologie urbaine de la ville future aidera à structurer les mesures législatives et financières nécessaires qui permettront de transformer une vision en réalité. Il est probable que les conclusions ne puissent pas sortir de cette première conférence exploratoire et que d'autres réunions s'avèrent nécessaires. »

JOSE LUIS SERT⁴

(Doyen, Graduate School of Design)

4. José Luis Sert (1902-1983) architecte et urbaniste. Collaborateur de Le Corbusier, il fait partie des derniers CIAM, dont il devient le président en 1947. Il s'installe en 1939 aux États-Unis et succède à Walter Gropius comme doyen à la tête de la Graduate School of Design de l'Université d'Harvard.

Nos cités américaines, passée une rapide période de croissance et d'étalement suburbain, ont fait du chemin et doivent faire face à des responsabilités que les villes dans leurs croissances rapides n'ont jamais eu à affronter autrefois. Entre temps, la planification urbaine est devenue une nouvelle science. Les urbanistes d'aujourd'hui s'occupent de la structure de la ville, de son processus de croissance et de déclin, et de tous les facteurs — géographiques, sociaux, politiques et économiques — qui conditionnent sa forme. Nous en savons plus sur les problèmes qui touchent nos villes que nous n'en avons jamais su depuis que ces méthodes de recherche et d'analyses sont utilisées dans ce domaine. En fait, dans les dernières années, on a bien plus largement valorisé l'aspect scientifique que l'aspect artistique. C'est probablement dû à une réaction naturelle contre l'ancienne pratique, lorsque la planification de la ville était basée sur l'approche superficielle du *City Beautiful* qui ignorait les racines des problèmes et recherchait seulement des résultats esthétiques. Le design urbain est cette partie de l'urbanisme qui traite de la forme physique de la ville. C'est la partie la plus créative de l'urbanisme et celle dans laquelle l'imagination et les capacités artistiques peuvent jouer un rôle plus important. Elle peut aussi être à certains égards la phase la plus difficile et la plus controversée. À cause de tous ces facteurs, elle a été moins explorée que d'autres aspects. Avec les nouvelles approches de l'architecture, de

l'architecture de paysage, de l'ingénierie routière et de l'urbanisme, les formules convenues sont périmées. Il est logique que l'on développe des adaptations dans chacun de ces domaines indépendamment les uns des autres, chaque groupe essayant d'établir un nouvel ensemble de principes et un nouveau langage de formes. Maintenant, il semble également logique que les progrès dans les différentes professions soient mis ensemble pour pouvoir produire une synthèse dans le domaine du design urbain. Je pense maintenant, après de nombreuses années d'un travail individuel isolé, que nous allons logiquement trouver un terrain commun. Comme les instruments d'un orchestre, les acteurs du design urbain ont chacun leur partition à jouer dans le cadre d'une composition d'ensemble. Le résultat doit être harmonieux et ne doit plus ressembler à une compétition individuelle. Je pense que nous sommes conscients que les urbanistes, les architectes-paysagistes et les architectes doivent faire partie d'une équipe plus large de spécialistes appelés à résoudre les problèmes urbains. Je suis également persuadé que nos trois professions sont déjà très proches les unes des autres et que cela nous permettra d'arriver facilement à une entente et même, plus tard, de débattre de la participation et des relations à entretenir avec les autres spécialistes qui auront à compléter l'équipe. Les designers urbains doivent être les premiers à croire aux villes, à leur importance, et leur apport au progrès humain et à la culture. Nous devons penser « urbain »⁵. Durant les dernières années nous avons beaucoup entendu sur la diabolisation de la ville : berceau du crime, de la délinquance juvénile, de la prostitution, des maladies, et bien sûr, de la congestion automobile. Quitter la ville et vivre hors d'elle a fini par devenir un but; tout ce qui est bon et sain est maintenant suburbain. Pour résoudre les problèmes de la ville, nos premiers urbanistes lui ont tourné le dos. Je voudrais pour ma part plaider en sa faveur. Nous ne pouvons pas nier que l'existence d'une culture américaine est à la fois civique et urbaine. L'épanouissement de la Nouvelle Angleterre est inconcevable sans Boston comme centre. Si Philadelphie, Chicago et San Francisco n'étaient pas devenues de vraies villes — des centres de culture et de savoir, aussi bien que des centres d'affaires — les États-Unis⁶ ne seraient jamais devenus un grand pays tel qu'il est aujourd'hui. Nous avons certes hérité de logements insalubres et d'une spéculation impitoyable, mais nous avons aussi hérité de grands centres de formation, de musées, de centres médicaux, de lieux de spectacles. Tout cela est le résultat d'une culture urbaine. La jeune génération de ce pays (qui ressemble peut-être plus à ses grands-parents qu'à ses parents) est moins attachée à la banlieue que ses aînés. Elle est devenue consciente du fait que l'étalement incontrôlé ne fait qu'aggraver les problèmes, et que la solution réside dans le refaçonnage de la ville comme un tout. Le processus nécessaire n'est pas la décentralisation, mais la recentralisation. Je crois à une inversion de tendance dans les années futures, au fur et à mesure que grandira l'intérêt pour la ville proprement dite. Si nous faisons en sorte de coordonner tous nos efforts pour faire de la ville une meilleure place dans laquelle vivre, et si nous ne voulons pas faire du centre urbain un simple lieu d'affaires, de commerce et de transit, nous devons trouver pour guider notre design les mesures dans l'individu et dans ses besoins et ses aspirations spirituelles. Je voudrais recommander à tous ceux qui s'intéressent à la problématique du design urbain de considérer l'Homme comme le centre de cette problématique; c'est le respect de l'aspect humain des choses qui doit nous guider.

5. «We must be urban minded».

6. Afin d'éviter toute confusion, *America* sera traduit par États-Unis et *American* par étasuniens.

ATTITUDES ENVERS LE DESIGN URBAIN

RICHARD J. NEUTRA⁷

7. Richard Neutra
(1892-1970)
Architecte. Il s'installe
aux États Unis en
1923.

Dans le programme de refaçonnage de la scène urbaine américaine nous devons nous rendre compte que le monde entier ne perçoit actuellement que l'image d'une « étasunisation » de la scène urbaine. Il s'agit d'un point de vue banal pour les non-étasuniens (on devrait dire les « un-étasuniens ») qui partagent une opinion commune concernant nos vertus. Vertus, supposées se réduire à un savoir-faire industriel et technique et à nos immenses moyens financiers. Il semble y avoir unanimité sur ce sujet du Pakistan au Danemark. Que pouvons-nous y faire ? Cela ne fait aucun doute qu'il existe plus de villes agréables partout dans le monde que dans notre pays. C'est un constat terrible, mais c'est la vérité. Je souffre quand je pense aux nombreux désastres urbains qui sont actuellement perpétrés de nos jours partout sur le globe au nom de cette civilisation industrielle, et je dois ajouter que notre pays en est le fer-de-lance. J'ai été impressionné par les réflexions du président Pusey⁸, à l'ouverture de cette conférence, lorsqu'il a évoqué Alfred North Whitehead⁹. Cet auteur a prédit que l'époque à venir ne sera pas tant celle d'une approche non organique que celle d'une approche biologique de la matière. Notre civilisation actuelle est tellement caractérisée par la vitesse et la mobilité qu'elle ne semble pas prendre en considération l'approche sur la longue durée liée au schéma biologique des choses. C'est exactement notre problème quand nous intervenons sur la scène urbaine. Le paysage urbain que nous voulons améliorer par nos artifices est avant tout un phénomène qui doit être interprété sur des bases biologiques. Ce paysage nous entoure et, j'aime à le souligner, fait corps avec nous. Nous savons maintenant qu'on ne peut isoler l'individu de ce paysage. Il ne s'agit pas d'une pensée philosophique, mais d'une pensée entièrement née de la science courante. Il n'y a pas de séparation entre l'environnement et l'individu, et l'individu ne peut être véritablement séparé du tout. Nous sommes ancrés dans l'environnement par nos sens. Tout d'abord, nous avons des yeux qui peuvent voir les étoiles. Nous sommes capables de percevoir des zones lointaines dans l'espace. On peut tenter de n'offrir aux gens qu'un petit peu de soleil pâlot ou qu'un filet d'air frais (dans le but de gagner plus d'argent). Mais il ne fait aucun doute que les humains ont besoin de vues qui les satisfassent et qu'ils dépérissent s'ils en sont privés. Nos yeux ont besoin de voir loin. Les gens qui vivent dans des petits quartiers aux rues étroites souffrent de ne pouvoir satisfaire ces besoins. Il y a aussi la sensation de chaleur qui est une sensation spatiale et qui nous lie au soleil : la sensation de chaleur radiante appartient à la mémoire de notre peau. L'urbaniste peut faire beaucoup dans ce sens. Il y a la sensation d'accélération perçue par notre oreille interne : si nous montons — grâce à Otis — au sommet de l'*Empire State Building*, ou si nous volons — grâce à Douglas — vers la stratosphère. Je pense que le biologiste et le physiologiste devraient présider les réunions de refaçonnage de l'environnement humain. Nos oreilles, bien qu'elle ne dépassent que d'un petit peu de notre tête, ont une bien plus grande portée. Je suppose que 20% de toutes les nuisances acoustiques et visuelles des autoroutes devraient pouvoir être éliminées par un bon architecte-paysagiste. Il est possible de planter afin d'isoler du bruit. Il est même possible de planter du jasmin de telle sorte que le coût des plantations

8. Nathan Pusey,
Président de Harvard de
1953 à 1971.

9. Alfred North
Whitehead
(1861-1947)
Philosophe, Logicien et
Mathématicien
britannique.

puisse se justifier dans les tarifs du motel installé à côté; de la même façon que les prix du *Shiraz Hilton Hotel* d'Iran le sont par les roses plantées dans cette fameuse cité. Il est tout à fait envisageable de s'engager dans une planification olfactive. L'odeur des poteaux téléphoniques créosotés est quelque chose qui nous est imposée sans que personne n'y prête attention, comme à beaucoup d'autres odeurs de la scène urbaine. Toutes ces choses ont un lien avec la planification de l'environnement humain. La pollution de l'air (dont nous sommes merveilleusement pourvus à Los Angeles), ou la raréfaction de l'oxygène, sont des choses que nous connaissons bien. Tout ce qui vous entoure peut stimuler vos sensations viscérales : cela se produit continuellement à travers les conflits provoqués en outre par les échelles et les couleurs. Il y a toutes sortes de raisons qui font qu'on devrait se sentir mal à l'aise dans notre civilisation urbaine. On a découvert que les causes de beaucoup de maladies — pas seulement les maladies nerveuses — sont liées à la planification de l'environnement. C'est en définitive une question très sérieuse. Il faut s'interroger sur les premières étapes à entreprendre : légale, technique, ou esthétique. Nous faisons tous face à un danger commun, et donc face à un traitement commun pour survivre. Si nous, urbanistes, architectes, architectes-paysagistes, arrivons à éveiller la conscience du public à ce danger, nous pourrions, dans une ou deux générations et demie, devenir respectés et puissants comme l'*Association Médicale Américaine* (qui n'était rien, il y a 40 ou 50 ans, quand j'étais enfant et, quand les médecins américains allaient à Vienne étudier la médecine). La confiance du public est la récompense, que chacun d'entre nous ici rassemblés par le doyen José Luis Sert aimerions mériter.

ROBERT STURGEON

Le Doyen Sert a évoqué le thème de l'anonymat en architecture; mais nous avons pourtant besoin au départ de toute création d'un éclair de génie.

JOSE LUIS SERT

Je pense qu'on attache aujourd'hui une trop grande importance aux noms et aux personnalités et que, d'un autre côté, nous sous-estimons les potentialités et les bénéfices du travail en groupe. Tous ici nous acceptons sans problème toutes les œuvres exceptionnelles que produisent les génies, mais avant tout, nous devrions essayer d'améliorer des standards généraux. Les plus belles villes sont toujours celles qui possèdent la plus grande harmonie, la plus grande unité d'échelle, et la plus grande continuité dans l'esprit. Ce n'est pas le monument isolé sur son site mais le plaisir d'admirer des œuvres architecturales exceptionnelles dans leur contexte qui est harmonieux et pertinent.

LADISLAS SEGOE¹⁰

10. Ladislav Segoe
(1894-1983)
planificateur urbain.

La comparaison de l'urbanisme avec un orchestre est une chose qui interpelle. Il y a toujours au sein d'un orchestre quelques musiciens qui pensent que le chef n'est pas indispensable. Comme auditeurs, nous pensons au contraire que ce dernier joue un rôle important. Mais avant qu'il puisse diriger, quelqu'un a dû écrire une partition, et il s'agit de savoir qui devrait être le compositeur et qui devrait diriger.

JOSE LUIS SERT

C'est vrai que quelqu'un doit écrire la partition. Après une étude analytique très minutieuse des besoins de la communauté, il faut rédiger un programme. Ce programme ne doit pas être écrit seulement par ceux qui ont fait l'analyse, mais également avec la participation de tous ceux qui vont en faire la synthèse. Ce programme — cette partition — doit rester ouverte, contrairement à celle d'un orchestre, parce que nous intervenons sur une période de temps considérable et sur un organisme vivant — la ville — où les choses sont en perpétuel changement. Mais si les choses sont correctement assemblées une fois pour toute dans la partition, le travail — tout en restant ouvert à toutes modifications — profitera à tous. Il faudra aussi un chef, ou plutôt des chefs, qui prendront différemment part au travail là où leurs présences sont les plus requises pour son exécution.

ROBERT LITTLE¹¹

11. Robert Little
(1919-2005) architecte
et président de
l'Association des
anciens élèves (associée
à l'organisation de la
conférence)

Je ne suis pas sûr qu'il s'agisse d'un orchestre. Si la partition n'est pas encore écrite et que nous ne savons pas vraiment qui dirige, cela va sonner plutôt comme une *jam session*. Ce qui risque d'être amusant.

WILLIAM MUSCHENHEIM¹²

12. William
Muschenheim
(1902-1994)
Architecte.

Puisque nous évoquons un orchestre, je pense qu'il devrait y avoir des solistes présents qui dans ce cas pourraient être les peintres et les sculpteurs. Je pense qu'ils ont un rôle à jouer dans tout développement urbain.

GARRETT ECKBO¹³

13. Garrett Eckbo
(1910-2000) architecte-
paysagiste.

Le paysage urbain n'a pas de limites, c'est quelque chose de continu, mais nous autres, architectes, sommes conditionnés par nos métiers à travailler sur des fragments isolés. Nous devons apprendre à travailler dans le sens de la continuité de design urbain qui, lui, est illimité. Cela devrait nous conduire à des changements majeurs dans nos comportements, à un enrichissement dans le détail, à une rupture dans les échelles.

JOSE LUIS SERT

J'ai aussi le sentiment qu'une part du travail fait par les architectes et les urbanistes est hors de toute échelle. Nous dessinons des choses qui rendent bien en maquettes, ou en format réduit dans les pages des magazines, mais qui sont des échecs une fois réalisés. Nous pouvons aujourd'hui continuer à obtenir toute la qualité que nous avons toujours eu, cependant nous acceptons des bâtiments qui n'ont pas de valeur humaine, ni l'impact visuel qu'ils devraient avoir s'ils avaient été pensés avec plus de soin en fonction de l'Homme qui les regarde depuis la rue et circule autour.

FORCES QUI FAÇONNENT LES VILLES AUJOURD'HUI

LLOYD RODWIN¹⁴

14. Lloyd Rodwin
(1919-1999) Urbaniste.

Si nous voulions évaluer les forces qui façonnent nos villes, nous devrions examiner toutes les fonctions — économique, sociale, politique et technologique — qui touchent l'environnement urbain dans ses trois dimensions. Mais nous nous interrogeons, dans cette conférence, sur les échecs du design urbain, et sur « l'absence fréquente de beauté et d'émerveillement dans la ville contemporaine. » Laissez-moi attirer votre attention sur trois points. Le premier, hélas, le plus triste : les architectes, les urbanistes, et les architectes-paysagistes sont parmi ceux qui ont le moins d'influence dans cette affaire. C'est vrai que ces professions sont responsables de beaucoup de mauvais design urbain. Alors que, sur le long terme, ces problèmes devraient être professionnellement leur principal souci. Le deuxième point, à moins que je lui attache trop d'importance : les tendances de base semblent en faveur d'une renaissance du design urbain. Avec les moyens financiers qui augmentent, les innovations techniques, la responsabilité sociale qui tend à dépasser celle qui existe actuellement, les faux discours socio-économiques et politiques sont démodés. Le troisième point : ces possibilités de renaissance du design urbain pourraient exister et elles sont généralement gaspillées dans des politiques et des règlements sans créativité, dans des développements sans goût. Le progrès matériel a touché les masses assez rapidement et procure des améliorations utiles, mais laides. À partir de là, les populations vont rechercher des environnements urbains de meilleure qualité et plus satisfaisants. Cependant, bien que le consommateur puisse généralement obtenir la plupart des choses qu'il souhaite réellement, ce qu'il souhaite est loin d'être évident. Sa recherche d'intimité, d'espaces libres, de bonnes écoles et d'un environnement plus adapté à ses besoins, a généré la banlieue comme réponse. Pauvre et indigne monument du design urbain contemporain comme le sont la majorité de nos centres d'achat et nos zones industrielles. Les promoteurs aussi, qui croient parfois tout savoir, ont ignoré la plupart de leurs responsabilités en invoquant la tyrannie compulsive du « marché ». Qui sont, ou qui devraient être les tenants du goût en design urbain ? J'aurais pensé les trouver parmi les professions du design urbain. Mais qu'est-ce qui prouve ici aujourd'hui que ces professions ont réellement quelque chose d'important à apporter au design urbain ? Que font ces professions maintenant pour justifier le rôle qu'elles voudraient avoir ? Je me demande si le design urbain ne se trouve pas limité par la minceur de leur capital intellectuel ou artistique. Les universités et les métiers du design en sont en partie responsables. De nos jours, le design urbain fait rarement partie du bagage de l'étudiant universitaire type; et rares sont les diplômés des écoles d'urbanisme et d'architecture qui ont jamais été confrontés à ces problèmes et encore moins à les gérer. Nous vivons une période inhabituelle dans laquelle tout ce que nous souhaitons est possible. Si la profession du design arrive à éveiller parmi ceux qui le pratiquent la même passion et la même perspicacité pour un design urbain élégant et de grande échelle que la passion et la perspicacité qu'ils ont pour l'architecture contemporaine et le processus de planification — et si ce ferment pouvait servir de levier pour éduquer le goût du public — cela deviendra la plus sensationnelle des forces jamais utilisées pour transformer nos villes en

centres de richesse et d'émerveillement. Il n'est pas nécessaire de chercher un bouc émissaire. La solution nous appartient.

CHARLES ABRAMS¹⁵

15. Charles Abrams
(1923-1970) Juriste,
urbaniste.

L'histoire de la civilisation de Memphis en Égypte à Memphis dans le Tennessee, tient toute entière dans l'émergence et la disparition des villes. Les limites de nos villes ont été tracées en fonction des chevaux et elles étaient déterminées par la distance sur laquelle un cheval pouvait tirer une voiture de pompiers. L'automobile peut aujourd'hui traverser la ville en dix fois moins de temps, mais les limites sont restées celles de l'époque du cheval. Hors de la métropole, s'étalent maintenant les pays des *Great Necks*, des *Little Necks*, des *Throggs Necks*, et des *Teanecks*¹⁶, déversant de nouvelles caravanes de *Plymouths*¹⁷ dociles, pleines de travailleurs blancs venus de l'urbie, de la suburbie, de l'ex-urbie, de la super-urbie¹⁸. Les centres des villes qu'ils ont désertés, se remplissent de travailleurs noirs, qui s'entassent par vagues successives d'immigrants colorés dans les maisons abandonnées. Avec pratiquement aucune nouvelle habitation construite pour eux, la surpopulation des « non-blancs » est six fois plus forte que celle des blancs. Et contre cette dynamique irrépessible et au lieu d'une abondance d'espace pour le monde industrialisé, les villes ont fini par devenir des enclaves dense et assoiffées d'espace. Les terrains plats ou au doux relief de la périphérie des villes, autrefois disponibles et accessibles à la propriété, servent à construire des aéroports, à aménager des terrains de golf, des cimetières et des parcs, à implanter des usines, des ceintures vertes, des banlieues et du statu quo politique. Les nouvelles banlieues, avec leurs milliers de petits liens routiers qui ceinturent les villes grouillantes et étouffantes, affichent maintenant leurs panneaux « propriété privée ». Sécurisées dans leur nouvelle autonomie, ces banlieues bannissent le nouveau migrant comme un intrus, tout en revendiquant un libre accès à la ville pour elles-mêmes et pour ses caravanes sans cheval. Même à l'intérieur de la ville, on retrouve des aires verrouillées, protégées des intrusions indésirables et qui aggravent la pénurie d'espaces privant ceux qui en ont le plus besoin. Équipée des forces nouvelles de la révolution politique, la ville cherche vaillamment à détruire les taudis et à concurrencer des hauteurs jusque là réservées aux clochers et à la prière. Le développement urbain, le redéveloppement, la rénovation, la réhabilitation sont tous maintenant à portée de main, et les nouveaux arrivants les moins blancs en sont éliminés. Aucune solution ne semble être en vue, la surpopulation appelant plus de surpopulation alors que le flux entrant continue et qu'aucun nouveau logement n'est prévu. On passe du taudis de quatre pièces au taudis de trois pièces, les deux pièces habitables se subdivisent en dortoirs d'une pièce. Simultanément, le taudis d'un étage devient le meublé pour dix familles, qui se change rapidement en projet de logements pour quatre cents familles. Précipité dans ce monde de réalités grinçantes, le jeune architecte, armé de son diplôme, arrive après six ans d'études pleines d'informations hors de propos sur les villes; et l'urbaniste arrive avec ses deux ans de formation. Les deux sont peu préparés à la finance ou aux exercices subtils du pouvoir gouvernemental. Parmi les conséquences des quatre révolutions que j'ai mentionnées il y a : les codes obsolètes, les vraies restrictions budgétaires et les lois de zonage arrêtées qui sont les véritables arbitres de la destinée de la ville. La législation de l'architecture, les tyrannies financières et les tabous sociaux et politiques dessinent nos maisons, localisent nos industries et sclérosent nos artères de circulation. Si quelqu'un

16. Expressions
péjoratives
intraduisibles construites
à partir de l'expression
Red Necks : « ploucs »
ou « bouseux » pour
définir les paysans (qui
ont le cou rouge à force
de travailler dans les
champs).

17. Automobile des
années 1930-40
(*Chrysler*).

18. Nous avons voulu
conserver le ton
ironique du
conférencier lorsqu'il
utilise les mots de :
urbia, suburbia, ex-urbia
et *super-urbia*.

19. *Federal Housing Administration* : organisme qui s'occupe des hypothèques et des refinancements.

20 Quartier de Manhattan.

21. Le *Metropolitan Life Insurance Company*, aussi connue sous le nom de *Met Life*, était le promoteur du projet de *Stuyvesant Town*. Son rôle en tant que promoteur à été controversé entre autre pour des questions de densité moyenne des bâtiments et concernant son implication dans la décision de bannir les «gens de couleur» du projet résidentiel.

22. Zone de savanes en Australie.

23. Raymon Unwin (1863 – 1940) Urbaniste anglais acteur du mouvement des cités-jardins et auteur de *Town Planning in Practice* (1909).

24. *Macy's* et *Gimbels* sont deux chaînes de magasins qui se sont fait concurrence à partir des années 1940. Elles sont devenues un

en doute, je lui demanderais ce que peut faire l'ingéniosité de l'architecte devant la mécanique de la *FHA*¹⁹. Franck Lloyd Wright pourrait-il construire un projet de logements publics sur un terrain coûtant 50 dollars le mètre carré, avec 2.500 dollars par pièce et qui ne ressemblerait pas à un projet de financement public ? Avec les normes économiques imposées par l'ascenseur qui obligent le projet à avoir de six à quinze étages de haut et la limite législative du coût par pièce (ce qui implique d'utiliser seulement certaines tailles de briques et de respecter certaines dimensions pour les pièces), qu'est-ce qui pourra différencier un projet de Wright à New York, d'un projet de Neutra ou d'un projet de Sert ? Supposons que les coûts des terrains pour un redéveloppement urbain chutent de 100 dollars le mètre carré à zéro, un promoteur pourra-t-il, étant donnée sa passion du profit maximum pour un minimum d'investissement, se persuader de son plein gré de ne construire que sur 20% du lot par égard pour le futur ? Est-ce que *Stuyvesant Town*²⁰ était la faute de l'architecte ou le résultat naturel du calcul de la *Metropolitan Life*²¹, étant donné que plus on construisait, moins la taxe municipale était élevée ? Qu'attendons-nous du promoteur : qu'il bâtit des monuments à la civilisation ou au profit ? Et l'entrepreneur outillé pour le profit se « réoutillera-t-il » pour la gloire ? Et si le gouvernement confie le département de la construction des États-Unis à l'autorité de Lewis Mumford, les promoteurs privés viendront-ils construire ? Si la réponse est « oui », vous rappelez-vous ce qui est arrivé au logement locatif quand le gouvernement a refusé de se porter caution ? Nous vivons dans une société sous pressions — cuisson sous pression, commerces sous pression, politique sous pression, pression financière, pressions hypothécaires, pressions raciales, pressions des populations et hautes pressions artérielles. Au cours de deux voyages autour du monde, j'ai pu constater que plus un pays est développé, pire est la condition du logement; moins il est développé, moins il y a de problème avec l'habitation. Dans la zone du *bush* de la *Gold Coast*²² j'ai vu un village raisonnablement bien planifié, dont la superficie au sol était aussi « mini » que les habits des femmes. Les gens vivaient dans des maison sans étage (les toitures étaient plates et en dur), formant une rue conduisant directement à la route. L'espace était vaste et les abris frais. Le système social était plus proche de la coopérative que ceux que nous connaissons aux États-Unis. La terre était gratuite et les matériaux à portée de main. Une maison construite par nos ancêtres du Néolithique après la découverte de la hache en silex, avec un toit en pente et un foyer, sur 80 mètres carrés de terrain, rapporterait de nos jours 1.500 dollars par saison à Miami. Cela ne veut pas dire que je veuille retourner à la vie tribale ! Je veux dire qu'une partie du prix à payer de la civilisation dans nos villes des années 1950 est un logement médiocre, une mauvaise architecture et un urbanisme horrible; ces taudis semblent la réponse inévitable à des migrations de masse. Je veux dire que les propos de Sir Raymond Unwin²³ qui disent qu'on ne gagne rien à la surpopulation ne s'appliquent pas à la société d'entreprise privée. Il y a au contraire vraiment beaucoup à gagner de la surpopulation. Beaucoup. Un système de profit exige un prix pour l'ensemble des valeurs qu'il produit. À défaut d'une destruction atomique comme réponse à l'éradication des taudis persistants, nous pouvons reconstruire des parties de nos villes un petit peu mieux ici et là — tout ça à un certain coût. La révolution politique a libéré toutes les forces constitutionnelles dont nous avons besoin pour faire ce que veut le designer. *Macy's* peut bien critiquer *Gimbels* pour son rôle dans le redéveloppement urbain, mais rien ne se fera sans l'accord de Moses²⁴. Tout ce dont on a besoin, ce sont des fonds et une législation de base, et

symbole de la concurrence féroce que deux entreprises peuvent entretenir. Moses est *Chairman of the Mayor's Committee on Slum Clearance* de New York dans les années 1950. Il est célèbre pour sa capacité à faire accepter toute sorte de projets d'*Urban Renewal* à force d'acharnement. Cette phrase illustre que malgré le pouvoir des compagnies privées, la politique reste le levier principal des changements urbains.

25. Gyorgy Kepes (1906-2002) Artiste, enseignant au Bauhaus de Chicago. Il a travaillé avec Kevin Lynch à la théorie sur l'image de la ville.

26. Référence à l'*Acting Painting*

27. Hideo Sasaki (1919-2000) Architecte-paysagiste.

cela dépend des forces de pressions politiques. Le problème aujourd'hui est essentiellement d'acquérir un savoir-faire dans l'art de la pression politique pour obtenir que les choses se fassent.

GYORGY KEPES²⁵

Notre connaissance des questions légales, politiques ou techniques dans le cadre de notre action est limitée à la base par l'échelle des valeurs que nous développons personnellement. Et cette échelle des valeurs, d'un autre côté, dépend certainement des images que nous nous créons de nous-mêmes et de nos relations avec le monde qui nous entoure. Si nous ne pouvons pas trouver une réelle compréhension, une réelle image de notre place dans l'univers, je pense que tous ces merveilleux outils et ce merveilleux matériel resteront sous-utilisés. Nous sommes tous aujourd'hui en train de parler d'être au-dessus du monde qui nous environne. Les choses bougent plus vite que notre capacité à pouvoir les saisir. Elles deviennent plus importantes et plus complexes; et nous ne sommes plus capables de les comprendre et de les organiser. D'une certaine façon le principe de la vieille structure de référence, vieilles images, vieille façon de voir, n'est plus adaptée pour embrasser cette complexité. Comment allons nous faire pour sortir de nos valeurs héritées et évidemment limitées ? Ce que nous appelons l'expérience esthétique — l'expérience des sensibilités, la capacité à percevoir la totalité sous une forme organisée — doit être canalisée dans la grande échelle des expériences dont nous parlons. Une façon de faire, à mon avis, est d'interpréter la frustration et les modes d'expression de protestation, contenus dans les œuvres d'art des cent dernières années, réalisées contre le monde frustré et distordu. Ce n'est par hasard si, au début du siècle dernier, alors que les premiers taudis avec leurs fumées et leur crasse masquaient le soleil et la richesse des couleurs, Constable et Turner créaient un monde rempli de couleurs et de mouvements comme une tentative pour retrouver le paradis perdu. Ce n'est pas par hasard si, la dernière époque de nos arts visuels a été une recherche presque désespérée pour trouver une nouvelle signification, un nouvel ordre à la structure et à l'aspect des choses. Ce n'est pas non plus par hasard si, dans ce pays il y a eu, dans les dernières années, un mouvement qui a sacralisé le plaisir kinesthésique²⁶ — la joie de jouer avec le pigment, juste essayer de sentir le mouvement de la main. Il est clair que dans notre monde mécanisé nous avons besoin d'un nouveau type de sensibilité, d'un nouveau type de réponse. L'une des meilleures façons de faire pour créer un meilleur environnement urbain est d'ouvrir les yeux de celui qui participe au travail de design à ces valeurs développées, progressivement et par petites touches, par le travail de recherche des peintres, des sculpteurs et de ces autres créateurs, peut-être les plus touchés, peut-être les plus sensibles dans leurs réponses à ce qui les entourait.

HIDEO SASAKI²⁷

Je voudrais m'attarder sur une force qu'il est nécessaire de mentionner comme instrument significatif dans le façonnage de la ville. Cette force est celle des designers. Je soutiens que, puisque l'aspect visuel d'une ville dépend uniquement de ce qui est construit, il est évident que dans une large mesure, les personnes dont nous parlons sont les plus responsables de l'expression ultime de l'environnement urbain. Bien qu'il soit vrai que dans beaucoup de cas, les restrictions imposées au design par le client font que

seul un design médiocre soit rendu possible, je crois qu'il existe assez d'occasions pour pouvoir faire du bon design. Je crois qu'il est possible aujourd'hui de contribuer de façon significative à l'amélioration de l'environnement urbain. Puisque j'ai pris l'initiative de parler de bon et de mauvais design, peut-être devrais-je me justifier sur les raisons de cette distinction. En design, les principales fautes peuvent être : 1. L'éclectisme sans signification. Souvent sous le prétexte d'une harmonie architecturale, on pratique, volontairement ou non, la copie stylistique de périodes actuelles ou passées. 2. La monumentalité sans signification, ou hors échelle. Les soi-disant bâtiments modernes habillés d'acier et de verre sont trop souvent sans aucun rapport d'échelle avec les êtres humains. Quoiqu'il soit exact qu'à notre époque nous avons développé une échelle technologique illustrée par des dimensions jamais atteintes auparavant, il n'en demeure pas moins vrai, et ce n'est pas le moindre des réalités, que c'est l'animal humain qui doit vivre dedans et comprendre cette création. 3. Le manque de relation avec le cadre environnant; ou l'emphase sur le spectaculaire. Si vous êtes conscient de la situation dans laquelle doit s'ancrer une nouvelle création, vous pouvez opter soit pour une attitude humble, ou au contraire vous montrer tout à fait audacieux et osé. Mais l'idée que chaque bâtiment doit être différent de tout ce qui a été fait avant est, pour moi, une conception prétentieuse du design.

LADISLAS SEGOE

Notre structure nationale d'urbanisation est pour une très large part le résultat des systèmes de transport. Ces derniers sont tout aussi responsables que les autres facteurs qui ont favorisé la présence de plus en plus grande de nos populations dans un nombre limité de villes et de régions métropolitaines de plus en plus étendues. Pendant que de nouveaux modes de transport et des progrès technologiques successifs en transport créaient des possibilités croissantes pour l'étalement, les politiques et les pratiques suivies par les entreprises privées, en fournissant les équipements et en prenant la situation en main, ont eu plus de poids et ont aggravé la situation. Il y a eu quelques efforts gouvernementaux faits au niveau des agences fédérales ou des états, pour un contrôle; mais elles ont eu bien peu d'effet pour réorienter ces tendances. Les transports de longue distance affectent grandement la ville par leurs équipements terminaux : les docks, les quais, les stations ferroviaires et les terrains de stationnement, etc. Le problème communautaire majeur est ici d'implanter de tels équipements en harmonie avec des plans à grande échelle pour le développement souhaité de la communauté, de se prémunir contre les conflits et les mauvaises implantations, et de corriger la multiplicité et même l'inutilité de terminaux au sein des zones urbaines. Les considérations de trafic et de transport *au cœur* de la ville ou de la région urbaine n'ont que faiblement influencé la forme des systèmes originaux de voiries de nos villes. Le soulagement initial de la congestion résidentielle près du cœur de la ville, rendu possible grâce à la mise en place de transports collectifs, a été rapidement contrebalancé par la congestion du trafic lui-même. Les mauvais ajustements dus aux politiques passées de gestion du trafic incluent une surconcentration de population et de valeurs très hautes de l'immobilier en quelques endroits; une dispersion excessive, des terrains vides et la chute des valeurs immobilières dans d'autres; et des coûts exagérés des services publics résultant des difficultés dans les échanges. Dans les dernières décennies la possession généralisée d'automobiles et l'utilisation accrue du camion ont

amené des changements drastiques dans les schémas de croissance des villes. Les villes anciennes, compactes et congestionnées se sont étalées dans la campagne. Pendant que dans les centres intensément développés, le petit soulagement apporté par une telle décentralisation a tôt fait d'être gommé par le trafic et la congestion des stationnements dus aux mêmes véhicules motorisés. Une nouvelle politique des équipements de transport, mise en place réglementairement par des agences fédérales et d'État appropriées, avec des propositions spécifiques revues par les agences de planification locales, s'avère nécessaire si nous voulons trouver des solutions à ces problèmes de design urbain nés du transport. Des éléments dynamiques de notre technologie et notre structure sociale nous offrent encore de nombreuses opportunités afin d'utiliser les transports comme l'instrument d'une structure urbaine souhaitable. J'affirme pour ma part que la plupart des outils législatifs et administratifs pour faire ce travail existent ou peuvent être obtenus, mais qu'ils ne sont pas utilisés efficacement, même là où ils sont disponibles.

JANE JACOBS²⁸

(Éditeure associée, *Architectural Forum*)

28. Janes Jacobs (1916-2006) Auteure de textes sur l'architecture et l'urbanisme

29. *Planners* est ici traduit par *urbanistes* parce que Jane Jacobs s'adressent à ceux qui font la ville à petite échelle.

30. Il s'agit de l'espace en retrait devant la porte d'entrée de la boutique et qui permet de s'abriter.

31. Quartier de Manhattan.

Les urbanistes²⁹ et les architectes sont capables de penser de façon logique aux magasins comme une réponse évidente pour subvenir à l'alimentation et aux services, c'est-à-dire comme un espace commercial. Mais les boutiques dans les milieux urbains sont des choses bien plus complexes et qui ont développé une fonction elle aussi bien plus complexe. Elles sont en grande partie le liant qui font qu'un voisinage urbain ressemblera d'avantage une communauté qu'un dortoir. Une boutique, c'est aussi un commerçant. Un supermarché peut remplacer trente traiteurs, fruiteries, épiceries et boucheries, ainsi que l'expliquait un planificateur de la *Housing Authority*. Mais il ne remplacera jamais trente commerçants, pas même un seul. Les boutiques elles-mêmes sont des centres de sociabilité; particulièrement les bars, les confiseries, les restaurants. Une boutique c'est souvent aussi un espace devant la vitrine³⁰. Dans cet espace se traitent toutes les affaires d'églises, de clubs, de sociétés d'entraide. Ces activités sont d'une importance capitale. Ce sont les institutions que les gens créent eux-mêmes. Si vous n'êtes personne vous-même et que vous ne connaissez personne d'important, la seule façon de pouvoir vous faire entendre dans une grande ville est de passer par certains circuits bien précis. Ces circuits prennent tous naissance dans des lieux informels. Ils commencent chez Mike le barbier ou dans le minuscule bureau d'un monsieur qu'on appelle le «Juge» et ils peuvent conduire jusqu'au *Thomas Jefferson Democratic Club* où on vient écouter le Conseiller Favini; et maintenant vous voilà introduit dans la société. Tout cela repose sur un nombre incroyable d'échanges. Les besoins physiques pour ce genre de processus ne peuvent pas être définis formellement. Quand les lieux informels disparaissent, plusieurs choses peuvent arriver. Si vous observez *Stuyvesant Town*³¹ à New York, vous pouvez clairement en constater un effet. Cet ensemble immobilier est maintenant entouré par une ceinture prospère de magasins non planifiés, chaotiques, une floraison de baraques comme un campement autour de la « caserne » Stuyvesant. Un bon planificateur pourrait gérer cette ceinture. Mais, au-delà, il y a une autre ceinture encore plus chaotique. On trouve là pêle-mêle les écoles maternelles coopératives indispensables, les écoles de danse, les boutiques de bricolage, les petits magasins exotiques qui font partie du charme de la ville. Le même processus se reproduit, que la

population ait des revenus moyens, comme à *Stuyvesant Town*, ou des revenus faibles, comme à *East Harlem*. Vous comprenez ce que cela signifie ? Certains des cotés les plus importants de la vie citadine, une part importante de son charme, de sa créativité et vitalité sociale vont se loger dans les vieux espaces résiduels parce qu'il n'y a littéralement pas de place pour eux dans les nouvelles organisations spatiales. C'est une situation ridicule et qui devrait faire frémir les urbanistes. Il y a des possibilités d'évolution vers le meilleur comme vers le pire. À la base, il faut introduire des commerces, des unités de voisinage géographiquement cohérentes et à l'échelle de la population, mélanger des groupes ayant des revenus et types de logements différents et être très sensible à ce que l'on détruit. Même si les actes ne le montrent pas, tous ces sujets sont dans les esprits. J'aimerais ajouter quatre suggestions. La première est d'aller voir quelques vieilles parties vivantes des villes. Observez l'immeuble avec son perron et son trottoir et voyez comment les personnes qui vivent là se les approprient. Un salon ne les remplace pas; c'est autre chose. Deuxièmement, je pense que les urbanistes doivent devenir beaucoup plus socialement perspicaces au sujet du zonage et de l'implantation des magasins. Heureusement, dans le commerce de détail, les astuces (économique et sociale) peuvent bien fonctionner ensemble si on les laisse faire. Troisièmement, les architectes doivent maximiser les équipements sociaux fortuits comme les laveries, les groupement de boîtes aux lettres, les coins pour les adultes dans les espaces de jeux. On peut faire beaucoup pour faciliter au lieu de limiter les lieux de réunions pour ces usages apparemment triviaux. Quatrièmement, nous devons faire largement plus attention à nos espaces extérieurs. Cela ne suffit pas de dire qu'ils servent à faire entrer l'air et la lumière. Cela ne suffit pas qu'un espace soit sans fonction déterminée et ne serve que d'écrin à la belle esthétique des bâtiments. Dans la plupart des plans de développement, l'espace non construit est d'un ennui prodigieux. Le plan de *Gratiot* à Détroit par Stonorov, Grun et Yamasaki (qui ne sera pas construit), le plan Sud-Ouest de Washington par I. M. Pei, et une partie du travail comme celui de Louis Kahn pour *Mill Creek* à Philadelphie, sont des exceptions. L'espace non construit doit être considéré comme au moins aussi vital que l'espace du trottoir des quartiers pauvres. Nous sommes grandement trompés, je pense par le discours d'importer la banlieue dans la ville. La ville a ses propres vertus particulières et nous ne lui rendrons pas service en essayant de la modeler en quelque imitation inadéquate de non-ville. Le point de départ doit être d'étudier ce qui est exploitable, ce qui a du charme, et, par dessus tout, ce qui contribue à la vitalité de la vie urbaine; tout ça sont les principales qualités auxquelles ont doit apporter une nouvelle structure, une nouvelle harmonie et un nouveau plaisir³² dans la ville reconstruite.

32. Janes Jacobs, en utilisant les mots de *firmness, commodity et delight*, reprend volontairement les catégories albertiennes de : *Firmitas, Commoditas et Venustas*.

33. Lewis Mumford (1895-1990) Historien de l'urbanisme.

LEWIS MUMFORD³³

Si cette conférence n'avait qu'une chose à nous apprendre, c'est que, lorsqu'elle sera terminée, une fois de retour chez nous, nous pourrions témoigner de l'absolue sottise de créer une structure physique au prix de la destruction de la structure sociale de la vie d'une communauté. Il nous faudrait alors mieux réfléchir aux types de projets que je vois si souvent sur les tables des universités. Il faut commencer avec le noyau de la communauté comme une chose à préserver à tout prix et ensuite trouver la forme moderne équivalente d'une façon suffisamment efficace économiquement pour être accessible aux commerçants et à tous les autres.

PROBLÈMES DE MISE EN ŒUVRE

FREDERICK ADAMS³⁴

(*City and Regional Planning, MIT*)

34. Frederick Adams
(1910-2001) Urbaniste.

Il est naturel, lorsqu'on analyse les problèmes de mise en œuvre du design urbain, de regarder d'abord ce que la législation permet de faire. Durant le demi siècle passé nous avons ajouté aux contrôles ordinaires sur la construction et l'hygiène des bâtiments, une foule de dispositifs législatifs tels que le zonage, le plan directeur, le contrôle intermédiaire (subdivision) et le redéveloppement urbain ou la rénovation urbaine. Le développement du zonage répond au souhait d'éviter les démons de la congestion et l'incompatibilité de certains usages avec leurs lieux d'implantations. On peut admettre que ce soit restrictif, mais il n'y a aucune raison valable pour penser que des régulations de zonage puissent décourager un design urbain imaginatif. Des ajustements réglementaires sont faits constamment pour répondre aux besoins des nouveaux types de bâtiments ou aux nouvelles techniques de construction. D'un point de vue positif, le zonage permet d'assurer un degré de stabilité et d'ordre pour les aires résidentielles et commerciales. Le facteur esthétique joue maintenant un rôle important — même indirectement — dans le zonage. L'incompatibilité entre de nombreux territoires et les usages des bâtiments provenant habituellement plutôt de leur design que de leur type particulier et la rigueur des régulations de zonage pourraient être considérablement réduites si on était capable d'exercer des mesures de contrôle plus importantes sur le design architectural des bâtiments. Il est presque impossible d'écrire des standards de bon design dans des textes de législation. Toutefois, si la responsabilité de ces questions est donnée aux fonctionnaires, il faut nécessairement que quelques standards spécifiques d'encadrement soient fournis à ceux qui gèrent ces règlements. Deux changements dans le domaine du zonage viennent répondre à ce vœu. L'un est la définition de zones historiques dans quelques-unes de nos plus vieilles villes, dans lesquelles on doit demander un accord à un Conseil de contrôle architectural avant de pouvoir construire un bâtiment. Une autre forme de contrôle d'ordre esthétique a récemment été acceptée par plusieurs comités de banlieues dont l'objectif était de prévenir l'excessive monotonie ou la trop grande diversité du design architectural. Ici les enjeux sont bien plus discutables et les méthodes d'actions plus sujettes à critiques : la question du degré d'autorité à accorder à un conseil administratif et sa légitimité sont source de débats. Il y a quelques semaines, la capitale de l'un de nos États du *Mid-West* a adopté une réglementation de cet ordre, interdisant la construction à toute maison uni-familiale « si l'image de l'architecture extérieure et le plan fonctionnel de la structure proposée risquent, lorsque la maison sera construite, d'être, soit trop en contradiction ou soit trop similaire », avec les autres maisons du voisinage au point de causer « une dépréciation substantielle de la valeur de ce voisinage ». Les plans et les élévations doivent être déposés avant la construction; les objections peuvent être formulées par les propriétaires du voisinage dans un périmètre de plus d'un kilomètre et demi de rayon autour de la maison projetée; la suite des actions dépend de la commission des bâtiments de la ville (*City Building Board*) composée de l'ingénieur de la ville, du directeur de l'urbanisme et du surintendant des parcs. Visiblement de telles méthodes ont été développées

pour répondre à une demande locale de contrôle d'opérations de grande échelle de promoteurs spéculateurs et, surtout, jusqu'à présent n'ont pas été décrétées anticonstitutionnelles par les tribunaux. Pour une amélioration significative de la qualité du design urbain, une approche plus positive est nécessaire. Cette approche, selon moi, ne peut naître que d'une meilleure compréhension des responsabilités collectives et individuelles de la part de tous ceux qui sont en position d'influencer les futures structures de développement urbain. La législation d'un plan directeur nécessite de la part d'une communauté qu'elle examine minutieusement les améliorations privées et publiques en relation avec un programme d'ensemble à long terme pour le développement. Comme un plan directeur donne les bases pour les régulations de zonages, il est un élément important dans la détermination de la trame à l'intérieur de laquelle les designers urbains travaillent. « Sa première justification », écrivait récemment le professeur Charles M. Haar dans un article du *Harvard Law Review*³⁵, « suppose que dans une société industrialisée, l'interdépendance des usages du sol rende nécessaires les contrôles municipaux sur la propriété privée ». Une administration efficace du plan directeur et un usage intelligent des pouvoirs de contrôle du zonage, devraient permettre à une agence de planification de donner des lignes directrices pour un développement privé et public qui laisseront un maximum de flexibilité au design urbain. La législation sur le renouveau et le développement urbain donne peut-être même une encore plus grande opportunité pour qu'une telle application soit possible. Il est ici possible de contrôler la forme réelle du projet achevé et de son environnement, plutôt que de dépendre uniquement d'un ensemble de règles du sol dont le but est principalement de décourager les bâtiments et les usages considérés comme nuisibles. Il est évident que, quels que soient les grands pas faits dans la législation de la planification et dans la pratique administrative, l'effet final sera insignifiant à moins que les promoteurs privés et le public au sens large coopèrent pour atteindre de hauts standards de design urbain. Beaucoup peut être fait par les professionnels de l'architecture, de l'architecture de paysage et de l'urbanisme pour démontrer à leurs clients que le bon design urbain ne coûte pas plus cher — et coûte souvent moins cher — que le design urbain médiocre. Mais jusqu'à ce que le citoyen moyen le reconnaisse comme un facteur d'importance considérable dans sa façon de vivre et soit disposé à s'exprimer lui-même avec force sur ce sujet au niveau politique, il y a peu d'espoir de renverser les tendances actuelles d'un individualisme et d'un mercantilisme effréné. L'amélioration du niveau de goût du public, alors, devrait devenir la référence de toute campagne ayant pour but d'améliorer la qualité du design urbain. Dans une telle campagne, les professions du design ont un rôle important à jouer. Ils doivent cependant également s'efforcer d'améliorer leurs propres compétences dans le design des grands projets et dans les espaces qui les entourent; le but étant d'être adéquatement préparés pour répondre à la demande publique de qualité quand elle se présentera. Quel que soit ce qui nous attend, il me semble que l'avancement technique dans le domaine des transports réclame de repenser notre concept d'échelle urbaine. Le changement rapide des perceptions de la ville et de la banlieue, depuis le siège d'une automobile ou d'un bus, sont au moins aussi importantes que les scènes de rues observées par le piéton, dans son déplacement depuis son stationnement jusqu'à son bureau ou une boutique. Le secteur commercial du centre-ville, suffisant à l'époque de l'éclairage au gaz et des policiers des studios Keystone³⁶, cherche toujours à remplir une fonction multi-usages qui dépasse ses

35. 1955, *In Accordance with A COMPREHENSIVE PLAN*, Vol. 68, 1154-1175

36. Formule ironique pour situer la persistance d'un urbanisme datant des films muets.

capacités ; de la même façon qu'il tente de s'adapter à la croissance intensive d'un trafic de passage, du trafic local, des stationnements, des livraisons, et du transit de masse — sans parler du modeste piéton. Une certaine forme de ségrégation, de type constitutionnelle, pourrait sembler être la réponse — mais elle devrait s'appuyer sur des idées développées par les designers urbains, plutôt que sur des standards d'efficacité des « ingénieurs-systèmes » ou du département de police. Je crois que nous avons la législation nécessaire pour mettre en pratique de telles idées; mais à cause de leur rédaction par des hommes de loi dans leurs termes incompréhensibles, nous ne pouvons blâmer les « Pères des villes » pour leur manque d'imagination.

LE DESIGN URBAIN EST-IL POSSIBLE AUJOURD'HUI ?

FRANCIS VIOLICH³⁷
(Université de Californie)

37. Francis Violich
(1911-2005) Urbaniste
et Paysagiste.

Selon moi, le design urbain opère sur la coordination d'éléments qui constituent la ville dans ses trois dimensions. Pour cette raison nous devons connaître la structure-force derrière les éléments que nous essayons de coordonner. Nous allons prendre l'exemple de San Francisco. Parallèlement au projet de l'autoroute urbaine au centre-ville, un investissement de 2.000.000 de dollars avait été prévu pour que le *Ferry Building* devienne un monument historique et pour implanter un parc devant la façade du bâtiment afin de lui créer un cadre approprié. Sachant que cela allait arriver, un groupe de citoyens influents dans la communauté a constitué un comité pour un *Ferry Building Park*, puis est allé voir l'AIA³⁸ et la *California Association of Landscape Architects* et a demandé que se crée un comité d'action pour étudier la faisabilité d'un parc. Ce comité a été formé sous la direction de Vermon DeMars et de Theodore Osmundson et a démontré que si on incurvait l'autoroute à cet endroit, la place libérée devant le bâtiment pourrait permettre de créer un parc de forme ovale. À la suite de ça, le Département des travaux publics en a été fortement contrarié. Les plans de l'autoroute étaient entièrement terminés. Il s'agissait d'un ouvrage en béton, rectiligne, sur deux niveaux, de huit voies de circulation, de dix-huit mètres de haut et passant à environ une vingtaine de mètres devant la façade du *Ferry Building*. Dès lors, les citoyens commencèrent à se fâcher et les journaux prirent position. Finalement, quand la bataille fut terminée, il en ressortait que le Bureau du superviseur, à l'unanimité, approuvait à la

38. American Institute of
Architects.



Projet
d'autoroute
urbaine
devant le *Ferry
Building* à
San Francisco

fois le tracé rectiligne de l'autoroute et en même temps, demandait la création d'un parc public en front de mer, malgré que le regroupement citoyen ait démontré qu'il ne pouvait y avoir de parc si le tracé de l'autoroute restait rectiligne ! Tout cela est finalement remonté jusqu'au *State Capitol*. Cette expérience nous a conduit à soulever quelques points : premièrement il existe une myriade d'autorités qui se disputent et se contredisent : dans notre cas une trentaine; deuxièmement, il y a prédominance de la mentalité d'ingénieur; troisièmement, il y a l'attitude des politiques, c'est-à-dire des gens officiellement élus, appuient leurs décisions sur les intérêts de ceux qui exercent la plus forte pression, plutôt que sur les jugements techniques ou professionnels; quatrièmement, la mentalité « pionnier »³⁹; cinquièmement (à la base de tous les autres) il y a une absence structurelle de culture en design urbain; sixièmement, le manque traditionnel d'implication des professionnels dans le design urbain (c'est une critique contre l'AIA et l'AIP⁴⁰ qui ne se sont pas présentées et n'ont pas pris fortement position dans ce débat en tant que groupes professionnels); enfin, et c'est le plus important, il y a l'absence de procédures pour coordonner une planification spatiale en trois dimensions au niveau du design urbain. D'un point de vue positif nous avons beaucoup d'argent en Californie. Nous avons du monde capable et professionnel, disponible, mais malheureusement inemployé. La planification urbaine comme processus est une chose maintenant bien implantée dans la gouvernance de la ville. Le public s'y intéresse et s'en inquiète. On le constate par le nombre important de lettres qui sont envoyées et par la présence d'un public nombreux aux réunions. Je crois que nous pouvons avoir un design urbain aux États-Unis malgré ces difficultés, mais nous devons être réalistes pour pouvoir les surmonter. Nous devons nous donner les moyens de tirer le plein avantage de nos potentiels, les moyens d'une gouvernance locale pour finaliser un design dans les trois dimensions. Nous devons faire évoluer la fonction du design urbain comme une partie du processus général d'urbanisation des villes. Nous avons à hisser ce design tridimensionnel au même niveau que celui que nous avons développé dans le cadre de notre planification générale.

39. Allusion à la conquête de l'Ouest étasunien et à l'arbitraire du plus fort ou du premier arrivé.

40. *American Institute of Planners*.

FREDERICK ADAMS

Je pense que Francis Violich nous a présenté un excellent cas d'étude, mais je pense cependant qu'il s'agissait au départ d'une question de timing. On a laissé un département d'ingénierie dans l'ignorance. Il a avancé dans ses dessins détaillés avec un certain enthousiasme ou une certaine fierté pour ce qu'il faisait. Je pense qu'il était trop tard, au final, pour frustrer les ingénieurs par un brusque changement. Je pense que l'agence de planification, même si elle n'a pas d'autorité officielle, devrait avoir la mission de chercher quelles sont les choses importantes qui se passent et se charger de régler ce genre de conflits aussi rapidement que possible.

LES DESIGNS URBAINS AUJOURD'HUI : PITTSBURGH

DAVID L. LAWRENCE

(Maire de Pittsburgh)

Peut-être que certains pensent que la ville est techniquement obsolète. En ce qui concerne notre grand dessein pour Pittsburgh, nous ne le pensons pas. Nous pensons au contraire qu'une civilisation ne peut se réduire à un chapelet de maisons de campagne, ou à un étalement dans le paysage de villes satellites inachevées tournant autour de rien. Nous pensons qu'il doit y avoir un centre où les plus hautes compétences sont concentrées et où on échange idées et services; où le rare et le beau sont exaltés; où l'art de l'administration peut être pratiqué; où le besoin humain de se mêler aux autres est satisfait. Le centre-ville de Pittsburgh a énormément changé dans cette dernière décennie. Il a été éventré, ouvert, démoli et reconstruit sur plus d'un quart de sa surface. À Point, où les rivières se rencontrent pour former l'Ohio, une surface de 15,5 ha, autrefois entièrement construite, a été libérée pour faire place au *Point State Park*. Deux anciens ponts seront détruits; deux nouveaux ponts construits. Le parc doit être traversé par un échangeur autoroutier vital et un effort de design majeur a été fait pour éviter que l'autoroute ne nuise aux qualités du parc. Nous allons dessiner les limites de *Fort Duquesne*, reconstruire le bastion *Monongahela* de *Fort Pitt*, y loger un musée historique et y planter une flore qui existait sur les rives du fleuve de l'ouest pennsylvanien il y a deux cents ans. Après avoir réutilisé quelque chose du passé à *Point State Park*, nous nous sommes tournés vers l'avenir en y ajoutant *Gateway Center* — un projet de redéveloppement non fédéral de 10 ha. Le développeur⁴¹, la *Equitable Life Assurance Society*, a construit trois bâtiments pour elle à cet endroit, et la Commonwealth of Pennsylvania ainsi que la *Bell Telephone Company of Pennsylvania* sont actuellement en train de construire des bâtiments de bureaux sur des terrains achetés par la *Equitable Life Assurance Society*. Nous nous sommes assurés contractuellement d'une complémentarité esthétique avec le parc, des usages harmonieux du bâti et de l'implantation hors de la rue des garages nécessaires. *Gateway Center* et *Point Park* nous offriront en fait quelque chose d'unique au point de vue de la vie urbaine — une ceinture verte pour un centre d'affaires. Au coeur du vieux centre d'affaires de Pittsburgh, là où la population qui travaille est particulièrement dense et l'usage du sol le plus intensif, nous avons également pu créer notre première percée grâce à la réalisation de *Mellon Square Park*. Son intérêt fonctionnel est de couvrir un stationnement souterrain de plus de 800 places. Il forme une place pour la nouvelle *Mellon Bank-U.S. Steel Building* et *Alcoa Building*, ainsi que pour des bâtiments voisins plus anciens — le *Oliver Building* et l'hôtel *William Penn*. Pour que *Mellon Square* se réalise, la fondation de la famille Mellon a offert plus de 4 millions de dollars à la ville. Un bloc urbain entier a été acheté et rasé. La *Urban Redevelopment Authority* de la ville vient juste de conclure ses premiers accords de vente pour des propriétés dans le quartier de *Lower Hill*. Le coût total de ce projet, qui démolit et redéveloppe 38,5 ha de zone dégradée qui forme la base de notre *Triangle*, excédera bien 100 millions de dollars de fonds publics et privés. C'est un projet qui implique la destruction massive de logements insalubres. Le plan masse prévoit une grande diversité d'usages — une nouvelle trame urbaine, une restructuration des parcelles

41. Développeur : anglicisme issu du mot *develop* (promoteur). Il s'agit en fait d'un type particulier de promotion dont la mission dépasse celle habituellement celle 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.

sous forme de larges zones susceptibles de recevoir un développement de commerces et de logements avec une occupation du sol relativement faible, des stationnements et la pièce maîtresse du projet — un auditorium public — ainsi que d'autres usages récréatifs et culturels. Une ville se doit de posséder un lieu pour que les gens puissent se rassembler. La télévision, malgré toutes ses réussites et aussi ses erreurs, ne peut complètement remplacer le contact physique en chair et en os. Pour garder à la ville une échelle humaine, cet espace central de réunion fait partie intégrante de notre design urbain. À mon avis, le redéveloppement de *Lower Hill* — un morceau géant du coeur de la ville — sera le plus grandiose de nos projets à Pittsburgh. Ces plans ne font pas partie d'un futur vague et indéterminé. Ils sont en cours; on les voit progresser mois après mois, années après années. Notre espoir est que le talent des architectes, des architectes-paysagistes et des urbanistes ne nous déçoive pas. Ils ne seront pas infailibles et à l'abri d'erreurs humaines, mais en tant qu'administrateur de la ville, j'espère de toujours faire en sorte de leurs donner une chance de se surpasser.

FRITZ GUTHEIM⁴²

42. Fritz Gutheim (?-1993) Urbaniste et historien de l'Architecture.

... Y-a-il un plan général qui tente de coordonner ces différents projets et de les lier entre eux ?

DAVID L. LAWRENCE

Oui, nous avons un plan directeur pour Pittsburgh.

WALTER BOGNER⁴³

43. Walter Bogner : professeur d'architecture à Harvard.

Que se passe-t-il à Pittsburgh quand, comme c'est le cas, on retire du revenu foncier une grande quantité de terrains et on les transforme en parcs pour le bien de la communauté ?

DAVID L. LAWRENCE

L'augmentation de la valeur foncière des terrains, des appartements, des garages et des autres institutions entourant le parc feront plus que compenser les taxes perdues dans cette zone.

SAMUEL HOLSEY

Quels sont les contrôles, s'il y en a, que vous imposez dans votre région pour prévenir la dégradation des zones limitrophes en développement alors que les locataires marginaux et sous-marginaux vont se déplacer d'une zone à une autre ?

DAVID L. LAWRENCE

Une grande partie des gens qui ont quitté le centre ville pour le Nord ou le Sud ont construit de nouveaux bâtiments et ont réellement remis en état les zones qu'ils ont investies.

ARTHUR McVOY*(Directeur, Baltimore Planning Commission)*

Pensez-vous qu'il vous aurait été possible de développer ce programme sans la présence d'une richesse concentrée entre les mains d'un petit nombre de personnes ?

DAVID L. LAWRENCE

Je pense qu'il existe des personnes comme celles-là dans chaque ville. Ce qui a aidé Pittsburgh, c'est une poussée de patriotisme civique comme chaque municipalité de ce pays aurait besoin.

CHARLES BLESSING*(Directeur, City Plan Commission, Detroit)*

À Détroit, nous sommes en train de travailler depuis les deux dernières années sur un large concept englobant la rénovation d'une grande zone continue, comprenant le centre d'affaires et s'étendant de la Rivière *Detroit* jusqu'à la *Ford Expressway*, approximativement cinq kilomètres de la rivière. Notre Civic Center qui fait face à l'eau est en voie d'achèvement.

CHARLES ELIOT⁴⁴

44. Charles Eliot :
architecte de paysage.

Un mot a été utilisé, et j'aimerais revenir dessus. Ce mot est « continuité ». Il a été prononcé une fois et apparemment oublié. Je pense qu'il y a beaucoup à accomplir en s'appuyant sur l'existant. Cela permet de perpétuer le bon travail déjà commencé et accompli dans le passé. J'ai entendu que la commission de planification a officiellement approuvé le schéma pour le sud-ouest de Washington. C'est malheureux, me semble-t-il, pour deux raisons. La première est que ce schéma propose une terrible concentration de bureaux sur un territoire qui n'est et ne peut pas être desservi par le transport collectif. Et la seconde raison est qu'il enfreint le principe premier de base d'une coopération entre les diverses professions, par le fait qu'il entretient une relation artificielle avec la topographie sans rapport à la composition principale de Washington.

DEAN McCLURE*(Webb & Knapp⁴⁵)*

45. *Webb & Knapp* est à l'époque la plus importante agence de promotion immobilière aux États-Unis.

Le schéma ne propose pas une grande zone d'affaires qui ne peut être desservie par un quelconque système — ce que nous suggérons est plutôt un petit ensemble de bâtiments gouvernementaux construits pour abriter 500 personnes et pour lesquels le stationnement sera disponible en fonction des standards du gouvernement. La localisation de la galerie marchande couverte est arrêtée et elle ne peut apparemment plus être changée aujourd'hui.

REGINALD R. ISAACS*(Président, Depts. City Planning & Landscape Arch., G.S.D.)*

Les facteurs de mise en forme de la ville qui concernent nos trois professions incluent les pressions économiques et sociales, les traditions et les philosophies, les outils légaux et législatifs, les compétences éducatives et professionnelles. Je déplore une tendance de la part de beaucoup de designers d'oublier ces éléments forts qui sont le plus souvent exprimés

sous la forme de statistiques économiques et sociales ennuyeuses. Ce qui amène à les considérer comme sans intérêt. J'ai été stupéfait quelques fois par les commentaires faits sur Chicago. Bien entendu, Chicago prend des décisions radicales avec un bulldozer quand c'est nécessaire, mais elle le fait en suivant les conseils de ses spécialistes sociaux et politiques et de ses économistes. Nulle part dans les descriptions des activités des autres villes on ne fait mention des « non-designers », de l'utilisation de leurs conclusions, pas plus que je me souviens d'aucune allusion à une logique de planification générale. Peut-être leurs spécialistes sociaux locaux ont-ils failli dans la transmission de leurs données en termes suffisamment excitants pour que les designers s'y intéressent.

LES DESIGNS URBAINS AUJOURD'HUI : PHILADELPHIE

EDMUND N. BACON⁴⁶

(Directeur exécutif, Philadelphia City Planning Commission)

46. Edmund N. Bacon
(1910-2005) Urbaniste.
Il a été Directeur
exécutif de 1949 à
1971 de la Philadelphia
City Planning
Commission.

Le geste du Congrès des États-Unis d'affecter un milliard de dollars à la création d'un nouvel environnement urbain place chacun d'entre nous devant une responsabilité à laquelle il est impossible d'échapper. La question est de savoir si, une fois le vieil environnement nettoyé après beaucoup d'efforts, une fois des centaines de milliers de familles dispersées et une fois notre milliard de dollars dépensé, le nouvel environnement que nous aurons créé valait cet effort ? Quand nous examinons notre formation au design urbain à la fois en termes de concepts et de personnes, nous devons nous interroger à propos de quelques questions préoccupantes. Les trois principales sont : l'urbanisme, l'architecture et l'administration. Ce qui nous manque, c'est un fonctionnement global. Les architectes consacrent la presque totalité de leurs moyens à dessiner des bâtiments isolés. Les urbanistes s'efforcent de concentrer leurs efforts sur la création de concepts généraux et immatériels comme le zoning, le contrôle de l'usage des sols, des standards de densité et des critères d'aménagement. Les administrateurs et ceux qui fixent les règles, qui définissent réellement la forme élémentaire de l'environnement urbain, considèrent habituellement l'aspect architectural comme quelque chose à s'offrir à la fin. À Philadelphie, nous avons travaillé au sein de l'environnement de notre

« Old City redevelopment Plan » :
projet de Harbeson, Hough,
Livingston & Larson, Architectes
consultants pour le centre ville de
Philadelphie.



ville dans une optique qui est favorable à la réflexion créative, et nous avons acquis une conviction profonde d'avoir redécouvert un principe fondamental qui donne forme et unité aux efforts de design urbain. Le principe esthétique sur lequel nous avons travaillé comprend trois parties : la première, la qualité de l'espace; la deuxième, l'articulation de l'espace, en fonction de son potentiel d'expérimentation par la population; la troisième, la continuité de l'expérience spatiale, c'est-à-dire le fait de réaliser que nous n'avons pas affaire à une seule simple expérience mais à un faisceau de sensations perçues en séquence. L'architecture en design urbain intervient de cette façon dans l'articulation de l'espace pour procurer à celui qui y participe une expérience spatiale précise en relation avec l'expérience passée et celle à venir. L'action administrative en lien avec le redéveloppement est notre prochaine préoccupation. Dans notre premier plan de redéveloppement pour Philadelphie, nous nous rappelions continuellement que la seule raison justificative pour dépenser de l'argent dans cette zone était d'enrayer ou d'éliminer la dégradation. Nous avons développé une hypothèse : les voisinages sont des systèmes dynamiques qui possèdent en eux-mêmes les germes de leur propre régénération. Ces voisinages sont faits de poches de délabrement mélangées avec des sections importantes qui, stimulées correctement, peuvent se prendre en main elles-mêmes. En face de l'immensité de la tâche, l'argent devait être dépensé seulement pour les pires endroits, sur des bases d'un décaissement contrôlé, cela à l'intérieur d'une structure de planification totale de développement de voisinages et développé avec la participation des groupes locaux pour répondre aux besoins en équipements communautaires. Ainsi, un processus total pouvait être mis en marche à travers une série de petites actions individuelles contribuant à la croissance d'une structure de voisinage totale et saine. Nous avons développé le plan global de l'*East Popular* sur ce principe et nous l'avons divisé en plusieurs petits projets, dessinés par des architectes différents. Cependant, les directives de design pour coordonner la composition d'ensemble s'avéraient trop faibles pour survivre aux processus de travail des différents cabinets. Il nous incombait donc de trouver un

moyen pour coordonner le design. Louis Kahn nous a apporté la solution à travers son travail sur son projet de logements dans la zone de *Mill Creek*. Pour son dessin de la première zone comprenant quatre blocs, il a commencé par élaborer un système de design pour le redéveloppement entier de la zone de *Mill Creek*, incluant une colonne vertébrale faite de rues piétonnières connectées. Cela a fixé les directives pour les détails de son projet à plus petite échelle. Cela nous a aussi donné les directives pour définir les principes de coordination des projets



«*Mill Creek Redevelopment Area*» : projet de Louis I. Kahn, Architecte.

individuels de la zone en redéveloppement. Le principe du cheminement vert est un système linéaire basique de parcours paysagés, connectés, s'appuyant sur des objets symboliques existants comme les églises, les écoles et les locaux communautaires. Il forme un axe structurant qui donne une signification à une série de projets individuels et induit des séquences pleines de sensations pour les gens qui les parcourent. C'est un principe très humaniste que l'espace de la communauté soit perçu par ceux qui l'habitent comme une série de sensations spatiales remplies de significations. J'ai pensé au début que l'application était limitée, mais je trouve de plus en plus que cette approche donne une base solide pour dessiner et pour toute la suite du travail. Quand nous nous trouverons en face du prochain demi milliard, à la lumière des succès et des ratages de nos résultats avec la première moitié, je pense que ce concept fondamental de design devrait jouer un rôle considérable. Je pense également que nous devons admettre que la plupart des efforts que nous avons faits jusqu'à présent dans les projets individuels n'ont résolu qu'une faible partie du problème de la décrépitude. Ma proposition est : si nous utilisions la plus grosse part du demi milliard pour investir sur la base d'un standard juste et uniforme, dans la création d'une série de petits espaces ouverts centraux et de cheminements verts distribués équitablement à travers le voisinage dégradé, cela permettrait d'éviter le concept artificiel de création de limites entre les voisinages qui ne durent de toute façon jamais bien longtemps. Le concept que j'ai décrit est entièrement contraire aux procédures établies par l'administration fédérale, basées sur toute une série de moyens déjà prêts pour régler les problèmes. Le type d'approche du design évoqué ici devrait être reconnue comme un préalable aux règles administratives. À moins d'être formulées ou directement influencées par un designer, il est impossible que ces règles administratives traduisent les relations de base du design urbain. Le concept d'une position ferme de direction dans la formulation d'une politique publique et l'hypothèse d'un rôle administratif important là où la politique est élaborée, sont presque étrangers à la pensée de la profession architecturale. Les planificateurs ont traditionnellement considéré le design des structures physiques comme un détail. Les administrateurs pensent presque invariablement en termes de projets spécifiques et de procédures au lieu de penser les liens sous-jacents fondamentaux entre les projets. Ce dont nous avons besoin c'est d'un architecte-urbaniste-administrateur, et si nous l'obtenons jamais nous serons réellement en présence d'un designer urbain.

LES DESIGNS URBAINS AUJOURD'HUI : FORT WORTH

VICTOR GRUEN⁴⁷

47. Victor Gruen
(1903-1980)
Architecte.

Un jour, un client privé est venu nous voir. Il s'est présenté comme le président de la plus grande entreprise de service à Fort Worth : La *Texas Electric Co.* Ses affaires périclitaient en centre-ville parce que les affaires et la population périclitaient à cet endroit et les investissements lourds n'étaient donc pas pleinement rentabilisés. D'un autre côté, en banlieue où il pouvait développer toutes les affaires qu'il voulait, les coûts d'investissement étaient encore en augmentation. Il a demandé : « Existe-t-il une possibilité de sauver mes investissements en centre-ville, et si oui, comment ? » Nous avons

répondu : « Laissez-nous essayer de voir si on peut rajeunir le cœur de la ville, au centre de Fort Worth (une ville de 350.000 habitants avec un centre d'affaires de 1.000.000) ». Nous avons prévu un programme sur 15 ans. Nous avons alors mené les enquêtes. Nous avons évalué la future population de 1975 sur les bases de sa croissance entre 1940 et 1955 et nous avons calculé (pour les activités qui nécessitaient de l'espace) combien d'espace aura besoin ultimement le cœur de la métropole. Dès le début, nous avons décidé d'une maxime : Le centre d'affaire d'une ville devrait être aussi dense que possible et devrait être une zone de haut rendement productif. Cela voulait dire que de nombreux usages de faible rendement — vendeurs de voitures d'occasion, travaux de sous-traitance, entreprises marginales, une bonne partie des entrepôts — devaient disparaître. Nous savons que le besoin en surface de vente au détail est d'environ de 2 m² par personne et sur cette base nous avons calculé le besoin en surface commerciale pour le cœur de la ville en 1970. Nous avons trouvé que, bien que la croissance de la population n'augmenterait que de 60%, les équipements commerciaux devraient croître de 300%. Nous sommes arrivés alors à un résultat surprenant : même en augmentant l'espace commercial de 300%, même en augmentant tous les autres usages, nous étions capables de faire tenir le futur centre-ville à l'intérieur du même espace que celui occupé par le centre actuel. Mais nous n'avions pas tenu compte de la présence de l'automobile. Nous avons évalué à 152.000 le nombre de voitures qui devraient accéder au centre-ville de Fort Worth d'ici 1975, et que l'emprise nécessaire pour ces voitures, en dehors des bâtiments, représentait une surface trois fois supérieure à la surface actuellement occupée par le centre-ville de Fort Worth. Cela nous laissait deux possibilités : livrer la ville aux voitures ou les en chasser. Nous avons décidé de laisser les voitures hors du cœur du centre-ville et donc l'objectif du plan est devenu la réalisation d'une ville pour les piétons. Il y a six principales structures de stationnements. La construction des structures de stationnement à étages les rend directement accessibles depuis les boucles des autoroutes et elles sont implantées de telle sorte que, comme les doigts d'une main, elles atteignent le milieu de la zone du centre-ville. En plus, nous avons des anneaux routiers qui longent habituellement les murs de ces grandes structures de garages et qui servent aux bus, aux taxis, aux limousines d'aéroport et aux autres transports publics; dans le but de leurs permettre d'accéder directement depuis les boucles de l'autoroute à moins de deux minutes du centre de la ville. À l'intérieur de ces parkings on trouve des trottoirs roulants. Ainsi après avoir laissé votre véhicule, vous empruntez un trottoir roulant qui vous transporte jusqu'à une sortie qui n'est située qu'à seulement deux minutes du centre. La question suivante était, que se passe-t-il avec les camions et les véhicules utilitaires ? Nous pouvions garder le système tel quel et donc ravitailler le centre par le dessus; nous pouvions le soulever et le ravitailler par en dessous; ou nous pouvions l'enterrer — et c'est ce que nous avons décidé de faire. Il s'est avéré que c'était la meilleure méthode et la plus économique pour résoudre le problème. Les bâtiments seront ravitaillés en sous-sol, laissant alors le rez-de-chaussée libre pour des activités rentables. Le système souterrain consiste en un anneau et un certain nombre de petites rues de service avec des ronds points à leurs extrémités pour desservir chacun des bâtiments en centre-ville, tout cela en sous-sol. Tous les réseaux peuvent être modifiés et installés sur les murs ou les plafonds de ces galeries. Ce plan est réalisé sans avoir à démolir une seule structure de plus de trois étages. Toute structure de quelque importance est conservée sans dommage. Seules quelques structures basses — et cela explique l'emplacement de ces garages et autoroutes — sont

affectées par le plan, et la plupart d'entre elles n'ont aucune valeur et sont en mauvais état. Pour la population de Fort Worth, il était très intéressant et encourageant de pouvoir reconnaître dans chaque vue les bâtiments existants qui leurs sert de référence. Si on comparait la dimension du nouveau centre-ville compact avec New York, il irait de la 59^e rue à à-peu-près la 43^e rue. Mais une marche depuis le *Rockefeller Center* jusqu'à la cathédrale St. Patrick est presque la plus grande distance que vous auriez à parcourir à pied entre deux sorties de parcs de stationnements. Donc, notre affirmation que les gens parcourront effectivement cette distance, n'est pas une déclaration théorique. Les voitures ont disparu et les rues de la ville également. À la place de longues bandes bordées parallèlement de bâtiments, les rues deviennent une série de « pièces spatiales » différentes; quelques unes sont étroites, d'autres larges, quelques fois elles s'élargissent en places, ou se rétrécissent pour plus proximité. Dans quelques endroits, des bâtiments supplémentaires ont été construits dans des rues existantes. Dans certains cas des rues ont été couvertes. Dans d'autres cas des bâtiments bas ont été démolis ou des aires de stationnements existantes sont devenues des espaces publics. De cette façon, en se déplaçant dans la nouvelle cité piétonnière, nous expérimentons de façon soutenue la surprise de nouveaux spectacles; de nouvelles expériences spatiales. Une nouvelle sorte d'environnement urbain est né. Voilà l'aspect qu'une de ces rues peut avoir. Dans ce cas, un pont mène d'un des parkings à l'un des hôtels. Les rues ont été partiellement repavées, des plantations et des bancs pour se reposer ont été installés et l'environnement tout entier devient une zone piétonnière tranquille. Dans un tel environnement, un nouvel intérêt pour l'architecture naîtra; car, je crois, que l'une des raisons de notre désintérêt pour l'architecture moderne est due au fait que personne ne marche pour la regarder, et je crois que la ville piétonnière offrira de nouvelles possibilités pour l'expression architecturale et l'art.

EN CONCLUSION

JOSE LUIS SERT

Quelques personnes pourront, en jugeant à partir de nos présentations, s'interroger comment les gens se sont entendus à cette conférence. Mais si vous examinez les projets exposés ici, vous verrez que le problème devant lequel nous nous trouvons est la trop grande complicité qui existe entre les architectes. Je pense qu'il y a aussi, au fond, beaucoup de points de convergence entre les architectes et les architectes-paysagistes. Leurs domaines sont proches : ils mettent tous les deux l'espace, ouvert ou fermé, en forme et leurs problèmes sont très semblables. Quant aux urbanistes et aux architectes, nous nous trouvons devant un léger conflit. Il existe un certain préjugé parmi les architectes, comme quelqu'un l'a dit ici, que les urbanistes ne connaissent rien du monde tridimensionnel que nous voulons aider à mettre en forme. Quant aux urbanistes, ils pensent que les architectes ignorent tout de la planification urbaine. Le résultat est que lorsque nous en arrivons au design urbain, où les deux devraient se rencontrer et faire la paix, nombre d'entre eux ne sont pas préparés à le faire. Mais je persiste à croire qu'il y a vraiment un nombre important de membres des deux professions qui se sentent plus proches les uns des

autres et je ne vois pas pourquoi ceux-là ne seraient pas ceux qui se réuniraient et s'engageraient sur le terrain du design urbain. Plus on travaille dans ce domaine — et dans les vingt dernières années j'ai eu à m'occuper des plans-pilotes de douze villes — plus on acquière la conviction que nous ne pouvons pas travailler avec des formules simplistes indéfiniment répétées. Si nous voulons introduire un élément de vie dans la ville, il faut du formel et de l'informel, de l'intime et du monumental. Si chaque petit espace veut être monumental, au final, quand nous arrivons au centre de la ville il n'y a plus de monumentalité du tout. Aussi, chaque projet est une question d'échelle et de contrastes, de comparaisons d'échelles. Maintenant nous savons que la ville nouvelle réclame une série de nouveaux éléments — que tout est entrain de changer — et nous devons explorer la forme qu'ils pourront prendre. Dans l'exposition présentée ici, Pittsburgh, Philadelphie, Chicago, et d'autres villes montrent des projets maintenant en train d'être réalisés et qui sont nés dans des utopies rêvées il y a vingt ans. Aujourd'hui ces utopies sont devenues réalités. Aussi, pour répondre à la question « où devons-nous aller ? » je voudrais vous inviter à adopter une attitude positive. Nous ne devrions pas attendre trop longtemps, les villes peuvent évoluer plus vite que nous et quand nous découvrirons de nouvelles et meilleures formules de design, nous réaliserons trop tard que le travail a déjà été fait par d'autres. Lorsque nous demandons comment les villes doivent être dessinées, je pense qu'il est important de garder à l'esprit que nous ne dessinons pas pour le maire, pour la commission d'urbanisme ou pour l'expert en trafic — mais seulement pour les gens et avec les gens. Sans cela nous ne progresserons jamais. Si les gens veulent un jour de bonnes villes, et s'ils commencent à constater qu'il existe des villes meilleures que d'autres, ils feront connaître leur revendication au Maire. J'aimerais faire ici référence au rapport récemment publié à Harvard sur les arts visuels. Cette université considère maintenant sérieusement le design comme faisant partie de la formation générale. C'est une terrible tragédie de constater que, si les gens apprennent à lire et à écrire, ils n'ont aucun moyen de déchiffrer les représentations en trois dimensions. Le résultat est que nous parlons des langages totalement incompréhensibles les uns pour les autres. La vie est donc très dure pour le designer. Mais si on arrive à rencontrer quelqu'un occupant une position administrative qui sait aussi comprendre le design, les choses vont vite, comme je l'ai récemment découvert à Cuba. Là, le ministre des Travaux publics s'est avéré être aussi un architecte. Grâce à cela, quand le Comité d'urbanisme se réunit, nous sommes capables de prendre des décisions en dix ou vingt minutes, car avec le Ministre nous parlons de choses que nous comprenons tous les deux. Bien entendu, nous devons commencer par une formation générale au niveau de l'école, mais je pense que le processus peut et doit être accéléré à l'aide de la radio et de la télévision, à la fois pour le public en général et pour l'enseignement dans les salles de classes. Finalement, je crois que nous devons lors de notre prochaine conférence plonger profondément dans les eaux dangereuses de la phase de design de l'urbanisme ou de la phase de design urbain de l'architecture. Car je crois que c'est seulement en nous jetant de nous-mêmes dans ces eaux que nous apprendrons à nager. Avant de clore je voudrais exprimer mes chaleureux remerciements aux membres du Comité de Faculté de cette École — Wells Coates, Charles Eliot, William Goodman, Huson Jackson, Jacqueline Tyrwhitt⁴⁸ — qui ont durement travaillé pour le succès de cette conférence.

48. Wells Coates (1895-1958)
Architecte, Designer;
William Goodman (1931-1993)
Économiste; Huson Jackson (1913-2006)
Architecte ; Jacqueline Tyrwhitt (1905-1983)
Architecte de paysage et urbaniste. Elle a été un membre important des CIAM en 1941 aux côtés de Sert et Giedion.

ACTUALITÉ D'UNE CONFÉRENCE

Lire ou relire cette conférence inaugurale permet de saisir toute son actualité, même cinquante ans plus tard. Les chercheurs modernes sur l'Urban design ont compris son importance en le remettant dans la perspective d'une réflexion actuelle. L'ouvrage récent d'Alex Krieger (2009) le considère à juste titre comme un texte fondateur et place de larges extraits de cette conférence en tête de son ouvrage consacré à L'Urban design. Les participants à cette conférence vont marquer, et continuent de marquer, profondément par leur enseignement et leur pratique les générations de designers urbains.

En fait cette conférence posait plus de questions qu'elle n'apportait de réponses. La gageure de réunir un tel panel de professionnels aussi différents ne pouvait en toute logique déboucher sur un consensus. Sert le savait-il avant ? Il suffit cependant de comparer son discours introductif et sa conclusion pour voir qu'il en était devenu totalement conscient après.

La lecture attentive des interventions de cette conférence montre clairement qu'il n'y a pas, ou presque, de dialogues qui s'engagent entre les participants, mais une suite de monologues. Le sens de cette conférence est peut-être d'avoir révélé cette difficulté de communication et cette impossibilité à définir de façon synthétique une nouvelle discipline urbaine. C'est probablement le sens sur lequel il faudrait aujourd'hui le plus travailler. Il est inexact de considérer cela comme un échec. C'est plutôt un révélateur qui permet de saisir la complexité de l'urbanisme en général et du design urbain en particulier. On peut dire que c'est même cette complexité et cette impossibilité d'une synthèse qui fait échapper le design urbain à toute catégorie professionnelle qui tenterait d'en revendiquer l'exclusivité et la propriété. Le design urbain apparaît à travers cette conférence comme un terrain qui par sa nature même impose le partage, mais

oblige à repenser à chaque fois les termes mêmes de la communication entre les différents acteurs.

Une autre gageure était de trouver des thèmes propres à cette discipline naissante. L'intelligence de Sert, ou son sens de l'opportunité, est de n'avoir pas fixé a priori de cadre contraignant et d'avoir laissé librement chaque conférencier développer sa propre vision. C'est un autre aspect positif de cette conférence. Contrairement aux approches encadrées et dogmatiques de l'époque des CIAM, Sert offre à ses invités la liberté de se positionner et d'enrichir la discipline par une grande diversité d'approches. La «leçon» de la réponse de Lewis Mumford a d'une certaine façon été entendue et mise en pratique.

Peu de temps après cette conférence, en novembre 1956, José Luis Sert et Jacqueline Tyrwhitt, qui ont néanmoins besoin de redéfinir les bases de la discussion, organisent à Harvard une table ronde qui réunit Edmund Bacon, Gyorgy Kepes, Kevin Lynch, Walter Gropius et Maxwell Fry⁴⁹ et proposent alors d'arrêter huit points de discussion (Mumford, 2009) :

1. Les zones urbaines doivent être divisées en secteurs résidentiels avec implantation de locaux de service ;
2. les zones industrielles doivent être séparées des zones résidentielles ;
3. le système général des parcs doit inclure les parcs de voisinage — zones tampons ;
4. les routes (trafic) doivent être classées selon les types ;
5. les parkings hors de la rue (*off-street parking*) ;
6. les centres destinés au commerce doivent être piétonniers ;
7. les écoles primaires doivent être dans des périmètres sécurisés accessibles à pied depuis les résidences ;
8. les tours d'habitations sont acceptables si elles libèrent du sol et procurent plus d'air et de lumière.

49. Architecte anglais, associé de Walter Gropius pendant le séjour de ce dernier en Angleterre avant son départ pour les États-Unis. Il sera avec son épouse Jane Drew l'architecte d'opération de Chandigarh.

Il s'agit d'une sélection qui montre, malgré l'ouverture voulue par Sert, la difficulté de rompre avec les habitudes. On perçoit dans cette sélection, même avec la présence de Lynch et de Kepes, un souci de continuité avec la doctrine des CIAM. Ces points, en dehors de celui qui concerne les centres piétonniers (6), n'apportent guère d'innovation par rapport au discours fonctionnaliste de la Charte d'Athènes ou des classements des 7V de Le Corbusier. On les retrouve illustrés intégralement dans les projets présentés et exposés à l'occasion de la conférence et ils ne posent aucun problème pour être acceptés par les professionnels de l'aménagement urbain aux États-Unis. Ce besoin d'une définition des objectifs du design urbain naissant est d'autant plus étonnant qu'il fait l'impasse sur d'autres points réellement développés lors de la conférence et qui, paradoxalement, vont devenir à leur tour, avec le temps, des points essentiels :

1. Entente entre architectes, urbanistes et paysagistes;
2. opposition à l'étalement par la réurbanisation;
3. établissement d'un lien entre l'Homme et la Nature;
4. importance du contact visuel et de l'outil visuel dans l'urbanisation;
5. distinction entre les «réalités» de l'Homme à pied et de l'Homme en voiture;
6. les espaces libres ne doivent plus être des espaces vacants.

Là encore, voulue ou non, l'ouverture souhaitée par Sert a permis de diversifier les points de vue et surtout de montrer que le design urbain pouvait être le vecteur d'un questionnement continu.

La question restait de tenter de donner une définition et de cerner les acteurs de cette discipline.

Définir une discipline

Les premiers termes de la présentation de la conférence sont explicites : *try to find a common basis for joint work of the Architect, the Landscape Architect and the City Planner in the field of urban design*⁵⁰. José Lui Sert précise de son côté que le design urbain [*Urban design*] *is that part of city planning which deals with the physical form of the city.*

Au départ de la conférence, il semble clair dans l'esprit de son initiateur que le design urbain est une partie de l'urbanisme — *that part of city planning* — et non une partie de l'architecture. Le souci de Sert de rompre avec le mouvement *City Beautiful* et sa connotation architecturale des Beaux-Arts n'est pas étranger à cette catégorisation du design urbain; un design urbain qu'il souhaite autant scientifique qu'artistique.

Il apparaît rapidement que, pour les conférenciers, le design urbain se propose d'être avant tout une discipline d'équipe :

« *I believe we are conscious that city planners, landscape architects and architects can be only part of a larger team of specialists required to solve urban design problems; but I also believe that our three professions are already very close and that it may be easier first to come to an agreement among ourselves and then, later on, discuss the participation and relationship of other specialists who complete the team.* »

Sert insiste sur ce rôle de synthèse et semble persuadé *that now, after many years of individual, isolated work, we are logically coming to an aera of synthesis.*

50. Nous reprendrons toutes les citations du texte de la conférence dans leur langue originale, ce qui laisse au lecteur la possibilité de se référer s'il le souhaite à la traduction.

Cette notion de synthèse était d'autant plus importante dans l'esprit des initiateurs de cette discipline qu'elle devait permettre de lier autour d'un projet commun des pratiques qui, séparées dans leurs actions, restent vulnérables face aux donneurs d'ouvrages et aux décideurs. Les exemples décrits notamment par Francis Violich pour l'aménagement autour du Ferry Building de San Francisco ou par Edmund Bacon pour le *Old City Redevelopment Area* de Philadelphie, démontrent comment une mauvaise ou une bonne coordination entre les professionnels déterminent l'échec ou la réussite d'une opération de design urbain. Les effets sont directs et prouvent que le design urbain, comme outil, est au centre du dispositif aussi bien décisionnel, fonctionnel que formel.

C'est surtout autour de cette idée de synthèse que va se structurer la formation d'Urban design de la GSD d'Harvard. Dans cette conférence inaugurale, Sert reprend à

son compte le thème de la « transdisciplinarité » que Joseph Hudnut avait organisée depuis 1936 (il était alors doyen de la GSD d'Harvard) entre l'architecture, l'architecture de paysage et l'urbanisme. Cette idée était également chère aux idées du Bauhaus que Walter Gropius avait apporté avec lui succédant à Hudnut à Harvard sur l'invitation de son président James Bryant Conan (Pearlman, 2007; Mumford, 2009).

Nous verrons que, loin de représenter une synthèse, le design urbain possède autant de facettes qu'il existe de théoriciens. Mais, contrairement à d'autres disciplines qui se veulent scientifiques, le design urbain, grâce à cette multiplicité de sens, se présente à l'inverse d'une science. Il apparaît comme ce que l'ancienne rhétorique désignait sous le terme des *humanités*, une approche ouverte et heuristique du fait urbain. Une technique de réflexion plutôt qu'une recette.

Définir des acteurs : qui sont les Urban designers ?

Si l'*Urban design* se présente comme une nouvelle discipline, elle réclame donc de nouveaux acteurs. À l'ouverture de la conférence de 1956, les objectifs semblent clairement posés : *try to find a common basis for the joint work of the Architect, the Landscape Architect and the City Planner in the field of Urban Design*. Mais une ambiguïté persiste.

La notion d'urbanisme en « trois dimensions » revient plusieurs fois dans les interventions. Notons toutefois que cette qualification n'est pas contrairement aux idées reçues, l'apanage des seuls architectes. Lloyd Rodwin, comme urbaniste, défend l'idée que les acteurs du design urbain auront besoin d'examiner *all the functions — social, political, and technological — which affect the three-dimensional urban environment*. Ce qu'approuve l'urbaniste et paysagiste Francis Violich pour qui le design urbain

is the coordination of elements of the city in a three-dimensional sense; idée qu'il reprend plus loin sous la double formule de *coordinating three-dimensional planning* et de *three-dimensional design*. C'est évidemment une définition précise du champ de discipline et l'appel de Sert à l'imagination, aux capacités artistiques et à la créativité du futur *urban minded*, resserre encore plus les jalons quant à la nature de la formation recherchée chez les futurs professionnels de cette discipline.

Dans l'optique d'une transdisciplinarité la question se pose. Qui, de l'architecte, de l'urbaniste ou du paysagiste, va contrôler le design urbain ? Et particulièrement si ce design se veut « en trois dimensions ». La réponse à cette question est d'une certaine façon évacuée lors de la première conférence dans la mesure où Sert cherche avant tout le consensus entre les différents

intervenants. Il souhaite que tous puissent déjà s'exprimer sur le fond de la discipline avant de répondre sur la façon de la mettre en œuvre.

La question rejaillira plus tard. Sert définit au départ l'Urban design comme *that part of city planning which deals with the physical form of the city*, et il n'oublie pas de rappeler que c'est une discipline où *imagination and artistic capacities can play a more important part*. Même s'il cible déjà ceux qui auront les « capacités artistiques » et l'« imagination », il aurait été maladroit de sa part et comme hôte d'une conférence qu'il voulait la plus interdisciplinaire possible, de confier un leadership à une profession plutôt qu'à une autre. Tous veulent croire qu'une définition commune est possible. José Luis Sert évoque l'harmonie constatée dans les plus belles villes et Ladislav Segoe reprend le thème de l'orchestre. Il pose la question du double leadership : *the problem remains who should be the composer and who should be the conductor ?* Là Sert reconnaît qu'il faut que quelqu'un « compose » sans préciser qui et enchaîne que cette « composition » doit rester « flexible » autant dans sa composition que dans sa direction et son exécution. Ce à quoi Robert Little réplique avec humour que ça risque de ne pas ressembler vraiment à un orchestre, mais *it sounds more like a bop session*.

Il est difficile de dire si Sert croit encore à ce moment aux possibilités d'un travail fusionné entre les trois principaux partenaires désignés. Dans sa conclusion de la conférence il a pris conscience qu'il reste beaucoup de chemin à faire de la part des futurs acteurs du design urbain.

I think that there is also, at heart, a great deal of agreements between the architects and the landscape architects. Their fields are close : they are both shaping space, open or enclosed, and their problems are very similar. When we come to the city planners and the architects they may be a little in conflict. There is a certain misgiving among architects [...] that city planners do not know anything about the three-

dimensional world we want to help to shape. And the city planners think the architects know nothing about city planning. The result is when we come to the field of urban design, where both should meet and shake hands, there are many who are not prepared. But I do think there are quite a few members of both professions that feel closer to one another and I do not see why these should not be the ones to meet and go into the field of urban design.

En fait, chaque profession cherche à construire ses propres théories du design urbain à partir de ses propres outils. Pas nécessairement pour se l'approprier, mais souvent pour trouver une place plus efficace au sein d'un travail voulu comme commun sans perdre de vue pour autant la possibilité d'un leadership. Des emprunts et des croisements ne sont pas rares entre les définitions, mais dans l'ensemble chaque groupe se forge une perception personnelle.

L'indétermination du leadership ne résistera pas aux conférences successives. Nous avons noté que dès la première conférence, malgré les efforts d'œcuménisme, le ver est déjà dans le fruit lorsque Sert décrit le design urbain comme *that part of city planning which deals with the physical form of the city* et regrette que pour cette discipline *in late years, the scientific phase has been more emphasized than the artistic one*. Rapidement, dès la seconde conférence de 1957, à la troisième des six déclarations qui formaient la base des discussions, Sert précise que : *even the best two-dimensional land-use or zoning plan cannot ensure a three-dimensional implementation that will achieve the livability and beauty : therefore visual standards are an important tool of planning* (Mumford & Sarkis, 2008, p.137). Il est évident que dans ce « recentrement » de la définition du design urbain, Sert veut mettre clairement en avant la pratique particulière de l'architecte et sa maîtrise reconnue des formes, des volumes et de l'esthétique. Dès la troisième conférence de 1959, Sert enfonce le clou pour que l'on cesse de confondre l'Urban design

avec l'urbanisme (*city planning*) revenant par là sur ses propres déclarations d'ouverture de 1956. La notion de « design » restant prédominante, elle conditionne définitivement l'appartenance de l'Urban design à la sphère de la création graphique en trois dimensions.

Afin de ne vexer personne, et de ne pas clore définitivement le débat entre les diverses professions qui en revendiquent le contrôle, naîtra progressivement l'idée de faire de l'Urban design une « quatrième » discipline qui, tout en intégrant apparemment de façon égalitaire l'architecture, l'architecture de paysage et l'urbanisme, aurait définitivement une orientation architecturale. Perry Neubauer notera à l'occasion d'une évaluation du programme dans un numéro de la revue *Connection* en 1965 :

« The Urban Design Program has made considerable progress in the formulation of educational objectives and a curriculum of study; but it has not fully realised one of the concept on which it was based : the integration of the three design disciplines of architecture, landscape architecture, and city planning. At the present time, in fact, the program seems to be setting up a fourth discipline with a definite architectural bias. » (cité par Mumford & Sarkis, 2008, p.142)

On peut constater qu'il faut à peine trois années d'existence officielle de cette nouvelle discipline pour que la volonté d'un des acteurs en fixe le leadership. Ce débat reste toujours vif entre les divers professionnels de l'aménagement de l'espace urbain. Aussi bien les architectes, que les urbanistes ou les architectes de paysage se veulent chacun dans son champ d'expertise propre les garants du design urbain; même si l'idée est de conserver un dialogue avec les autres acteurs.

L'autre question posée, en lien avec la notion de leadership, est de savoir si le design urbain est une science ou un art. Et cette question est encore au cœur des débats actuels. On obtiendra désormais

autant de réponses que de personnes concernées; depuis la perception scientifique du design urbain d'Allen Jacobs ou de Jonathan Barnett au design urbain plus formaliste des tenants du *New Urbanism*; des emprunts au structuralisme linguistique de Christopher Alexander à l'historicisme post-moderniste, toutes les nuances vont être présentes.

Les trois axes majeurs du DU : architectes (post-CIAM, fonctionnalisme), les paysagistes (*townscaping*) et les urbanistes (*compositionisme*).

Huit points vont être posés lors de cette conférence de 1956 qui constitueront les huit points de convergence sensés réunir l'adhésion de tous les participants. La mainmise de Sert (de la GSD), de Tyrwhitt, c'est-à-dire des partisans des CIAM montre que seuls deux (!) des huit points différeront de ceux développés à partir de la Charte d'Athènes (p. 137) :

1. les zones urbaines doivent être divisées en secteurs résidentiels avec implantation de locaux de service;
2. les zones industrielles doivent être séparées des zones résidentielles;
3. le système général des parcs doit inclure les parcs de voisinage - zones tampons;
4. les routes (trafic) doivent être classées selon les types;
5. les rues pour sortir des parkings;
6. les centres pour commercer doivent être piétonniers;
7. les écoles primaires doivent être dans des périmètres sécurisés accessibles à pied depuis les résidences;
8. les tours d'habitations sont acceptables si elles libèrent du sol et procurent plus d'air et de lumière.

Les travaux de recherche menés par Eric Mumford ont particulièrement bien montré l'ambiguïté entre les derniers CIAM et les premiers congrès de L'UD organisés par la GSD d'Harvard. On sent la volonté d'importer le modèle européen à travers des thématiques comme « Le cœur de ville » voulue par les CIAM et qui va encore transparaître dans le conférence de 1956, en complète contradiction avec la réalité urbaine étasunienne mais récupérée (au début) par les Jacobs ou Lynch.

La conférence montre aussi que trois grands axes se dégagent rapidement entre les divers orateurs :

1. Un axe "moderniste" porté par les architecte et principalement ceux formés sous la houlette de la GSD dans le droit fil du Mouvement moderne. Un urbanisme d'objets (inclusivisme américain (Cohen, 1974)).
2. Un axe "paysagiste" né des travaux anglais (Architectural Review, Nairn, Cullen, ...)
3. Un axe "historiciste" (contextualisme européen), surtout développé par le goût de la (grande) composition de l'École française.

Le choix des rôles et la définition des acteurs.

En marge des huit points principaux, la conférence émet six autres points "secondaires", qui paradoxalement sont devenus aujourd'hui des points essentiels :

- opposition à l'étalement par la réurbanisation;
- établissement d'un lien entre l'Homme et la Nature;
- importance du contact visuel et de l'outil visuel dans l'urbanisation;
- entente entre architectes, urbanistes et paysagistes;
- distinction entre les "réalités" de l'Homme à pied et de l'Homme en voiture;
- les espaces libres ne doivent plus être des espaces vacants.

On peut percevoir à travers ces nouvelles directions de recherches les méthodes qui vont intervenir dans le travail de l'UD. À partir de ces méthodes les acteurs se redéfinissent.

Design urbain : quelques grandes lignes

Un point sur lequel sembleraient s'accorder l'ensemble des intervenants : le design urbain opère dans les trois

dimensions. Pour les autres points il faut à chaque fois définir spécifiquement :

1. Quel territoire ?
2. Quelle échelle ?
3. Quelle intervention ?
4. Quels objets ?

Ainsi il serait possible de dresser un cadre donnant les natures particulières de chaque design urbain selon l'acteur qui le pratique.

Une connaissance de ces particularités permettraient peut-être de mieux évaluer l'impact d'une intervention et surtout d'en connaître les limites.

Il apparaît que ces domaines peuvent intervenir ensemble sans se contrarier dès l'instant que chacun cherche le moyen de coordonner sa propre action à l'intérieur précis de son cadre. On peut éventuellement voir là l'ébauche du « consensus » improbable souhaité par Sert.

Une meilleure connaissance pourrait permettre de cerner des enquêtes de façon cohérentes avec les intentions réelles de la promotion et les attentes du public.

Risques et patrimoine : l'Ici et l'Ailleurs, les lectures possibles du DU

L'approche précédente aura montré que l'Urban design est un domaine multiple selon la façon dont il se définit (territoire, échelle, intervention, objets, ...). L'histoire nous a montré (voir première partie de l'étude) que le design urbain allait plus loin et plus profondément dans le travail sur la ville qu'un simple replâtrage formel ou que le dessin d'un trottoir. Il doit se définir comme le moyen de penser la ville pour l'Homme et avec l'Homme. L'urbanisme ne se limite plus aux *branding* des centres anciens européens, à redensifier des *downtowns* désertés étasuniens ou à tenter de redessiner en *smartgrowth* illusoire des banlieues étalées. La ville est maintenant dans les pays émergents, elle en est à la fois le symptôme indispensable et le fléau ingérable. Une nouvelle approche de l'urbanisme s'impose. Elle ne peut plus chercher à s'appuyer sur un développement économique en croissance, elle ne peut plus penser qu'un pouvoir saura seul redresser une situation qui le dépasse.

L'Urban design est peut-être une réponse dans la mesure où il permet une

complexité d'approches et d'acteurs. Mais il faut situer cette approche dans le paradigme du développement durable et fixer les objectifs d'un ici (patrimonial) ou d'un ailleurs (cyndinique). Dans les deux cas les aspects économiques, écologiques et sociaux sont non seulement radicalement différents, mais incompatibles et insubstituables.

Il faut également réapprendre à lire les réalités urbaines comme elles sont et non pas comme on voudrait qu'elles soient. L'exemple parfait est la notion d'étalement urbain. Il n'y a pas d'étalement abstrait, universel et qui viendrait voler la terre agricole. Il existe une multitude d'étalements (pauvres par agglutinement, planifiés par expansion, riches par *rurbanisation*, fonctionnel par jonction. etc.).

Pour ne pas conclure

Maîtrisé comme moyen d'analyse, l'Urban design peut se montrer un moyen de mesure efficace. La tentative de mêler Urban design et hédonisme économique peut s'avérer fécond pour autant que l'on choisisse avec précision les *déterminants*. À partir des axes définis, il devrait être possible de situer la demande et l'attente aussi bien du public que des décideurs et des aménageurs.

Les natures d'aménagements et de décisions urbaines diffèrent s'ils sont en Europe (politiques) ou en Amérique du Nord (économiques).

L'espace soumis au design urbain est alors soit un espace « civique » à vocation symbolique, soit un espace commercial à vocation de *spacemaking*.

On doit montrer que, en dehors de la forme riche (immeubles de rapport et hôtels particuliers) et la forme pauvre (quartiers denses par accumulation) classiques⁵¹, il n'y a que trois types d'installations urbaines possibles :

- la construction en hauteur pour les « *global nomads* » (les nomades *globalisants*). Cela recouvre les hôtels ou les condos de luxe.
- la construction *sociale* en étage (walk-up ou plus selon le type de financement), en général locative.
- la constructions étalées (ou semi-étalées) en accès à la propriété qui, selon la situation (urbaine ou suburbaine) est liée à l'accession automobile (cf. Banham).

On sait parfaitement que l'Urban design n'intervient pas de la même façon dans ces différents cas. Les déterminants ne sont également pas les mêmes.

Le rôle des fonctions des concertations (enquêtes publiques, etc.) seront également à examiner à l'aune de ces différentes applications du design urbain. Le design urbain est toujours lié à une décision de pouvoir (économique, politique ou les deux) pour des raisons évidentes de financement et d'investissement et surtout de *retour* (politique-électoral ou économique) sur investissement. La concertation est un moyen d'intervention possible, mais fragile et doit être multiplié dans le processus et codifié, sinon encadré légalement. Il n'est jamais définitif.

Dès la conférence de 1956, l'ensemble des problématiques de L'Urban design est posé. Les règles sont définies et les principes d'une nouvelle discipline émergent. On constatera des points de convergence, mais les malentendus entre les acteurs vont également se révéler. Ils vont perdurer et perdurent encore de nos jours. Cela signifie-t-il pour autant que l'Urban design est une notion purement théorique ?

51. On peut remarquer qu'à partir du moment où intervient l'urbanisme, on est dans les deux cas de figure de l'installation urbaine : l'implantation programmée et expansive selon un schéma préétablie (étalement), et une installation « pauvre » tendant à occuper par concentration sauvage (par agglutinement, autant pour des problèmes de place que pour des rendements locatifs et spéculatifs). Un phénomène — dit de gentrification ou d'embourgeoisement — tend ensuite à modifier sociologiquement l'occupation de cette dernière forme, d'abord par des groupes marginaux, puis par des groupes plus riches.

BIBLIOGRAPHIE

- BARNETT, J. (2003) *Redesigning Cities. Principles, Practice, Implementation*, Planners Press, Chicago.
- BEDARIDA, M. (1987) U.S.A. In J. Lucan (ed.), *Le Corbusier : une encyclopédie*, Centre Pompidou / CCI, Paris, 447-.
- BELTEMACCHI, P. (1986) *Chicago, la Großstadt americana*. *Rassegna*, Vol. 27 pages 67-77.
- BENEVOLO, L. (1971) *The Origins of Modern Town Planning*, MIT Press, Cambridge Mass.
- BOSMAN, J. (1992) *C.I.A.M. after the War : A Balance of Modern Mouvement*. *Rassegna*, Vol. 54 pages 6-21.
- BRAUDEL, F. (1967) *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIIIe siècle, Tome 1*, Armand Colin, Paris.
- CÉLINE, L.-F. (1932) *Voyage au bout de la nuit*. Édition de 2001, La Pléiade, Gallimard, Paris.
- CHOAY, F. (1965) *L'urbanisme : utopies et réalités : une anthologie*, Seuil, Paris.
- COHEN, S. (1974) *Physical Context/Cultural Context: Including it All*. *Oppositions*, Vol. 2 pages 1-40.
- CORBUSIER, L. (1937) *Quand les cathédrales étaient blanches*. Édition de 1971, Gonthier, Paris.
- CUTHBERT, A.R. (2007) *Urban Design: Requiem for an Era - Review and Critique of the last 50 years*. *Urban Design International*, Vol. 12 pages 177-223.
- DANESI, S. et PATETTA, L. (1977) *Rationalisme et architecture en Italie*, Electa-France, Paris.
- DE TOCQUEVILLE, A. (1831) *Voyage en Amérique*. In A. de Tocqueville (ed.), *Oeuvres Tome 1*. Édition de 1991, Gallimard, Paris, 28-413.
- DES PASSOS, J. (1928) *Manhattan Transfer*. Traduction de 1989, Gallimard, Paris.
- FEISS, C. (1950) *Out of School*. *Progressive Architecture*, Vol. February N° 2, pages 120-8.
- FEISS, C. (1956) *The Architecture of Redevelopment in U.S.A*. *Progressive Architecture*, Vol. 37 N° 8, pages 120-7.
- FOUCAULT, M. (2004) *Sécurité, territoire, population. Cours au Collège de France, 1977-1978*, Gallimard, Seuil, Paris.
- FRANCASTEL, P. (1956) *Art et technique*, Gonthier, Paris.
- FRANKL, P. (1914) *Principles of Architectural History*. Édition de 1968, MIT Press, Cambridge Mass.
- FREIXA, J. (2006) Josep Lluís Sert et la révision de la cité fonctionnelle. In J.-L. Bonillo, C. Massu and D. Pinson (eds.), *La modernité critique, autour du CIAM 9 d'Aix-en-Provence - 1953*, Éditions Imbernon, Marseille.
- GIEDION, S. (1942) Introduction. In J.L. Sert (ed.), *Can Our Cities Survive ? An ABC of Urban Problems, their Analysis, their Solutions : Based on the Proposals Formulated by the C.I.A.M.*, The Harvard University Press, Cambridge.
- GIEDION, S. (1958) *Architecture You and Me, The Diary of a Development*, Harvard University Press, Cambridge.
- GOFFMAN, E. (1956) *La mise en scène de la vie quotidienne*. Édition de 1973, Éditions de Minuit, Paris.
- GOSLING, D. (2003) *The Evolution of American Urban Design. A Chronological Anthology*, Wiley-Academy, UK.
- GUTKIND, E.A. (1964) *International History of City Development*, Free Press of Glencoe, New York.
- HALL, E.T. (1966) *The Hidden Dimension*, Anchor Books, New York & Toronto.
- HEGEMANN, W. et PEETS, E. (1922) *The American Vitruvius. An Architect's Handbook of Civic Art*, Vieweg, New York.
- HÉNAULT, A.É. (2002) *Questions de sémiotique*, PUF, Paris.
- KEPES, G. (1944) *Language of Vision*. Édition de 1964, Paul Theobald & cie, Chicago.

- KOPP, A., AUBERT-YOUNG, J., FONTAINE, L. et RODRIGES, J. (1975) *Architecture soviétique 1928-1941*, CORDA UDRA-ESA, Paris.
- KOUWENHOVEN, J.A. (1972) *The Columbia Historical Portrait of New York. An Essay in Graphic History*, Icon Editions, Harper & Row, Publishers, New York, San Francisco & London.
- KRIEGER, A. et SAUNDERS, W.S. (ed.) (2009) *Urban Design*, University of Minnesota Press, Minneapolis.
- 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 N° 2, pages 145-72.
- LAVEDAN, P. (1952) *Histoire de l'urbanisme. Époque contemporaine*, Henri Laurens Éditeur, Paris.
- LE CORBUSIER (1923) *Vers une architecture.* Édition de 1958, Éditions Vincent, Fréal & Cie, Paris.
- LE CORBUSIER et DE PIERREFEU, F. (1942) *La maison des Hommes*, La Palatine, Paris.
- LEVI, J.-C. (1948) Témoignage des U.S.A. *Oeuvres et Maîtres d'Oeuvres Trois siècles d'architecture française*, Vol. S.A.D.G. pages 67-9.
- LYNCH, K. (1953) *Theory of Good City Form.* Édition de 1990, MIT Press, Cambridge Mass.
- LYNCH, K. (1990a) *City Sense and City Design*, MIT Press, Cambridge Mass.
- LYNCH, K. (1990b) *Theory of Good City Form*, MIT Press, Cambridge Mass.
- LYNCH, K. et RODWIN, L. (1958) A Theory of Urban Form. *Journal of the American Planning Association*, Vol. 24 N° 4, pages 201-14.
- MANIAQUE, C. (2006) Havard Graduate School of Design, une chambre d'écho pour les CIAM. In J.-L. Bonillo, C. Massu and D. Pinson (eds.), *La modernité critique, autour du CIAM 9 d'Aix-en-Provence - 1953*, Éditions Imbernon, Marseille.
- MANIERI-ELIA, M. (1979) Toward an "Imperial City" : Daniel Burnham and the City Beautiful Movement. *The American City. From Civil War to New Deal*, MIT Press, Cambridge Mass., 1-42.
- MAUMI, C. (2008) *Usonia, ou, le Mythe de la ville-nature américaine*, Éditions de la Villette, Paris.
- MUMFORD, E. (2000) *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960.* Édition de 2002, MIT Press, Cambridge.
- MUMFORD, E. (2009) *Defining Urban Design. CIAM Architects and the Formation of a Discipline, 1937-69*, Yale University Press, New Heaven.
- MUMFORD, E. et SARKIS, H. (éd.) (2008) *Josep Lluís Sert : the Architect of Urban Design*, Harvard University Graduate School of Design, Cambridge.
- MUMFORD, L. (1938) *The Culture of Cities*, Harcourt, Brace, New York.
- MUMFORD, L. (1961) *The City in History : its Origins, its Transformations, and its Prospects*, Harcourt, Brace & World, New York.
- NAIRM, I. (1964) OUTRAGE. *The Architectural Review*, Vol. Numéro spécial 117 N° 702, pages 361-454.
- PEARLMAN, J. (2007) *Inventing American Modernism*, University of Virginia Press, Charlottesville & London.
- RAYNAUD, M.M. et WOLFF, P. (2009) *Design urbain : approches théoriques. Volume 1 : Approches historique et conceptuelle*, Observatoire SITQ du développement urbain et immobilier, Éditions Trames.
- REPS, J. (1965) *The Making of Urban America. A History of City Planning in the United States*, Princeton University Press, New Jersey.
- RITCHOT, G. (1999) *Québec, forme d'établissement. Étude de géographie régionale structurale*, L'Harmattan, Paris.
- RITTICH, W. (1941) *La nouvelle architecture allemande*, Terramare Office, Berlin.
- ROBINSON, C.M. (1903) *Modern Civic Art : or The City Made Beautiful.* Édition de 1970, Arno Press, New York.
- SARTRE, J.-P. (1949) *Villes d'Amérique. Situations, III*, Gallimard, Paris, 71-83.
- SERT, J.L. (1942) *Can Our Cities Survive ? An ABC of Urban Problems, their Analysis, their Solutions :*

*Based on the Proposals Formulated by the C.I.A.M.,
The Harvard University Press, Cambridge.*

SMITHSON, A.M. (1968) *Team 10 Primer*, MIT Press, Cambridge Mass.

TUNNARD, C. et PUSHKAREV, B. (1963) *Man-Made America ; Chaos or Control ?*, Yale University Press, New Heaven & London.

TYRWHITT, J., SERT, J.L. et ROGERS, E.N. (ed.) (1952) *The Heart of the City : Towards the Humanisation of Urban Life*, Lund Humphries, London.

WOLFE, T. (1981) *From Bauhaus to our House*. édition de 1999, Farrar, Straus & Giroux, New York.



**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