



221. LES TERRASSES DE L'AGORA



État 2016. Façade sur la place.

Type de construction : mixte.

Immeuble : R+5, bureaux et commerces, 2 500 m².

Année de construction : 1975.

Adresse : 12 Place des Terrasses de l'Agora, Évry (Essonne).

Cet immeuble habillé de grands carreaux de céramique qui rompt avec l'esthétique traditionnelle du cabinet est situé dans le quartier de l'Agora, en plein cœur de la ville nouvelle d'Évry créée dix ans plus tôt par l'adoption du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne au même titre que les quatre autres villes nouvelles entourant la capitale — Cergy-Pontoise, Marne-La-Vallée, Saint-Quentin-en-Yvelines et Melun-Sénart.

Évry est devenue la préfecture de l'Essonne en 1964, quand le redécoupage administratif de la Seine-et-Oise a donné naissance aux départements de la région parisienne. Des villes nouvelles devaient équilibrer l'attractivité de Paris et constituer une nouvelle armature urbaine. Composée d'Évry, Courcouronnes, Lisses et Bondoufle, une ville nouvelle a été créée sur la commune de l'ancien village d'Évry-Petit-Bourg. Cette décision politique forte fut accompagnée d'un projet de ville qu'un syndicat d'agglomération nouvelle (SAN) fut chargé de réaliser.

Le territoire choisi est considéré comme une surface lisse et libre. La ville s'y implante comme une somme de réseaux fonctionnels : séparation des flux automobiles et piétonniers, division de la ville en secteurs (habitat, commerces, équipement et activités). L'Agora, nom choisi en référence à la place principale au cœur des cités grecques antiques, est représentative de cette pensée urbaine, fondée presque exclusivement sur la fonction et l'usage, où l'aménagement en lui-même du territoire disparaît. Le choix des dallages et les efforts paysagers témoignent cependant d'une exigence de qualité.

C'est un immeuble de bureaux assez important que nous avons réalisé dans la ville nouvelle d'Évry. La seule grosse difficulté du projet tenait dans le fait que le bâtiment devait être partiellement construit sur un passage d'autobus, ce qui a nécessité des fondations spéciales pour passer au-dessus de ce petit bout de tunnel. Sinon, ce sont des bureaux, et ce n'est pas terrible, terrible, enfin c'est pas mal.

Les villes nouvelles, je m'en suis occupé à l'époque où j'ai fait la connaissance de Paul Delouvrier¹, le haut fonctionnaire le plus remarquable que j'aie rencontré. Il avait été nommé Délégué général au district de la région de Paris et avait emmené le général de Gaulle visiter la région parisienne en hélicoptère. Il avait compris qu'il n'y avait pas de schéma directeur d'aménagement valable, et qu'il était temps de commencer à imaginer ce qu'allait devenir Paris, sa région et l'Île-de-France dans une période, les années 1965-66, où il y avait une forte pénurie de logements et où l'on a énormément construit.

Avant 1965, on avait construit beaucoup de villes-dortoirs, c'est-à-dire des ensembles de logements très importants, très hauts. Aujourd'hui, ces logements sont répugnants et les immeubles sont souvent bons pour la démolition, par suite d'une gestion désastreuse. Il y a des quartiers qui ne sont même plus accessibles à la police, qui est tout de même train de regagner du terrain dans certaines communes.

Un adjoint de Delouvrier, qui s'appelait Vaujour², m'a demandé si je pouvais représenter la profession au sein du Conseil économique du District, l'ancêtre du Conseil économique et social (CES). J'y ai donc représenté l'Ordre des architectes et le syndicat des architectes dont j'avais été président. C'est d'ailleurs un peu à ce titre que je suis entré au Conseil économique et social en 1965 comme membre associé, et j'y suis toujours en tant que membre d'honneur.

En 1965, le schéma directeur a été lancé pour créer cinq villes nouvelles³ et, disons-le carrément, j'ai fait du prosélytisme à mort pour ces villes nouvelles. J'étais le rapporteur d'une commission des villes nouvelles et, pendant des années, j'y ai fait un travail énorme, avec des rapports de trois cents pages, rédigés d'ailleurs avec le concours d'un géographe.

Paul Delouvrier n'était pas seulement un homme exceptionnel, un des très grands commis de l'État, il savait aussi fort bien choisir les directeurs des villes nouvelles. C'est avec eux que j'ai créé, dans les années 70, l'Association française des villes nouvelles. Au départ, nous n'étions que six ou sept, mais nous avons grandi. Cette association, qui m'a beaucoup occupé, nous l'avons dissoute il y a quatre ou cinq ans, pour créer l'Association française de développement urbain. Elle fonctionne très bien, nous comptons 150 membres, venant surtout de la société civile, quelques élus, des directeurs de la DDE, des directeurs de la défense, etc.

La plupart des directeurs des villes nouvelles étaient des ingénieurs des Ponts qui se battaient vraiment pour la réussite de leurs projets et qui organisaient des réunions et des conférences. Les échanges étaient souvent vifs. Beaucoup ont attaqué le concept, y compris des architectes, comme notre ami Jean Balladur⁴, qui pensait qu'il fallait construire un Paris II ou un Paris bis à Versailles. J'étais tout à fait

opposé à cette idée d'aller caser des centaines de milliers de gens à côté de Versailles. Il fallait d'évidence créer plusieurs villes sur les sites qui avaient été choisis. J'ai rencontré deux ministres, Chalandon et Guichard, que j'avais été voir pour leur parler des villes nouvelles. Ils ne les connaissaient pas, n'y avaient jamais mis les pieds. Ils s'y opposaient en disant que les villes nouvelles, il ne fallait pas les construire aussi près, mais à cent kilomètres au moins de Paris, parce que la population de toutes les villes situées dans un périmètre de cent, cent cinquante kilomètres, s'est développée tout autant, sinon davantage, que la région parisienne. C'était idiot. En réalité, le besoin se faisait sentir en Île-de-France, là où se créaient les emplois, et il fallait bâtir des logements correspondant à ces emplois.

Quand le président Giraud⁵ a pris la tête de la région, il a créé une commission mixte, la seule qui ait existé, composée pour moitié d'élus et pour le reste de personnes issues de la société civile. Je faisais le lien entre tous ces gens-là et je me souviens encore de la présentation de mes rapports dans la grande salle du CES en présence d'ennemis des villes nouvelles. Je devais répondre à leurs attaques. On nous disait que Saint-Quentin-en-Yvelines concurrençait Versailles, ou Melun-Sénard Melun. Cergy-Pontoise était la seule ville nouvelle qui étaient dirigées par des gens de droite. Dans les quatre autres, les syndicats d'aménagement étaient pilotés par des gens de gauche, en général des rocardiens.

À Cergy, les responsables de la ville nouvelle étaient très attentifs aux rapports que je rédigeais sur leur travail et sur les décisions qu'ils prenaient. Dès le début, je les ai attaqués, mais sans succès, sur la question de la mixité sociale. Ils s'inspiraient un peu des théories de Le Corbusier qui voulait la séparation, pas la mixité. On aurait pu tenter d'imiter les immeubles parisiens où les classes sociales se mélangent parce que les premiers étages ou les entresols, et les chambres de bonne au dernier étage, ne sont pas les parties nobles.

On n'a jamais su le faire, et pourtant c'était possible, puisque cela s'est fait à l'étranger, et exceptionnellement en France. Résultat, on a créé des ghettos. Si les fameuses pyramides d'Évry se sont ghettoïsées, c'est d'abord parce que l'office HLM y a logé des gens qui n'étaient pas habitués à notre culture, beaucoup de Nord-africains, des noirs, etc. Alors, les premiers occupants sont partis, vous connaissez l'histoire de Chirac et des odeurs de cuisine.

J'ai aussi critiqué leurs plans de développement. Pour trouver de l'argent pour continuer à bâtir ces villes avec l'aide de l'État, avec les prêts bonifiés qui permettaient d'acheter des terrains, de faire l'assainissement, les routes, les voies, les équipements publics, etc., il serait judicieux de construire des immeubles de trois ou quatre étages pour loger davantage de personnes plutôt que de faire de l'individuel. Je n'ai jamais réussi à les convaincre. Je me souviens de discussions avec certains directeurs. Je leur disais, vous êtes en train de construire des pavillons, alors qu'il faudrait densifier, densifier, mais, comme les pavillons se vendent bien, et que vous avez besoin d'argent, vous préférez continuer à construire des pavillons. Cela dit, j'avais d'excellentes relations avec Bernard Hirsch⁶ qui avait écrit un livre remarquable sur la question.

Aujourd'hui, on reprend le schéma directeur qui avait été approuvé par la Région, et qui a été cassé par le président de la République parce qu'il manquait d'ambition. Un nouveau schéma a été mis en place, et on le réétudie maintenant, avec deux ou trois ans de retard. Il doit être remis en route d'ici un an ou deux, avec de nouveaux objectifs, c'est-à-dire la construction de dizaines et de dizaines de lignes qui vont partir de toutes les gares terminus des métros, qui vont desservir Saclay, et qui vont relier Orly et Roissy, avec des métros ultrarapides sans conducteur.

Avec le découpage de la Seine-et-Oise en plusieurs départements, j'ai été amené à rencontrer les nouveaux préfets et tous n'étaient pas favorables aux villes nouvelles. Un jour, je me suis dit, c'est tout de même un peu bête, parce qu'après tout, moi aussi, je suis capable de construire dans les villes nouvelles. Quand Olivier [Lesné] était président des architectes de la Seine (SAS), il y consacrait beaucoup de temps, mais cela ne nous a jamais rapporté une affaire, et pour moi, quand j'ai été nommé à la Région, ce fut pareil. Les titres officiels, c'est très bien sur une carte de visite, mais ça n'apporte rien... Un jour à

Évry, je crois que c'est à Évry, mais je n'en suis pas sûr, un gros promoteur, genre Cogedim, nous a demandé si nous avions la possibilité d'y réaliser une opération. Alors j'ai été voir le petit préfet Doublet que je connaissais bien. Il m'a répondu : « pas de problème, on vous fait tout à fait confiance, on sait que vous ne mêlerez pas les pincesaux. » Je n'ai jamais été chercher des affaires dans les villes nouvelles parce qu'il y avait un risque de conflit d'intérêts. La preuve, c'est que c'est Gardin⁷, le patron de Médéric, qui siégeait au CES, qui savait que j'étais architecte et que nous avions un cabinet important, qui est venu me chercher et pas l'inverse. Quand j'ai fait la [gare de Cergy](#), je crois que nous avons été plusieurs choisis sur dossier, il n'y a pas eu de concours et c'est vrai que c'était une construction dans les villes nouvelles, tout comme cette opération de bureaux au cœur d'Évry⁸.

1. Paul Delouvrier (1914-1995). D'abord inspecteur des Finances, il est nommé en 1945 directeur du cabinet de René Pleven, alors ministre des Finances, puis chef de la division financière du Commissariat au Plan (1946-1947), avant de devenir directeur général adjoint des Impôts (1948-1953). Après un cursus prestigieux dans les cabinets ministériels de la IV^e République auprès de René Mayer, il est nommé délégué général du gouvernement en Algérie de 1958 à 1960. Sa mission : conduire conjointement la pacification et le développement économique en mettant en œuvre le Plan de Constantine. En 1969, le général de Gaulle le nomme président d'Electricité de France. poste qu'il conservera jusqu'à sa retraite. De 1962 à 1968, il sera responsable du district de la région parisienne et l'âme des villes nouvelles (voir l'ouvrage de Roselyne Chenu : Paul Delouvrier ou la passion d'agir, paru aux Editions du Seuil en 1994).
2. Jean Vaujour (1914-2010). Membre du corps préfectoral, il est nommé en 1953 directeur de la Sécurité générale en Algérie. En 1960, Paul Delouvrier lui demande d'assurer la direction de ses cabinets civil et militaire au moment où lui-même est investi de la fonction de Délégué général du gouvernement en Algérie. Pendant 9 ans, les deux hommes vont travailler ensemble. En 1969, il devient préfet de Seine-et-Marne.
3. Cergy-Pontoise, Saint-Quentin-en-Yvelines, Melun-Sénart et Évry.
4. Jean Balladur (1924-2002), architecte de La Grande Motte.
5. Michel Giraud (1929-2011) fut élu en 1976 premier président de l'Île-de-France, farouche partisan de la décentralisation et considéré comme le « père fondateur » de la région.
6. Bernard Hirsch (1927-1988), ingénieur et urbaniste, principal concepteur de Cergy-Pontoise, père de Martin Hirsch. Il est l'auteur de L'Invention d'une ville nouvelle : Cergy-Pontoise, 1965-1975, récit d'un témoin, préf. Jean-Eudes Roullier et Guy Salmon-Legagneur, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, Paris, 1990, 293 p.
7. Jean Gardin (1915-2007), licencié en droit, exerça de nombreux mandats d'administrateur d'institutions sociales, dont la Médéric. Il fut également président de 1973 à 1976 du Comité économique et social de la Région d'Île-de-France (1973-1979) où siégeait Emmanuel Bernadac.
8. Entretien avec Emmanuel Bernadac enregistré en 2011.

En 1974, Emmanuel Bernadac a publié dans la revue *Techniques et sciences municipales* (T.S.M. 69^e année, n° 2, pp. 75-81) le texte d'une conférence consacrée à la croissance des villes et au rôle de l'architecte-urbaniste.

Croissance urbaine et taille des villes

E. BESNARD BERNADAC

*Rapporteur de la Commission mixte des villes nouvelles
du Comité consultatif, économique et social*

La croissance urbaine, phénomène irréversible, oblige à concevoir et à mettre en œuvre, dans le cadre de l'aménagement du territoire, une politique d'organisation urbaine prenant en compte la répartition de cette croissance.

Sur ce problème très complexe et qui donne lieu à des opinions très diverses, M. BESNARD BERNADAC a prononcé le 18 décembre 1974, dans le cadre des conférences mensuelles de l'A.G.H.T.M., une remarquable conférence que nous sommes heureux de publier ci-après.

La prospective urbaine se fonde principalement sur l'évolution mondiale constatée. Mais depuis peu, il devient presque gênant de parler de croissance.

Et pourtant ce serait une erreur de ne plus y penser et d'oublier qu'il s'agit non pas d'un phénomène inéluctable, planétaire ou fatal mais irréversible en bien des domaines : démographie — urbanisme et même économie. En admettant que les prochaines décennies voient s'équilibrer sinon se ralentir le phénomène, il faut au moins tenir compte de la « lancée » ainsi que des effets à endiguer et plus que jamais organiser la cité de demain.

En France, aujourd'hui 52 millions d'habitants, demain pour un bâtisseur, si l'on tient compte de la durabilité des constructions, 75 millions. Aujourd'hui 30 millions d'habitants dans les villes, sans doute 45 millions en 1985-1990.

En vingt-cinq ans, 10 millions de logements seront construits en « villes ». Où habiteront les 30 millions de personnes que cela représente ? Dans quelles villes ? Il est clair que l'on ne peut les mettre toutes dans les villes existantes traditionnelles, de taille réduite. Imagine-t-on la France avec trois cents fois 100 000 habitants réinsérés dans ou à côté des villes actuelles autres que les grandes agglomérations.

Ceux qui refusent l'organisation urbaine à la dimension des problèmes actuels imaginent-ils la défiguration qu'ils préparent des villes petites et moyennes qu'ils défendent passionnément mais avec naïveté ou démagogie.

Qu'est-ce que la ville ? Il est paradoxal de penser que le mot vient de « villa »: ferme, maison rurale en latin. En donner une définition paraît présomptueux. La plupart des géographes ou spécialistes y ont renoncé. C'est un constat de l'évolution historique : l'objet est trop vague, « une ville est une ville, un point c'est tout ». Chaque ville diffère de toutes les autres : il n'y en a pas deux semblables. Jusqu'ici, sauf quelques exceptions de villes créées de toutes pièces en peu de temps, la ville (en tant que réalité) n'est cernée qu'à travers sa lente évolution ou ses caractéristiques propres. Comme il a été dit (Signification du phénomène urbain, Luc Thore) la ville est de l'histoire solidifiée. Il y a des villes marchés (Parthenay), des villes industrielles (Manchester, Pittsburgh), portuaires (Rotterdam, Hambourg), administratives (Washington, Brasília, Canberra), culturelles (Oxford), religieuses (Rome, Bénarès, Lourdes), thermales (Vichy). La ville possède souvent plusieurs de ces fonctions et s'en distingue encore par son importance, du centre local (Châteaubriant par ex.), au centre régional (Tours), ou national (Lyon), jusqu'aux grandes métropoles économiques que sont les principales agglomérations mondiales.

Le concept classique de la ville est l'idée que l'on se fait de la formation d'une agglomération autour d'une ancienne cité. C'est la réunion organique et relativement considérable de tout ce qui forme le domaine bâti, et dont les habitants travaillent pour la plupart à l'intérieur de l'agglomération au commerce, à l'industrie, à l'administration.

Elle joue toujours son propre rôle, exerce son attrait, son influence dans toutes sortes de domaines : économie, culture, politique. Le rejet de la ville importante correspond bien souvent à une réaction de crispation au passé, ou encore à la recherche de la nature, de la campagne, tant que l'on n'a pas su encore s'adapter à la croissance démographique et économique. Ce rejet est dû surtout aux nuisances : l'automobile en particulier, et la pollution en général.

Ne condamnons pas la ville trop vite mais, parce qu'elle est nécessaire, cherchons plutôt comment y bien vivre. Sait-on comment vivaient les habitants des villes souterraines de 10 à 15 000 habitants parfois, en Cappadoce ? Ceux des grandes cités comme Pékin, Rome ? Qu'a-t-on fait pour les ouvriers des villes industrielles qui se sont développées avant toute prise de conscience de l'urbanisme ?

Tout ce que l'on peut savoir sur la ville est que la notion d'échelle est extrêmement relative et qu'en fait la taille des villes (fonction d'un trop grand nombre de facteurs) est un faux problème.

1. — Croissance économique, démographique. Croissance urbaine

Le bond démographique, les progrès de la science et l'industrialisation ont eu pour conséquences ces énormes concentrations urbaines de population autour des villes déjà existantes et mal préparées à les accueillir.

Faut-il freiner, voire bloquer cette croissance ? Comment, par quels moyens de coercition ?

Ce n'est pas le progrès qui est gênant en soi, c'est l'imprévision de ses conséquences ou l'impossibilité parfois d'y faire face assez vite et dans tous les domaines à la fois. Aurait-on, par exemple, laissé se développer autant, même en régime libéral, l'automobile si l'on avait mesuré et prévu avec lucidité et honnêteté toute ses conséquences et son coût réel en tenant compte de tous ses effets directs et indirects ? Est-ce l'auto qui condamnera la ville et peut-on faire des villes nouvelles réussies dans cette sorte de civilisation qu'elle crée ?

L'aménagement du territoire et l'organisation urbaine.

Il ne peut y avoir d'organisation urbaine à un endroit donné autrement qu'en étendant la réflexion bien au-delà de la région. L'aménagement du territoire, s'il doit aider à la répartition de la croissance, ne peut baser sa politique sur un éparpillement systématique.

Un tel aménagement doit faire apparaître la solidarité nécessaire entre toutes les communautés urbaines, montrer l'interdépendance qui existe entre les métropoles et leur région comme entre Paris et la Province. L'utilisation des moyens qui permettent de décentraliser, déconcentrer et desserrer est délicate et il est bien difficile de distinguer entre ces trois types d'opérations.

Peut-on parler aussi de désindustrialisation ou même, de détertiairisation sans mesurer d'un côté les conséquences entraînées par les départs, d'un autre, les dispositions à prendre pour réinstaller usines et bureaux « ailleurs » dans des conditions qui soient favorables et comparables en résultats. Mais la rentabilité est un autre problème.

Pour en revenir à la croissance, il faut tenir compte essentiellement pour les grandes villes de la croissance résiduelle incompressible, c'est-à-dire en dehors des mouvements migratoires et de l'immigration. Paris ne se développe plus au détriment de la province.

N'oublions pas que le schéma de la région parisienne a été basé sur une croissance plus rapide pour l'ensemble des villes françaises d'une certaine importance, que pour Paris et sa région. C'est heureusement ce qui s'est passé et se manifeste de plus en plus.

Dans cette région la « question centrale, disait récemment M. Maurice Doublet, n'est pas de savoir comment bloquer son développement, mais de localiser une croissance résiduelle incompressible. C'est tout l'objet du S.D. ». Ce n'est même pas de l'organisation de cette région dont il faut parler mais en vérité de sa réorganisation.

Là comme partout ailleurs, c'est donc le problème de localisation qui se pose. Chaque année en France, près de 600 000 logements se construisent. Où les construire, comment les répartir ? Certains pensent encore au « désert français », aux petites villes, aux villes moyennes. Faut-il dire, comme Alphonse Allais, pour les satisfaire, construisons donc les villes à la campagne.

L'éclatement des villes, le « saupoudrage » conduirait infailliblement à l'effet de tache d'huile des zones urbaines transposé à l'échelle du pays.

Ce ne serait plus de l'aménagement du territoire dont il faudrait parler, mais de son désordre, de son anarchie.

Les besoins de la ville.

La ville ne peut être jugée, critiquée, estimée, qu'en fonction de l'ensemble des conditions de réussite qui lui sont nécessaires ou même de la satisfaction de ses besoins énumérés schématiquement ici : — L'espace, matière première et garant de tout urbanisme, favorise l'équilibre des densités de population, les espaces verts ou les espaces de transition entre les noyaux urbains, la réalisation des équipements d'infrastructure ou de superstructure.

— La communication, car depuis l'existence des plus anciennes cités, on sait le rôle que jouent les possibilités de contacts, de rencontres, d'« échanges ». Rien de plus important que le cœur de la ville : que le centre-ville soit plus ou moins fort, que l'on démultiplie davantage ou non les noyaux ou poly-centres, les centres secondaires.

— L'indépendance. Il s'agit là d'un besoin profond, essentiel, qui va de pair avec la possibilité de choisir, qu'il s'agisse du lieu de travail, du logement individuel ou collectif, acheté ou loué, de l'école, des équipements collectifs, des sports et des loisirs, de la façon « d'acheter ». Choix aussi d'un mode de vie urbaine dans l'isolement ou dans la partie la plus dense du centre. La taille joue donc un rôle considérable car elle est aussi un facteur d'indépendance et de choix plus vaste pour l'emploi, l'habitat, la culture du corps et de l'esprit.

— L'intégration. La protection de la personne qui peut s'isoler ne doit pas l'empêcher de rejoindre les autres et de s'identifier. Intégrer l'homme dans un environnement urbain, dans un juste équilibre entre le monde bâti parfois écrasant et la nature sont une des tâches les plus graves et délicates du planificateur. Il faut penser en même temps à l'intégration des équipements publics et privés, ramener les ensembles commerciaux, les « grandes surfaces » type « Carrefour », en les repensant largement, dans la ville même et non les laisser dans les champs, ce qui apparaîtra un jour comme un véritable non sens, quels que soient les avantages (prix, accès automobile) qui puissent être mis en avant. Intégrer, c'est encore réaliser en parallèle les emplois, les logements, les équipements sociaux, éducatifs, culturels, sportifs, les équipements de transport, les grandes bases de loisirs, lieux privilégiés des rencontres au niveau régional.

— La qualité de l'environnement. En matière de vie urbaine enfin, comment ne pas insister par dessus tout sur la nécessité de ne pas imposer, entre autres nuisances, celle de la laideur. Un cadre de vie, c'est alors et surtout une architecture, de la silhouette du paysage urbain, parfois créé de toute pièce jusqu'aux formes les plus modestes et dans leur moindre détail, des fonctions urbaines les plus pures à la poésie la plus sensible.

— L'économie d'énergie. L'homme a toujours cherché à diminuer sa fatigue, à économiser ses forces. Il faut donc chercher pour la ville les modes de transports nouveaux et les mieux adaptés ; des systèmes nouveaux de services de l'évacuation des déchets (1 kg de déchet solide par jour et par habitant, 250 l d'eau, etc.) aux technologies les plus avancées — comme la télédistribution — chercher surtout à raccourcir la distance du lieu de travail et de l'habitat. Par définition, une bonne organisation urbaine voulue et respectée économise l'énergie des habitants, augmente leur temps libre et leur donne la possibilité d'apprécier la qualité de la vie.

— *L'innovation. Il s'agit d'un besoin de plus en plus difficile à satisfaire autrement qu'en ville nouvelle. Car la ville nouvelle qui se bâtit sur des terrains vierges peut prévoir et installer les infrastructures les plus modernes et ménager l'avenir. La différenciation des circuits piétons-automobiles, les systèmes de circulation qui leur sont adaptés, les transports en commun en « site propre » par exemple (véhicules programmés — urba, etc.), les transports nouveaux comme l'aérotrain, les liaisons nouvelles de télécommunications, les localisations des parkings souterrains, l'utilisation des techniques de chauffage urbain, les grands centres commerciaux intégrés à la vie et à la ville... sont autant de possibilités qui ne sont offertes qu'aux villes nouvelles et qui se répercutent sur le mode et le cadre de vie des habitants. La synthèse de ces besoins schématisés, énoncés sous la forme de principes vus d'après C.A. Doxiadis, peut servir à rechercher la qualité de la ville et à accueillir les masses des populations urbaines.*

Mais où les accueillir, comment les contenir et dans quelles limites ?

2. — Taille de la ville

La connaissance, même superficielle, de ce phénomène de croissance urbaine, montre à l'évidence qu'il y a dans la solution aux problèmes posés une question d'échelle qui entraîne des changements d'importance.

Villes d'hier et villes de demain.

Il n'est plus possible, même s'il faut parfois le regretter, de comparer les villes de demain, à celles d'hier. Les villes « traditionnelles » ne peuvent répondre à l'ampleur des besoins. Sans aller jusqu'aux conurbations qu'il faut contrôler et limiter, et en rejetant absolument toute forme de gigantisme, on doit chercher et trouver l'équilibre dans différentes formes d'aménagement, d'extension et principalement de création de villes nouvelles.

Nous avons à réaliser 5 à 600 000 logements chaque année d'ici la fin du siècle. Ceci suppose déjà que l'on freine d'une manière ou d'une autre la croissance et que l'on ne tienne pas compte de l'augmentation proportionnelle des besoins due à la démographie. Un simple calcul montre qu'en vingt-cinq ans on atteint le chiffre de 15 millions de logements, soit au moins 45 millions d'habitants à installer quelque part. Nous n'en retenons que les deux tiers en ville (chiffres en-dessous des pourcentages prévus pour la population urbaine). Nous l'avons vu, 10 millions de logements et 30 millions de personnes sont un problème de masse déjà suffisamment difficile à résoudre. Si un tiers seulement est à prévoir en villes nouvelles à terme (soit un nouveau logé sur cinq), il faudrait réaliser quelque trente villes nouvelles d'un peu plus de 300 000 habitants, chiffre que l'on s'accorde à retenir comme valable.

Neuf seulement sont en cours aujourd'hui et l'on sait le temps qu'il faut et qu'il est nécessaire de prendre pour les réussir.

Les limites de la taille des villes.

La taille proprement dite de la ville est fonction de sa situation géographique, de son rôle économique, de son adaptation au milieu naturel et de la satisfaction aussi large que possible des aspirations et du mieux-être de ses habitants : confort, commodités, services de toutes natures. Face à la diversité des « personnalités » urbaines, on ne peut définir un canon, il n'y a pas de dimension idéale.

Ce que l'on sait simplement, c'est qu'il y a d'un côté, l'antonyme de la ville, c'est-à-dire la campagne avec ses hameaux, ses villages, ses bourgs et petites villes, de l'autre la ville qui doit apporter un minimum des avantages et commodités indispensables aux zones urbaines.

On ne peut imaginer de fournir d'une manière égale des services sur toute l'étendue du territoire ; il faut un grand rassemblement d'hommes même si l'on raccourcit les distances par la rapidité des transports pour permettre à tous de trouver « en ville » ce qui doit être offert aujourd'hui.

Certaines fonctions n'apparaissent qu'avec les villes de certaine importance. Lorsqu'elles sont isolées géographiquement, elles ne peuvent plus se suffire à elles-mêmes comme dans le passé. Il existe effectivement et de plus en plus une dynamique indiscutable de la ville jusqu'au système urbain.

Mais à la taille, il y a des limites naturelles, économiques, humaines, physiologiques et psychologiques. Les grandes métropoles comme Tokyo, Londres, New-York, Pékin, Sao Paulo doivent, comme Paris aujourd'hui, régresser lentement pendant que la population urbaine dans ces pays continuera, en général, à croître. Il importe de déceler à temps les facteurs d'éclatement, de débordement, d'enflure. Ils se caractérisent par divers paramètres tels que la dimension, la population excessive et la surdensité. Les uns comme les autres sont des facteurs de gêne et de nuisances, de traumatisme psychique et émotionnel. Mais ces aspects pathologiques de l'inadaptation au mode de vie doivent être attribués beaucoup plus à la société industrielle qu'au fait urbain lui-même.

Bien sûr, il faudra toujours payer les avantages d'une société rassemblée, d'un certain nombre d'inconvénients. De tous temps, « à chaque poussée nouvelle d'urbanisation, se sont fait entendre les protestations vigoureuses des partisans de la civilisation traditionnelle, se sont multipliés les avertissements contre les inconvénients et les dangers de la vie urbaine » (Prospective n° 11). La taille, la dimension de la ville se définissent en quelque sorte par l'absurde. L'analyse que l'on commence à faire des très grandes villes devrait permettre de percevoir les symptômes et d'établir un diagnostic de croissance excessive poussée jusqu'à l'impossible, l'économiquement insupportable et parfois le danger : asphyxie, blocage de circulation, pollution atmosphérique, dislocation des relations sociales, apparitions d'attitudes asociales. Un symptôme très caractéristique de limite est celui de l'inadaptation des infrastructures de toutes natures aux besoins et aux progrès.

Lorsqu'une ville est en « perpétuels travaux » qu'il s'agisse de rénovation, de travaux de voirie, d'élargissement de rues, de passage d'égouts, de canalisations nouvelles de gaz, d'eau, d'air comprimé, de chauffage, de câbles d'électricité, de téléphone, de télédistribution, qu'il s'agisse de travaux souterrains ou aériens, c'est-à-dire que la ville n'a plus l'espace nécessaire pour ces installations, c'est qu'elle frôle ou même dépasse ses limites. Incompressible, vouée à la paralysie, elle est atteinte de « gigantisme ». A ce moment, elle justifie ce que disait Rainer Maria Rilke : « Les grandes villes ne pensent qu'à elles-mêmes et entraînent tout dans leur hâte dévorante ».

La taille de ville n'est pas seulement une question de nombre d'habitants mais aussi d'occupation et d'étalement dans l'espace. Il faut éviter de couper la ville en tranches « travail — logements — achats, etc. ». Au-delà d'un certain étalement, il n'y a plus de ville même si les divers centres d'un « ensemble urbain » apparaissent suffisants et que les distances en temps entre les éléments sont relativement courtes. C'est le cas de Los Angeles qui s'étend sur plus de 100 à 120 km.

Les « nébuleuses urbaines » ou mégapoles comme celle de Boston à Washington avec New-York en son centre sont encore un autre problème.

Un certain nombre d'études montrent que les équipements d'accompagnement ou structurants devenus nécessaires correspondent à un nombre minimum d'habitants. Il s'agit de tous ceux qui ont trait entre autres, à l'éducation, à la formation, à la santé, à l'enseignement supérieur, aux échanges commerciaux, culturels, aux activités économiques y compris le développement accéléré du « quaternaire » avec

l'Administration des affaires publiques et privées, aux activités de recherche, d'information, aux loisirs et leur domaine est immense, aux besoins de sécurisation, de protection, aux déplacements.

Le nombre minimum d'habitants formant la ville est aussi fonction du pays lui-même compte tenu de sa taille, de sa situation internationale ou continentale, de sa région et de son contexte géographique, économique etc. Il n'y a donc pas d'optimisation de taille autre que celle qui serait déterminée par différentes caractéristiques propres à ces éléments en particulier.

Un exemple d'inadaptation très frappant est celui des villes nouvelles anglaises, qui n'ont pas tenu compte d'un développement pourtant prévisible et connu.

C'est pourquoi, depuis 1964, il a fallu repenser le problème de la taille des villes nouvelles qui sont prévues maintenant non plus pour 60 000 habitants mais pour 200 000 (Milton Keynes, 250 000) en même temps que l'on a cherché à accroître, parfois très sensiblement, les villes nouvelles existantes surtout dans la région londonienne.

Crawley par exemple prévue pour 60 000 habitants en a 80 000 et passerait centre d'un ensemble de 500 000 habitants.

En ce domaine particulièrement, le risque est moindre de prévoir plus que de voir trop court. Il est difficile et ruineux un jour d'agrandir une ville qui n'a pas été faite pour une extension importante et l'expérience malheureuse anglaise n'a porté que sur vingt ans puisque les plans d'Abercrombie datent de 1944. Ce nouveau type de développement entraîne donc des solutions et des caractéristiques propres à notre époque quels que soient les freins qui puissent être mis en place à la croissance. C.A. Doxiadis l'a montré dans une étude pour la « National Association of Manufacturers » aux U.S.A. et qui porte sur douze villes américaines. Il montre par exemple (D.A. Rewiew, Jim Antonin et Killen) que la ville de Syracuse couvre une surface au centre de 65 km², une surface urbaine de 107 km² et une surface métropolitaine de 6 890 km². Dès 1960, les habitants s'y rendaient journellement parcourant plus de 156 km. Les gens habitaient des centres de 21 419 km² et certains d'entre eux travaillaient dans des villes proches telles que Utique ou Rome à quelques 80 km vers l'est. La véritable cité de Syracuse avait une surface 329 fois plus grande que le centre limite à ses frontières administratives. Ce phénomène n'est pas propre à Syracuse. Cette étude a révélé qu'en 1960 les douze villes dont il est question couvraient en moyenne une surface de 161 km² et une surface urbanisée de 422 km², soit une étendue 2,7 fois plus importante, et une surface métropolitaine de 4 342 km², soit 27 fois plus importante.

Les personnes parcourent ainsi des distances de 204 km (Albuquerque, New Mexico) et habitent dans des endroits qui s'étendent sur 26 520 km² en moyenne, c'est-à-dire 164 fois plus grands que le centre de la ville lui-même.

On s'est aperçu que ces villes avaient en moyenne une population de 336 000 habitants. Leurs zones urbanisées en comptaient 530 000, soit 1,6 fois plus, leurs zones métropolitaines 639 000 soit 1,9 fois plus et celles qui empiétaient sur d'autres zones en comptaient 871 000 soit 2,6 fois plus. Leur étendue était donc 164 fois plus importante et leur population seulement 2,6 fois plus forte.

Vu sous cet aspect, deux points apparaissent d'abord. Le premier, montre à quel point cette crise d'urbanisation est une crise de transition : la transformation de la petite ville traditionnelle en une « ville universelle », le second, que l'espace peut aussi être une trop grande facilité qui conduit au relâchement de la cité dans un éparpillement ou un étalement qui n'a été possible pratiquement qu'avec l'automobile. On pense évidemment tout de suite à l'habitat pavillonnaire et à ce qu'il peut aussi représenter d'aléatoire pour le citoyen plus ou moins bien installé dans la nature.

Le seuil de la croissance : la densité.

La vraie limite n'est donc pas la taille en soi, c'est le développement anarchique, le phénomène « banlieue », comme aussi la méconnaissance de l'utilisation appropriée de la densité.

Il est démontré que les schémas d'urbanisme sont indispensables car la construction en cercles concentriques n'est plus valable. Il faut se préoccuper de l'équilibre des vastes régions métropolitaines si l'on veut préserver les zones urbaines et leur environnement naturel de ravages irréparables.

Ce n'est pas en construisant de nouvelles villes loin des métropoles et l'expérience londonienne l'a démontré, ni en encourageant plus ou moins volontairement le développement des villes existantes que l'on localisera heureusement la croissance résiduelle incompressible d'une région importante.

Tout schéma doit être un compromis réaliste entre les urbanisations diffuses que l'on ne peut éviter, sauf à employer des moyens de coercition inadmissibles et les urbanisations volontaires : centres urbains nouveaux ou villes nouvelles pour la région parisienne par exemple.

Il faut, enfin, comprendre, que le desserrement des grandes villes, la création de polycentres, de villes nouvelles plus ou moins constituées elles-mêmes de noyaux urbains, la restructuration des agglomérations consiste en fait à organiser ou réorganiser, urbaniser et non faire plus.

Le seuil véritable, essentiel et déterminant de la croissance est la densité utilisée aussi comme élément de contrôle et comme indicateur.

C'est le « bourrage » qui forme le goulot d'étranglement et provoque l'insatisfaction du citoyen beaucoup plus que la dimension même de la ville.

On ne s'écarte pas sans risque d'un rapport judicieux entre la population et la capacité de la ville avec ses diverses fonctions. Encore faut-il, surtout pour les villes existantes, ne pas accorder au Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.) des vertus exagérées.

La crédibilité de la ville qui ne doit pas avoir seulement une figure mais une âme, est fonction de la densification des éléments qui la composent.

Il est donc plus intéressant d'étudier ce qui n'a jamais été fait très sérieusement, le niveau de densité le plus adapté aux besoins et aspirations des habitants sans oublier qu'il doit être très diversifié par définition.

L'espace qu'il faut maîtriser sur le plan foncier doit être à son tour maîtrisé par les règles de densité de telle manière que l'ensemble des composants de la ville puisse être installé ou réservé en laissant aux espaces verts plantés et intersticiels une part prépondérante. Il est sûr en effet, que cette dernière exigence s'est considérablement accrue depuis peu et qu'elle doit être satisfaite sans sacrifier par trop à des « aspirations rurales », que nous ressentons tous plus ou moins.

Encore une fois ce n'est pas en essayant de faire des villes à la campagne que nous pouvons résoudre les problèmes de croissance, mais en saisissant sans complexe la réalité de la ville. Selon Berry et Horton (Geographic Perspectives on Urban Systems), cette réalité de la ville, du secteur central aux secteurs périphériques, est mise en évidence par les structures de densité ou d'occupation du sol.

Le problème des villes moyennes et petites. Les villes nouvelles.

C'est pourquoi nous pensons qu'il est irréaliste de mettre systématiquement en avant, comme une redécouverte, les villes moyennes ou les petites villes. Il s'agit là souvent de nostalgie, sinon pour certains de démagogie, pour d'autres encore d'impossibilité d'appréhender l'organisation de l'espace ou de refuser la croissance, même l'irréductible avec toutes les conséquences que cela comporte. On peut, sans doute, mais à quoi bon, le regretter, mais l'on ne peut résister au changement. Le passé a sa vertu dans la mesure où il n'empêche pas l'avenir.

Il faut, au contraire, pour défendre ces villes petites et moyennes qui sont souvent un incomparable héritage du passé, éviter de faire de la surenchère de développement au risque de les défigurer ou de les amener soit à un niveau d'équilibre insatisfaisant et décevant, soit au niveau de l'ensemble urbain que l'on refuserait à organiser par ailleurs.

Il faut éviter de créer une situation de « mono-industrie » dont les inconvénients ont été maintes fois dépeints ou ressentis ; attention alors à l'éparpillement et à ce que l'on appelle encore la reconquête du désert français.

Pourtant le problème de croissance de ces villes se pose et les solutions de Z.U.P. sont dépassées.

Il faut en venir aux villes nouvelles plus souvent et croire que notre époque de progrès leur permettra de trouver avec les moyens modernes d'information dont on dispose (diffusion par câble par ex.), le supplément d'âme qui les rendra attractives dans un temps beaucoup plus court.

L'ère des lotissements, des grands ensembles, des villes dortoirs et des cités dites résidentielles souvent sans vie, est révolue.

Pour les futures « nébuleuses urbaines », la croissance accélérée des villes nouvelles nous paraît concilier le développement économique et la qualité de vie et, de ce fait, disait-on récemment contribuer à la croissance nationale parisienne et provinciale. Mieux que d'autres formules, elles peuvent assumer les fonctions de la cité.

Il convient, dès maintenant, de mettre l'accent sur des ensembles urbains importants de 300 à 350 000 habitants d'ici la fin du siècle, de freiner le développement de la capitale et peut-être, mais avec plus de circonspection, celui de certaines métropoles, au bénéfice de villes points d'appui suffisants à une nouvelle forme d'extension.

Conclusion

C'est donc une nouvelle politique d'aménagement qu'il faut préparer dans un esprit de prospective et de clairvoyance reposant sur la réalité de la pression démographique et urbaine incompressible et sur la nécessaire amélioration d'un mieux-être, d'un pouvoir et d'une liberté plus grande pour chacun. Politique d'aménagement qui doit faire prendre conscience du problème de la ville comme l'a annoncé Henri Lefebvre et non donner fausement la nostalgie d'un mode de vie rurale dépassé. Si l'on avait fait pour les villes l'urbanisme, mais le mot n'existait même pas, dont elles avaient besoin depuis le début de notre époque industrielle, nous n'aurions pas une fausse idée de la ville. L'organisation urbaine est restée loin à la traîne derrière le progrès de la science et de l'industrialisation. Il ne faut d'ailleurs pas s'en étonner puisqu'elles avaient toujours évolué lentement au fil des siècles. La réhabilitation de la ville est un travail à entreprendre et s'il est difficile, il est surtout d'ordre psychologique. Travail qui a besoin de l'attention et de la conviction de tous. Les villes ne deviendront et ne seront réussies que dans la mesure

où nous y croirons, ne serait-ce que parce qu'elles seront toujours nécessaires. Ne soyons pas non plus obnubilés par leur taille.

Le problème est moins de savoir « jusqu'où on doit encourager l'urbanisation que de connaître exactement la forme que l'on donnera à cette nouvelle oecumenopolis », à cette nouvelle forme de rassemblement des hommes.

Nous ne devons pas non plus nous décourager même en citant pour terminer Arnold Toynbee en 1970 « L'Univers-ville ne connaît pas de précédent dans l'histoire de l'humanité : l'homme pourra-t-il supporter un changement aussi radical et rapide dans ses habitudes, même s'il a toujours été attiré dans les villes ? ».

