

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE
UNIVERSITE DES SCIENCES ET DE LA TECHNOLOGIE D'ORAN - MOHAMED BOUDIAF



**FACULTE D'ARCHITECTURE ET DE GENIE CIVIL
DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE**

Urbanisme

Théories et pratiques

**Polycopié de Cours préparé et rédigé par
YAMANI LAKHDAR**

OCTOBRE 2017

Avant propos

Destiné aux étudiants en Architecture (L3, M1 et M2), ces cours documentés « **Urbanisme. Théories et pratiques** » sont le fruit des enseignements que nous avons dispensés aux étudiants du département d'Architecture de l'Université des Sciences et de la Technologie d'Oran - Mohamed Boudiaf (USTO-MB)¹.

Dans une démarche diacronique, le document présente **une lecture synthétiques des théories urbaines, des pratiques urbanistiques et leurs effets sur la ville**. Il constitue un intérêt incontestable pour l'étudiant. Comme document pédagogique, il présente des avantages certains pour les utilisateurs. Les parties des cours s'intègrent dans une démarche pédagogique, évolutive et progressive. Elles retracent fidèlement l'évolution historique du phénomène urbain s'appuyant en cela sur les diverses théories sur la ville et les pratiques urbanistiques ayant modelé la ville ancienne depuis sa genèse jusqu'à la période contemporaine. Les cours sont synthétisés afin de faciliter leurs accessibilités aux étudiants. Une autre version beaucoup plus développée, sera éditée sous un format papier.

Mots clés

Urbanisme, Ville, Urbanisation, Théories urbaines.

¹ Après avoir assuré le module de Construction aux étudiants de deuxième et troisième année et publié un polycopié (1993, éd. OPU) relatif à ces cours à l'époque du système classique, j'ai enseigné pendant plusieurs années **les cours d'urbanisme** aux **étudiants de cinquième année d'Architecture** (cours d'urbanisme 2) et aux étudiants de **Magister en urbanisme**. Depuis 2010, dans le cadre du système LMD, j'ai pris en charge l'enseignement **de l'atelier du Master 1 - Architecture et de la matière théorie de projet** dont l'objet **est la ville, l'urbanisme et le projet urbain**. Pendant l'année 2017-2018, j'ai enseigné la matière « Planification et Aménagement Spatial 1 et 2 (L3).

Sommaire

1. La ville ancienne : une ville serrée à l'échelle de l'Homme	04
2. La ville de la renaissance : une ville du décor extérieur	10
3. L'ère industrielle : éclatement de la ville et entassement urbain	13
4. Modèles morphologiques ou descriptifs	14
5. La naissance de l'urbanisme	17
6. Les modèles urbains : penser la ville, panser la ville	20
7. Le concept de villes nouvelles	37
8. Une alternative : l'urbanisme post- moderne	42
9. La notion de projet urbain : la fin des utopies	44
10. La notion de « New Urbanism » (Le nouvel Urbanisme)	54
11. La ville à l'ère du développement durable	57
Bibliographie	67
Table des matières	71

1. La ville ancienne : une ville serrée à l'échelle de l'Homme

La ville apparaît aux environs de 3500-2000 an avant J.C., en Égypte, en Mésopotamie (les vallées du tigre et l'Euphrate) et à la vallée de l'Indus. Les penseurs de l'antiquité ont été d'un apport considérable dans l'évolution de la pensée urbanistique. Au 4^e siècle av. J. - C., **Platon et Aristote** ont présenté une véritable réflexion sur la ville. Au 1^{er} siècle av. J. - C., **Vitruve** (Ingénieur militaire et architecte) a été l'auteur du traité « *De Architectura* » considéré comme l'ouvrage le plus complet de l'antiquité. Il envisage tous les problèmes que posent la construction des villes et son souci est la salubrité du site, l'emplacement des édifices et des habitations, la commodité et l'esthétique urbaine.

La fondation de la ville antique était un acte religieux et politique. Les fonctions commerciales et de gestion la caractérisaient. Ce qui la distinguait à sa naissance du village rural est l'existence d'un marché permanent et une autorité qui gère un espace plus ou moins vaste. Il s'agit du contrôle et de l'administration de son environnement. Elle est donc, comme l'a qualifiée M. Castells (1973, p. 25), un lieu de gestion et de domination.

Les villes grecques se présentaient sous une forme spontanée (P. Lelievre, 1954, p. 23) : des quartiers d'habitations aux rues étroites et tortueuses, juxtaposés ou épars, s'implantaient au pied d'une colline portant une acropole (Figure 1) qui constitue le siège et le symbole du pouvoir (J. L. Harouel, 1981, p. 7). Le centre de la ville était occupé par des activités politiques et religieuses. Autour de ce centre, résidait l'aristocratie qui disposait de lieux de réunions comme « l'Agora ». Derrière, une première zone était réservée aux marchands, une seconde plus éloignée, aux esclaves (F. Ascher et J. Giard, 1975, p. 18). A partir du milieu du 5^e siècle

ap. J.-C., on assiste à l'apparition d'une nouvelle structure urbaine de la ville grecque qui se caractérisait par le tracé urbain orthogonal² (Figure 2) qui devenait une règle, tant pour les nouvelles cités que pour l'extension des villes existantes (J. L. Harouel, op. cit., p. 9).

Pour les romains, la réalisation du mur d'enceinte était le premier acte d'édification d'une ville. A l'intérieur, ils déterminaient deux grands axes de la ville ; nord-sud (*Le Cardo*) et est-ouest (*Le Decumanus*). Leur intersection, en général, constituait « le Forum » qui remplaçait « l'Agora » de la ville grecque (J. L. Harouel, op. cit. , p. 14 et 17). Le tracé urbain est orthogonal pour des raisons pratiques et religieuses (L. Mumford, 1961, p. 267 et 268). Des rues secondaires, parallèlement aux grands axes, forment des îlots carrés ou rectangulaires. C'est ainsi qu'ils constituaient un découpage et une spécialisation de l'espace correspondant aux différentes couches et classes sociales (F. Ascher et J. Giard, 1975, p. 18).

La ville de Timgad en Algérie (Figure 3) est un exemple caractéristique de cette époque comme le souligne L. Mumford (op. cit., p. 269): « *La ville de Timgad ... a toutes les caractéristiques de ce style romain des dernières périodes...c'est une petite ville qui fut conçue dans un laps de temps assez court. Son tracé est également simple et régulier...les blocs résidentiels, disposés en damiers sur une surface rectangulaire, les rangées d'arcades, le forum, le théâtre, les arènes, les lieux d'aisances et les bains pompeusement décorés, tout est ici d'une facture standard* ».

² Appelé aussi plan hippodamique, hippodameén, en damier, en échiquier, quadrillé ou orthogonal. C'est un type d'aménagement de l'espace urbain dans lequel les rues sont rectilignes et se croisent à angle droit, créant des îlots de forme carrée ou rectangulaire. Il est reconnu que ce type de plan aurait été créé par Hippodamos de Milet qui a vécu au 5^e siècle avant J.C.



Figure 1. Athènes : l'acropole, siège de la ville



Figure 2. Alexandrie, ville hellénistique

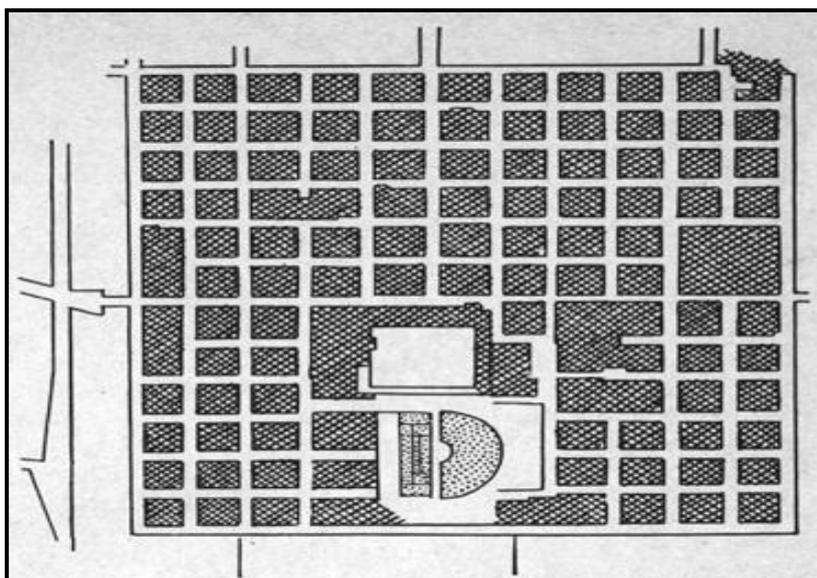


Figure 3. Timgad

Source : P. Lelievre, 1954, p. 24, 25 et 27

En plus de l'enceinte protectrice, des rues ordonnées en échiquier, du forum qui constituait le lieu des réunions populaires et des pratiques religieuses, les équipements publics (théâtres, cirques, amphithéâtres) prenaient une place importante dans la ville romaine.

La ville médiévale (du 6^e au 15^e siècle) est le produit d'un urbanisme de marchands et artisans. Elle est composée de constructions parcellisées, micro parcellaire, se caractérisant par l'irrégularité des tissus et une adaptation au contexte. Les tissus urbains, homogènes sans être uniformes, sont organisés à l'image d'une structure sociale où l'organisation du travail (les métiers et les corporations) joue un rôle essentiel. Les conditions ont disparu mais la forme urbaine produite persiste.

Les villes du moyen âge sont nées à partir des bourgs. Leurs habitants étaient à proximité de la campagne environnante. Une grande partie d'entre eux cultivait les jardins de leurs maisons et vivait à la mode paysanne (L. Mumford, op. cit., p. 368). C'est la bourgeoisie qui créait et développait des villes afin d'échapper aux règles féodales. La rue devenait l'espace des activités économiques, principalement l'artisanat et les remparts qui limitaient l'espace urbain, protégeaient les villes des guerres incessantes de l'époque (F. Ascher et J. Giard, op. cit., p. 19). C'est ainsi que « *du 10^e au 15^e siècle furent fondées plusieurs villes qui ne cessèrent de grandir* » (L. Mumford, op. cit., p. 397).

Le tracé urbain de la ville médiévale se présentait dans une première étape comme une rupture par rapport au plan en échiquier de l'époque romaine : des rues étroites, sinueuses et irrégulières (Figure 4). La ville se développait en éliminant une portion du mur et en la reconstruisant en avancée (L. Mumford, op. cit., p. 397), en suivant un développement linéaire le long d'une route ou d'une rivière, ou en

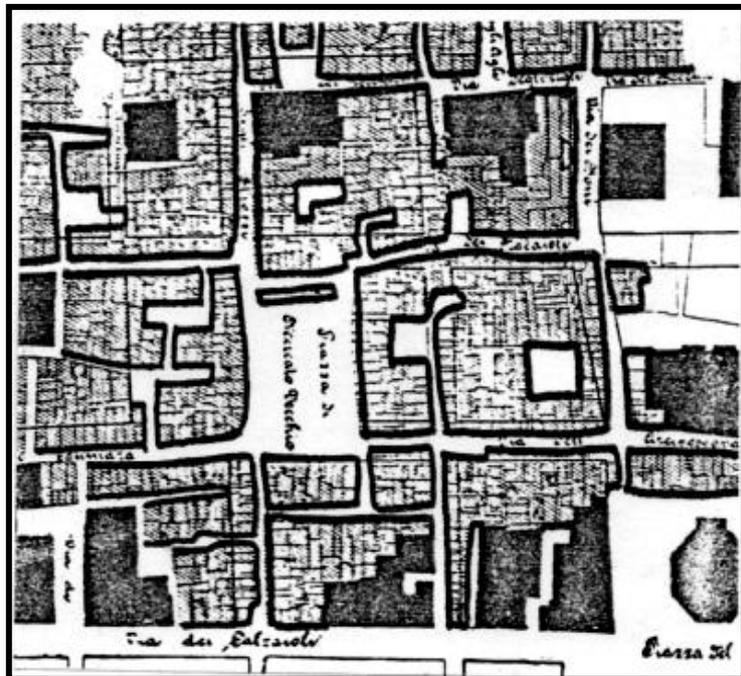
optant pour une configuration circulaire autour d'un noyau urbain ou un édifice majeur (J. L. Harouel, op. cit., p. 29).

A partir du 13^e siècle, la ville médiévale retournait au tracé orthogonal en recherchant l'hygiène et l'esthétique (P. Lelievre, op. cit., p. 35). Cet urbanisme caractérise la fin de l'époque du moyen âge, comme le souligne P. H. Derycke (1982, p. 302): « *Le mouvement d'émancipation des villes à la fin du moyen âge aura pour effet un changement radical dans les conceptions urbanistiques; l'espace urbain va s'ouvrir à la recherche de perspectives plus aérées* ».

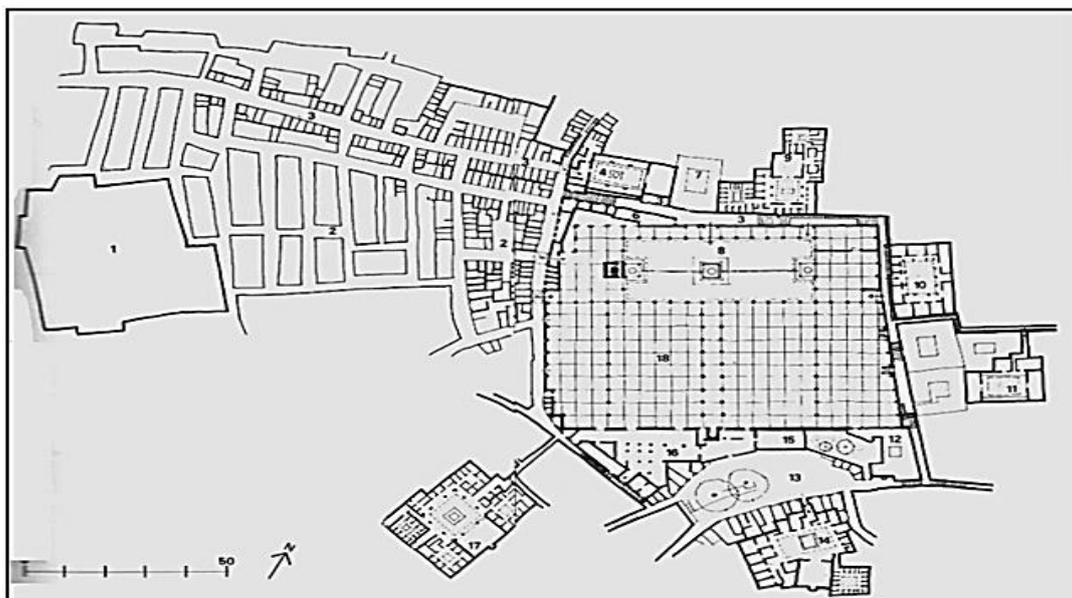
La ville Arabo-Musulmane correspond à l'avènement de l'Islam à partir du 7^e siècle³. La civilisation arabo-musulmane a été une civilisation urbaine. Les activités de commerce et d'artisanat s'y concentraient. Les souks étaient des marchés urbains où l'on vendait des épices, des tissus et des esclaves. Ils se situaient autour de la Grande Mosquée et offrait une multitude de petites ruelles (Figure 5).

Figure 4. Le centre de Florence avec sa forme urbaine du moyen âge. Démoli en à la fin du 19^e siècle, il ne reste que les bâtiments noirs (monuments)

Source : Colloque "Les tissus urbains", Oran, 1987. Exposés français, p. 156 et 187.



³ Omeyyades (7^e - 8^e siècle) à Damas, Abbassides (8^e -13^e siècle) à Bagdad, Fatimides (10^e - 12^e siècle) au Caire, Ottoman (14^e -20^e siècle).



1. Mosquée funéraire d'Idris	7. Bains	12. Maison du Cadi
2. Qaysariya	8. Cour de la mosquée Qarawiyyin	13. Place des dinandiers
3. Rue principale du Souk	9. Medersa Misbahiya	14. Medersa Seffarîn
4. Medersa (collège) Al-Attarin	10. Entrepôt de la ville de Tétouan	15. Bibliothèque de la Mosquée
5. Ecole de garçons	11. Maison d'un marchand	16. Mosquée des morts
6. Lavoir		17. Medersa Cherratîn
		18. Mosquée Qarawiyyin

Figure 5. Plan de la zone centrale de Fez, avec le bazar et la grande mosquée.

Source : L. Benevolo, « Histoire de la ville », 1994, p. 161.

J. Pelletier et Ch. Delfante (1984, p. 120 et 123) donnent la description suivante :

« Dans la Médina, pas de plan régulier, un réseau de rues tortueuses et d'impasses, toujours étroites et aux murs aveugles où les rares fenêtres sont grillagées par les moucharabieh, mais l'organisation est réelle ; la mosquée principale, son minaret souvent accompagnée d'écoles coraniques: Université, Medersah se situe au centre ; elle est flanquée par les commerces nobles: librairies, bijouterie puis par les marchands de vêtements, de tissus, de chaussures et d'objets en cuir, puis par les commerces de l'alimentation à l'extérieur. Les rues commerçantes sont couvertes, protégées du soleil par des tentures en tissu ou en végétaux (palmes) ; elles constituent des souks (marché en arabe) spécialisés et sont, dans les arrières-boutiques ou dans celles-ci, le

siège de la fabrication de la plupart des objets : artisanat et commerce sont complètement liés. Cet ensemble, de forme plus ou moins circulaire, est entouré de remparts, parfois ruinés aujourd'hui et percés de portes souvent monumentales : les Bab. Les maisons variables en dimension selon la classe sociale se ressemblent néanmoins par leur forme générale en carré entourant un patio avec jardins et fontaines chez les riches et par les toits en terrasses, territoires des femmes pendant la nuit. »

2. La ville de la renaissance : une ville du décor extérieur

La renaissance correspond à la période qui s'étale du 16^e au 18^e siècle. Le mode de vie des citadins se distinguaient de celui des habitants de la campagne et « *la ville l'emporte sur la campagne en poids économique et pratique, en importance sociale* » (H. Lefebvre, 1974, p. 309). Dans la ville de la renaissance, on recherchait le confort, la commodité et la beauté urbaine. Cette tendance s'est formée en Italie au 15^e siècle, puis elle s'est généralisée à toute l'Europe à l'époque baroque (17^e et 18^e siècle), notamment la France du 18^e siècle (P. Lelievre, Op. Cit, p. 41). Trois théoriciens ont été les précurseurs de cet urbanisme : Alberti, Le Filarete et Martini.

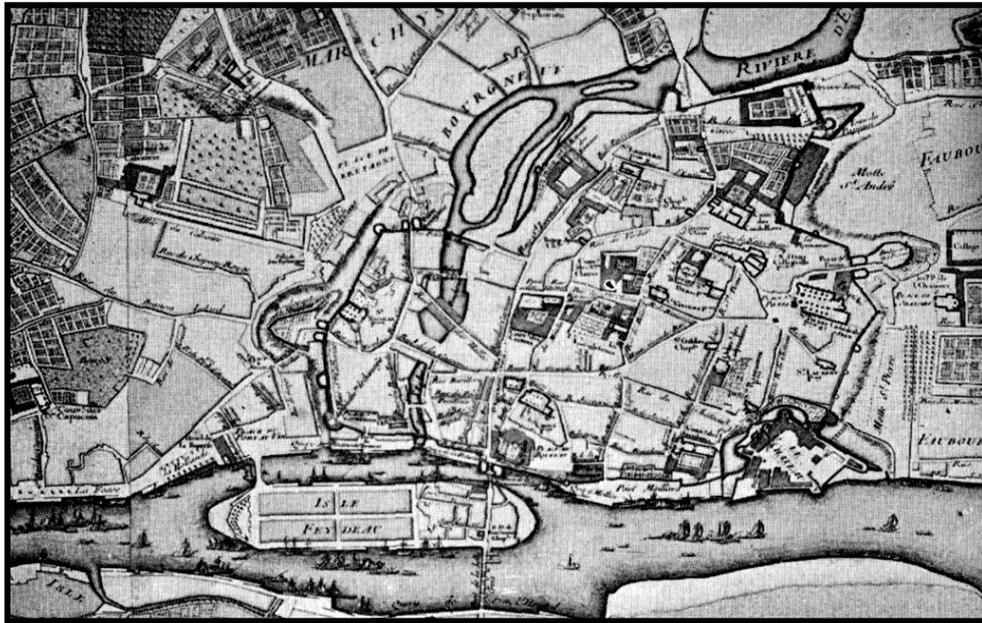
Alberti (Léon Batista) (1404–1472, Florence) : considéré comme Poète, architecte, musicien, philosophe, peintre et sculpteur, il est le 1^{er} grand théoricien des arts de la renaissance. Son traité d'architecture et d'urbanisme se présente en dix parties. Le rôle de l'architecture dans la vie sociale est abordé en introduction. Les trois premières parties sont consacrées respectivement au dessin, aux matériaux, aux principes de structure. Dans les parties qui suivent, il traite du choix du site et de la typologie des édifices, publics et privés. Les édifices de la cité idéale d'Alberti sont régulièrement disposés, de part et d'autre, de rues larges et rectilignes. L'architecture repose, pour lui, sur les principes de solidité, utilité et beauté.

Le Filarète (Antonio Averulino) (1400- 1469, Florence) est considéré comme sculpteur et architecte. Il aborde les questions d'aménagement urbain en concevant sa ville idéale circulaire (La Sforzinda) dans un vaste paysage. Filarete s'est inspiré des théories d'Alberti dans sa description d'une cité polygonale de seize côtés. Ses rues rayonnantes aboutissent à un centre de la vie civique et administrative.

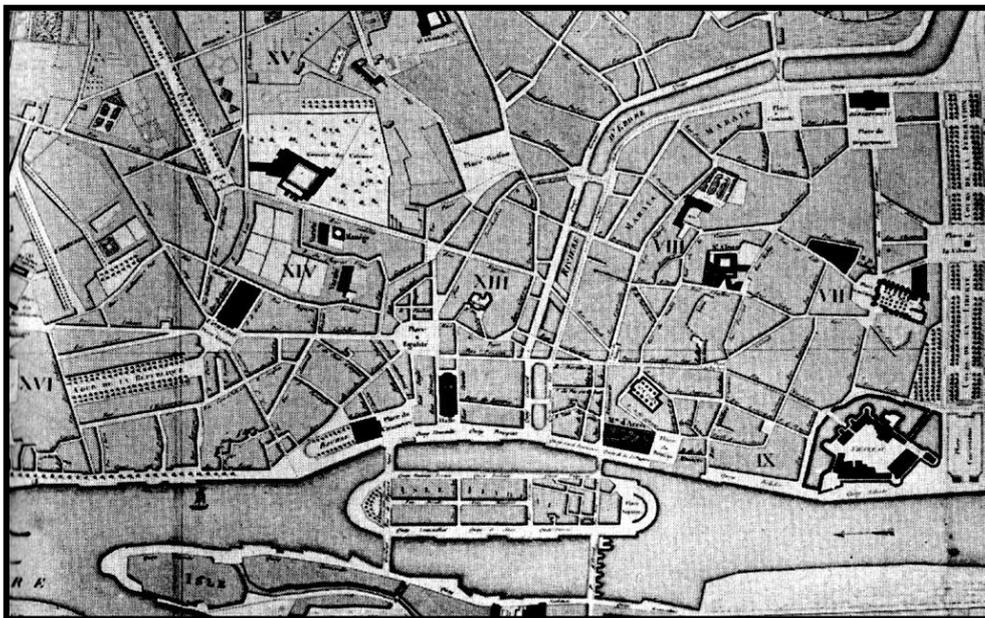
Martini (Francesco di Giorgio) (1439-1502, Sienne) est un artiste italien. Il a écrit un Traité d'architecture civile et militaire en reprenant l'idée de Filarete. Sa ville idéale est un octogone régulier avec au centre une place octogonale d'où se dégagent 08 rues rayonnantes coupées par des voies concentriques de tracé octogonal.

On créait moins de villes à l'époque de la renaissance, mais les villes existantes ont perdu leurs enceintes (Figures 6) suite au progrès technique, à l'accroissement démographique et à l'apparition de la paix. Elles se sont développées spatialement en créant des boulevards, en alignant les ruelles tortueuses et en perçant de larges rues dans les quartiers confus (P. Lelievre, op. cit, p. 41) et en respectant certains principes : le refus de la grande ville, les impératifs de la circulation, les exigences de la salubrité, la création d'une liaison organique entre les diverses parties de la ville (J. L. Harouel, op. cit., p. 38) et la réalisation des équipements urbains.

Au niveau des détails d'aménagement et de composition urbaine, une mise en ordre des tissus urbains selon la géométrie (rues droites, places de formes régulières), l'homogénéité, la symétrie, la proportion, la monumentalité, la perspective (convergence des rues vers un édifice ou une place) ont été le fait marquant dans la ville de la renaissance.



Nantes au milieu du 18ème siècle. La ville est encore enserrée dans ses remparts, la rivière qui, à l'ouest, constitue la défense naturelle, est impraticable. Tracé confus des rues, les grandes communications sont mal assurées. Seule l'île Feydeau a fait l'objet d'un lotissement régulier.



Nantes en 1795. Remparts rasés, fleuve et rivière canalisés, réseau des rues principales rectifié. Un quartier neuf à l'ouest, se développe selon un plan ordonné, des places harmonieuses et régulières, une promenade plantée ont été ouvertes. La ville, en cinquante ans, s'est modifiée plus profondément qu'auparavant en deux siècles.

Figure 6. La ville de Nantes

Source : P. Lelievre, 1954, p. 44-45

3. L'ère industrielle : éclatement de la ville et entassement urbain

L'industrialisation commença dans les pays développés à la fin du 18^e siècle. L'ère industrielle correspond à la période de la révolution industrielle (1783 - 1890)⁴. Jusqu'au 18^e siècle, l'industrie avait une forme artisanale : petits ateliers dispersés, certaines industries étaient familiales, à domicile, comme le tissage. Plus tard, l'industrialisation commença dans les pays développés, à la fin du 18^e siècle et au 19^e siècle dans les autres pays. M. Castells (op. cit., p. 27) renvoie ce phénomène au développement du capitalisme industriel qui repose sur deux faits fondamentaux : la décomposition des structures sociales agraires provoquant l'exode rural et le passage d'une économie domestique à une économie de manufacture, et par la suite à une économie de fabrique, ce qui conduit à la constitution d'un milieu industriel.

L'industrialisation a donc, drainé les ressources des campagnes au profit d'un développement urbain, ce qui explique l'impressionnante poussée démographique dans les villes (F. Choay, 1965, p. 10), d'une part, et la création de nouvelles agglomérations urbaines suite à l'implantation de manufactures dans les campagnes, d'autre part.

En plus de la transformation et l'éclatement spatial, des villes spécialisées voyaient le jour, comme le soulignent H. Carrier et P. Lauvent (1965, p. 17) ; « *villes textiles, lainières, cotonnières ou linéaires, des villes minières, des villes sidérurgiques, des villes de la chaussure...* ». Ces villes industrielles se présentaient sous forme d'espaces, de fonctions et de compositions sociales différentes de la ville traditionnelle.

⁴ En Angleterre (1783-1802), France (1830-1860), Belgique (1833-1860), Etats-Unis (1843-1860), Allemagne (1850-1873), Suède (1868-1890)

Révolution technologique, croissance urbaine rapide, mobilisation du capital et la multiplicité d'acteurs (propriétaires, banquiers, lotisseurs, industriels, etc....) animés par le désir du profit, ont été les principaux facteurs qui ont produit, sur le plan spatial :

- l'implantation des premières industries du textile, de l'exploitation minière et de la métallurgie en dehors des villes, à proximité des sources d'énergie, de matières premières, de main d'œuvre et des nœuds de communication ;
- la réalisation de nouveaux bâtiments industriels, usines, entrepôts, grands magasins, hôpitaux, prisons, musées, etc....;
- le développement de nouveaux moyens de communication (chemins de fer, ponts, gares);
- l'implantation des cités ouvrières au plus près des usines ;
- les grands lotissements, les constructions en série et la répétitivité des bâtiments.

4. Modèles morphologiques ou descriptifs

Plusieurs approches ont essayé de comprendre la réalité concrète de la ville pendant la première expansion spatiale qui s'est effectuée lors de la période comprise entre la révolution industrielle et la deuxième guerre mondiale. Ces approches sont connues sous le nom de « modèles morphologiques ou descriptifs » (Figure 7). Les premières sont apparues vers 1920 et ont suscité d'autres approches qui ont été exposées dans plusieurs ouvrages (J. B. Garnier, 1964 ; G. Breese, 1969 ; A.S. Bailly, 1973).

4.1. Théorie des zones concentriques

Cette théorie a été formulée par Burgess en 1923 à partir d'études sur la ville de Chicago, qui se présente, d'après l'auteur, sous forme de cinq zones concentriques (Figure 7.A) spécialisées :

1. Un noyau central. C'est le centre des affaires qui représente la vie commerciale, administrative et les transports ;
2. Une zone de logements surpeuplés d'une population composée surtout de groupes à faibles revenus ou d'étrangers. Cette zone est dite de transition ;
3. Un quartier de résidence ouvrière où habitent les employés de bureaux désirant vivre à proximité de leurs emplois ;
4. Une résidence des classes plus aisées. Elle se compose essentiellement d'habitations individuelles ou d'immeubles à appartements et de centres commerciaux locaux ;
5. Une zone de la classe privilégiée. Elle est éloignée du centre des affaires, souvent située en dehors des limites de la ville. Ses habitants disposent des revenus plus élevés ce qui leur permet de se rendre chaque jour au centre des affaires pour le travail.

M. Castells (1973) explique l'occupation de la première zone comme une domination sociale des entreprises et l'importance stratégique de leurs centres directionnels concentrés à l'intérieur d'un milieu fortement organisé, de la deuxième et la troisième par l'avantage énorme que représente pour l'industrie de la première époque sa greffe sur le tissu urbain et la possibilité sociale de domination et même de destruction du cadre urbain par l'implantation industrielle, de la quatrième comme conséquence de la détérioration urbaine ainsi produite. Enfin, l'occupation de la cinquième zone explique, pour M. Castells, la domination progressive de la ville à travers la concentration économique et la spécialisation fonctionnelle.

4.2. Théorie des secteurs

Elaborée par Hoyt en 1939 à partir de l'étude de plusieurs villes Américaines, cette théorie prend en considération les résidences et la concurrence pour l'utilisation du sol qui est définie (G.

Breese, op. cit., p. 151) comme suit : « *la compétition pour l'espace dérive du fait que deux objets ne peuvent occuper le même lieu au même moment. Dans une large mesure, on peut dire que la structure d'une agglomération urbaine, la distribution de la population, l'utilisation du sol et la répartition des fonctions sont le produit de l'interaction concurrente de plusieurs groupes de population, de plusieurs modes d'utilisation, de plusieurs types de fonctions qui se disputent les places dans la zone d'urbanisation* ».

Pour Hoyt, les conditions naturelles particulières et les lignes de transport disposées radialement expliquent l'orientation de ce développement spatial. C'est ainsi que l'industrie, par exemple, se développe le long des axes routiers et chemins de fer, les résidences ouvrières étant à proximité. Sans rejeter donc le modèle précédent, celui ci montre que plusieurs secteurs peuvent se regrouper sous forme d'étoile (Figure 7.C).

4.3. Théorie des centres multiples

Cette théorie a été élaborée par Harris et Ullman en 1945. D'après eux, dès que la ville prend une certaine importance, elle possède, en plus d'un centre principal, des centres secondaires de quartiers (Figure 7.D) à partir desquels la ville se développe sous l'influence de quatre facteurs. Certaines activités requièrent des installations particulières, par exemple, les voies d'accès pour le commerce de détail et un raccordement à la voie ferrée pour les industries. Les activités de même nature tendent à se grouper pour des avantages réciproques. Les activités dissemblables se font parfois mutuellement tort, ou sont même incompatibles, comme par exemple, l'industrie lourde et la vocation résidentielle de certains quartiers habités par des gens aisés (G. Breese, op. cit., p.146).

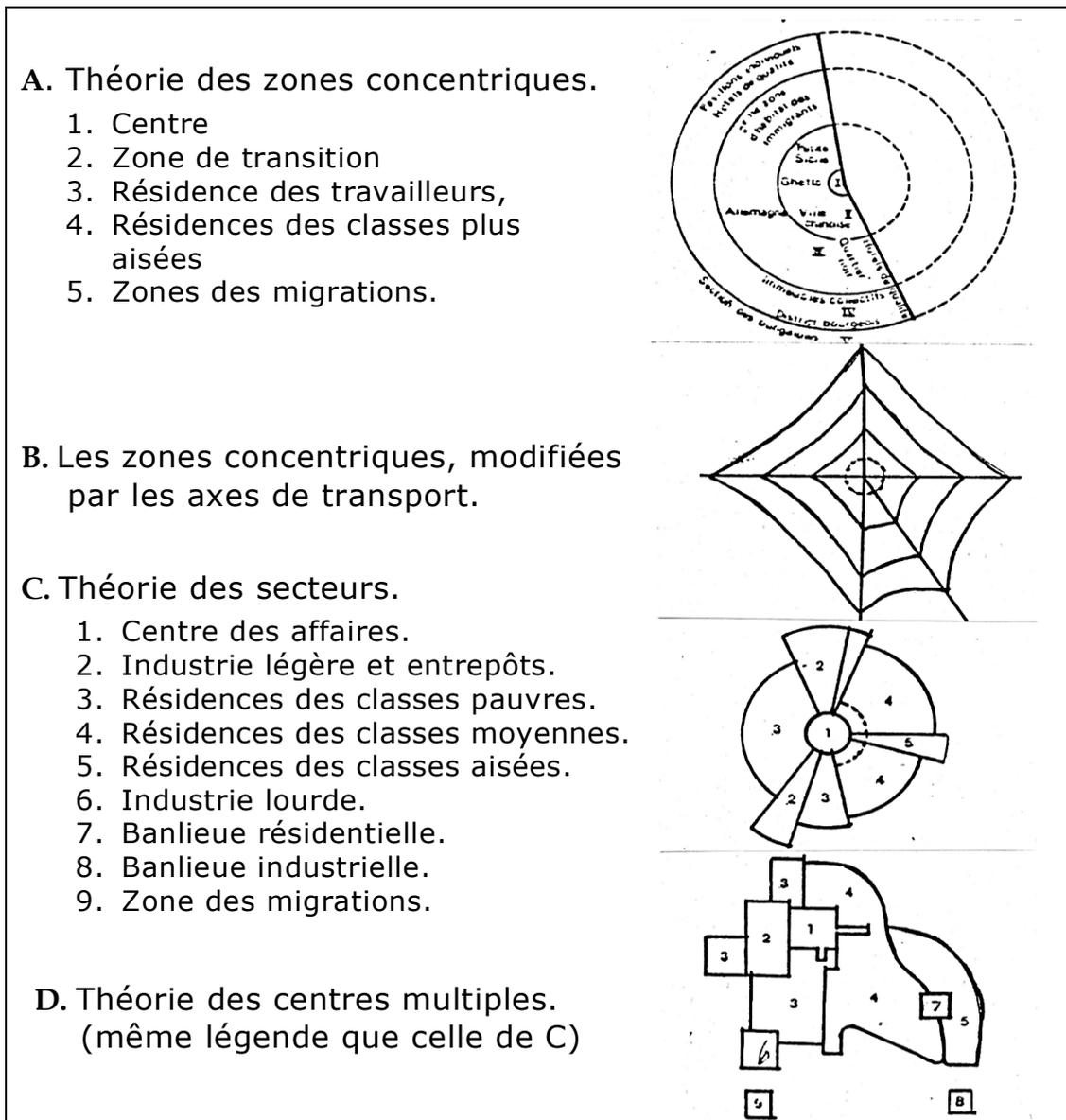


Figure 7. Les modèles morphologiques

Source : *L'espace géographique* N° 2, 1973, p. 81-93

5. La naissance de l'urbanisme

Au milieu du 19^e siècle, le préfet **HAUSSMANN** à Paris, nommé en **1853** par **NAPOLÉON 3** qui veut faire de la ville "la capitale des capitales", développe une démarche pragmatique de régularisation (Figure 8) et de mise à niveau de la grande ville par rapport aux nouveaux problèmes de gestion urbaine, aux nouvelles fonctions et aux nouvelles

techniques, notamment le transport. Les raisons avancées de cette intervention urbaine est la congestion de la circulation et l'absence d'espaces naturels. Sur le plan spatial, il s'agit de :

- Réaliser de grands percées afin de relier les différents points et les quartiers opposés à travers la barrière « la seine » ;
- Développer un réseau d'artères pour la ville capitaliste en pleine croissance et favoriser une meilleure circulation ;
- Créer une nouvelle forme urbaine « l'îlot » ;
- Homogénéiser les nouvelles façades pour donner à Paris son unité et sa cohérence.

Une autre raison a motivé l'intervention sur la ville de Paris, il s'agit de contrôler les populations défavorisées qui surpeuplaient le cœur de Paris qui avaient entrepris plusieurs émeutes entre 1827 et 1851. Le meilleur moyen de contrôler de futures émeutes était des rues larges et droites où le canon pouvait circuler librement. L'îlot adopté est un élément de forme rectangulaire longue ou large, de forme trapézoïdale ou triangulaire, il est entouré de tous ses côtés par des voies de circulation (rue, boulevard ou avenue). Il est divisé en un nombre de parcelles perpendiculaires aux voies de circulation. Sur chaque parcelle est construit un édifice.

Quelques années après, en 1890, l'architecte Otto Wagner a été chargé d'étudier le remodelage complet de la ville de Vienne (capitale de l'Autriche). M. Ragon (op. cit., T1, p. 147) souligne dans ces sens : « *Comme Haussmann, Otto Wagner se soucia d'abord de remédier au chaos urbain, redessinant la cité par blocs d'habitations de 5 étages en prévoyant « un centre d'aération » pour chaque quartier, vaste espace planté ponctuant la ville de verdure et de plans d'eau* ».

A la même époque, **CERDA**, appelé à proposer un plan d'extension pour **BARCELONE** (Figure 9), envisage de développer en 1867 "une théorie générale de l'urbanisation" en considérant l'urbanisme comme une discipline autonome et scientifique à l'image des autres sciences qui se développent au 19^e siècle, dans un climat marqué par le positivisme (Auguste COMTE 1798-1857; L'esprit humain trouve l'explication ultime des phénomènes en élaborant les lois de leur enchaînement). En considérant la ville comme un objet de réflexion, de description, de décomposition, d'analyse, d'intervention et de composition, l'urbanisme introduit, dans le champ de l'organisation de l'espace urbain, une démarche "scientifique" en prenant une distance vis à vis de l'objet "Ville" qui cesse d'être un objet d'intervention directe (M. Saidouni, 2000, p. 17).

Th. Paquot (2013, p. 96-97) souligne au sujet de **la naissance de l'urbanisme** :

*« C'est en 1867 que paraît à Madrid « La Teoria general de la urbanizacion », du moins les deux premiers volumes d'un ensemble qui devait en comporter six, écrite par Ildefonso Cerdà (1815-1876), ingénieur et homme politique (socialiste), inventeur du mot «urbanisme» qui selon lui «**désigne l'ensemble des actions tendant à grouper les constructions et à régulariser leur fonctionnement comme l'ensemble de principes, doctrines et règles qu'il faut appliquer pour que les constructions et leur groupement, loin de réprimer, d'affaiblir et de corrompre les facultés physiques, morales et intellectuelles de l'homme social, contribuent à favoriser son développement ainsi qu'à accroître le bien-être individuel et le bonheur public**» (Cerdà, 2005). Pour lui, « l'homme se repose, l'homme se meut » et pour saisir ces deux activités durant le processus d'urbanisation, **il convient d'inventer une science l'« urbanisme »** qui tienne compte justement des changements qui affectent la vie de*

chacun, changements techniques pour la plupart comme « l'électricité et la vapeur, le télé-graphe et le chemin de fer » qui « détruisent les distances » et « impriment à l'humanité une tendance irrésistible à l'unité universelle » (Ibid.). [...] **Le mot français « urbanisme »** figure, pour la première fois semble-t-il, dans le titre **d'un article publié en 1910 par Pierre Clerget** (alors professeur à l'École supérieure de commerce de Lyon) dans le Bulletin de la société neuchâtoise de géographie (tome XX, 1909-1910)...»

6. Les modèles urbains : penser la ville, panser la ville

La ville pour les penseurs de l'époque était malade, ce qui les a incités à réfléchir sur des modèles de conception de la ville et d'élaborer des théories qui représentent des remèdes permettant de retrouver la ville. C'est ainsi que naissent trois principales tendances urbanistiques : la tendance **culturaliste, naturaliste et progressiste** (F. Choay, op. cit.).

6.1. L'urbanisme culturaliste

L'urbanisme culturaliste est né au 19^e siècle en Angleterre. Ses concepteurs les utopistes culturalistes; Pugin (1812-1852), Ruskin (1818-1900) et Morris (1834-1896), ont proposé une désurbanisation basée sur la non concentration des populations, Le rejet de la machine et le développement de l'artisanat et le retour à la ville du passé (modèle du moyen âge) avec son caractère culturel et esthétique et sa qualité architecturale comme le précise Pugin (F. Choay, op. cit., p. 156 et 158): « *la comparaison des œuvres architecturales de ce siècle avec celle du moyen âge, doit faire apparaître aux yeux de tout observateur attentif la merveilleuse supériorité de ces dernières...je veux arracher à notre époque son masque de supériorité si lamentablement usurpé et désire attirer à nouveau l'attention générale sur les mérites du passé...».*



Figure 8. Les voies nouvelles créées par Haussmann à Paris

Source : DUBY, Georges, *Histoire de la France urbaine, tome 4, La ville de l'âge industriel*, éd. Seuil, 1983, p. 90
 repris par DREIF, Claude COTTOUR, septembre 2008



Figure 9. Plan Cerdà de 1859

Source : Ildefons Cerdà / Museu d'Historia de la Ciutat, Barcelona
 repris par <http://projets-architecte-urbanisme.fr/barcelone-plan-cerda/>

A la fin du 19^e siècle, le mouvement nourri de ces théories passe au stade de l'application urbaine par la publication en 1890 d'un ouvrage « l'art de bâtir les villes » par l'architecte urbaniste Autrichien Camillo Sitte. Sa démarche se présente comme suit :

- l'observation visuelle des tissus existants et leur description ;
- la comparaison historique avec les précédents ;
- l'extraction de constantes, de similarités et de différences ;
- la généralisation par des règles de composition ;
- la mesure de l'écart de l'état actuel par rapport aux règles.

Son principe est de prendre ce qui est intéressant dans les villes anciennes et de l'adapter aux nouvelles extensions en insistant sur l'art de la construction (Figure 10 et 11) comme il le précise (C. Sitte, 1889 - 1910) : « *Pour atteindre ce but, il ne suffit pas de la science d'un technicien, il faut encore le talent d'un artiste. C'est ainsi qu'il en fut dans l'Antiquité, au Moyen âge et à la Renaissance, partout où les beaux arts étaient en honneur. C'est seulement dans notre siècle mathématique que la construction et l'extension des villes sont devenues des questions purement techniques* ». En pratique, C. Sitte procède à une Analyse géométrique, topologique et esthétique des places. Ces dernières sont définies par les édifices qui les entourent et assurent un rôle social et économique et la beauté naît à partir d'un rapport harmonieux édifice/place.

Au moment où Sitte propose une réinterprétation des villes anciennes et se situe en dehors de l'histoire, Arturo Soria y Mata (1844-1920) en Espagne et E. Howard (1850-1928) en Angleterre, proposent des modèles de "cités jardins" comme solution.

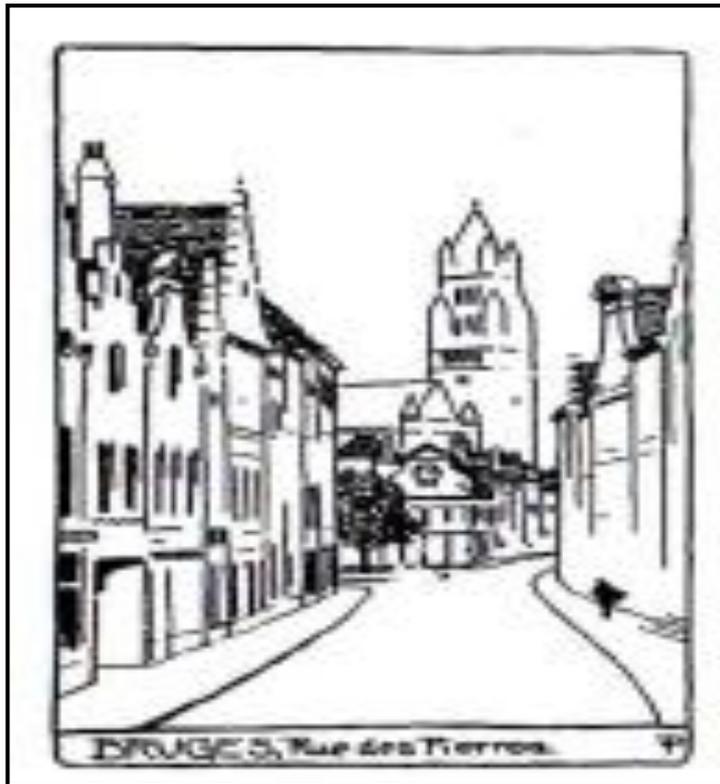


Figure 10. Illustration pour «Der Städtebau...».

Source : J. Castex, J. Ch. depaule, Ph. Panerai, 1980, p. 161

Perspective bloquée sur un monument, réaction contre l'isolation des monuments au milieu d'un vaste espace dégagé

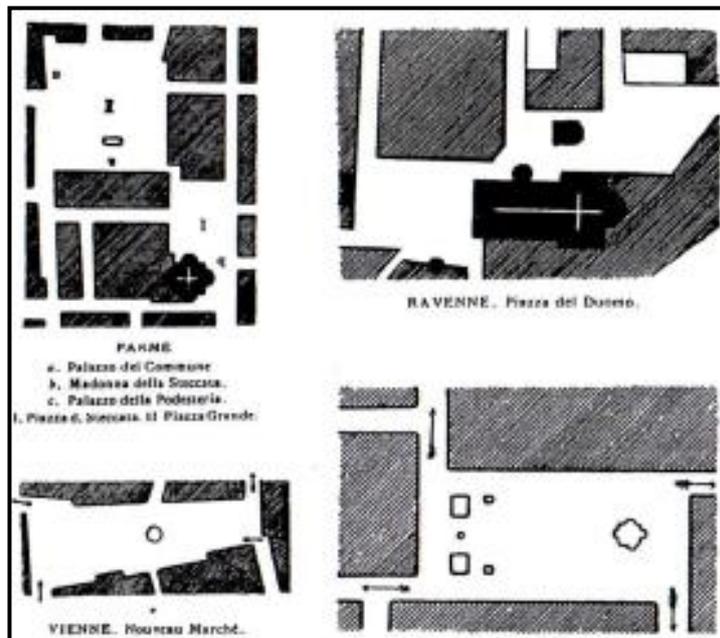


Figure 11. Le rôle de la place dans la composition urbaine. Recueil de places et schéma théorique d'une place urbaine.

Source : J. Castex, J. Ch. depaule, Ph. Panerai, op. cit, p. 164.

Le modèle de Soria Y Mata (technicien progressiste) élaboré en 1882 est une cité jardin linéaire structurée sur une seule voie de communication d'environ 500 mètres de largeur et de longueur illimitée (Figure 12). Elle serait de type régional, non limitée et peut rejoindre deux villes existantes. L'étroitesse de la forme linéaire garantie une proximité avec la campagne et le milieu naturel tout en bénéficiant des bienfaits de la ville mais l'intérêt de la linéarité est aussi d'éviter un développement urbain concentrique conduisant à rejeter vers la périphérie les fonctions les moins nobles de la ville (A. Darley et G. Zunino, 2008, p. 70).

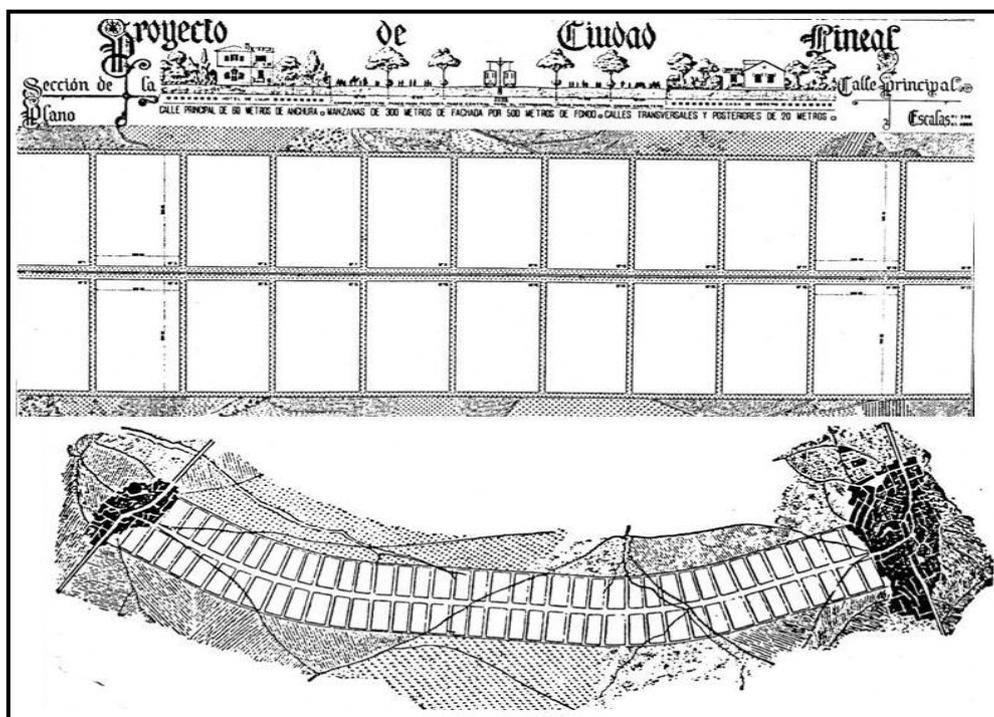


Figure 12. Modèle de la ville linéaire de A. Soria Y Mata

Source : P. Pinon, 1992, p. 93 et 96

L'idée de E.Howard exposée en 1898 dépasse le cadre spatial de la ville (J. Castex, J. Ch. Depaule, Ph. Panerai, 1980, p. 172). Son but est de regrouper les avantages de la ville et ceux de la campagne. Selon lui, « *l'homme doit jouir à la fois de la société et des beautés de la nature* » (F. Choay, op. cit., p. 279). La cité jardin concentrique est conçue pour 32 000 habitants (30 000

dans la ville et 2000 dans la propriété agricole), sur un espace de 2 400 hectares dont 400 hectares représentent la partie bâtie (Figure 13). Cette ville ne croît pas sur sa périphérie immédiate mais en créant une autre ville satellite au delà de son territoire.

Pour la concrétisation de ces idées, E.Howard fait appel à deux architectes Raymond Unwin et son collaborateur Barry Parker pour la conception de Letchworth Garden City (Figure 14) et de Hampstead Garden suburb (Figure 15). En 1904, le premier projet commence à voir le jour sur une ligne de chemin de fer à environ 50 km du centre de Londres. Le deuxième, Hampstead Garden suburb, un quartier jardin conçu en 1907 est programmé dès 1908 au nord de la ville. Une autre cité, Welwyn Garden City, a été conçue en 1919 par Raymond Unwin avec la collaboration de l'architecte Louis de Soissons (Figure 16) ; elle est réalisée à 30 km de Londres sur la ligne de chemin de fer qui dessert Letchworth.

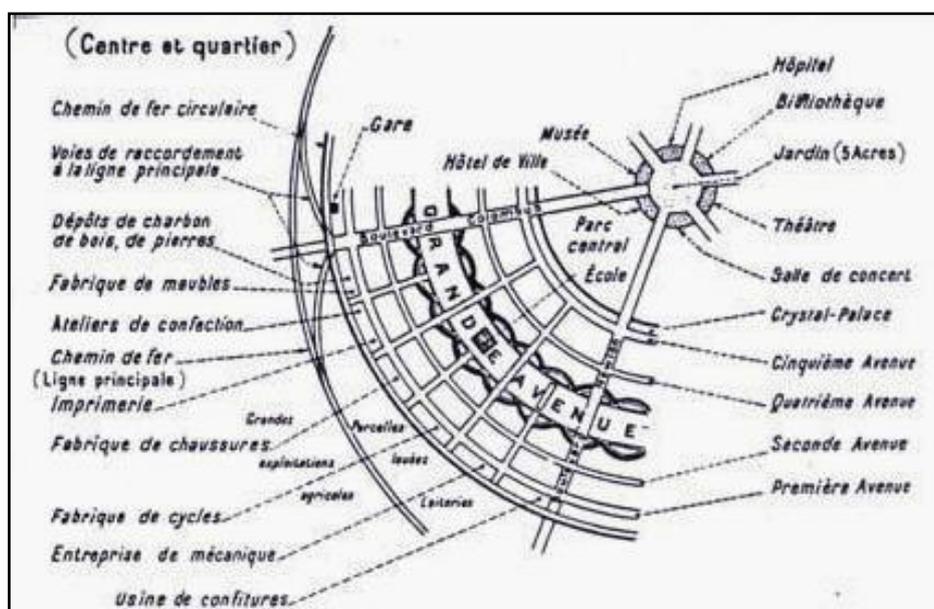


Figure 13. Le modèle de cités jardins d'Ebenezerd Howard.

Quartier et centre de cité-jardin. Il s'agit de schémas.

Le plan pour Howard doit dépendre de l'emplacement choisis.

Source : <http://www.tourisme93.com/stains/concept-cites-jardins.html>

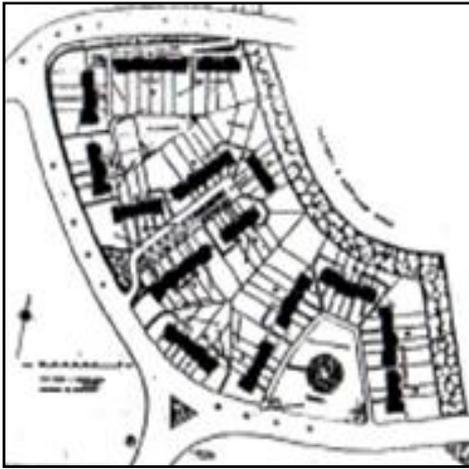


Figure 14. Letchworth. Le rôle des vues dans la formation du close d'après « Town planing in practice ».

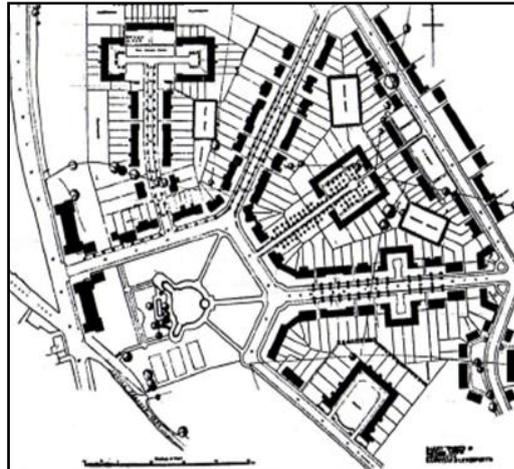


Figure 15. Hampstead. Plan de masse.

Source: J. Castex, J. Ch. Depaule, Ph. Panerai, op., cit., p. 53

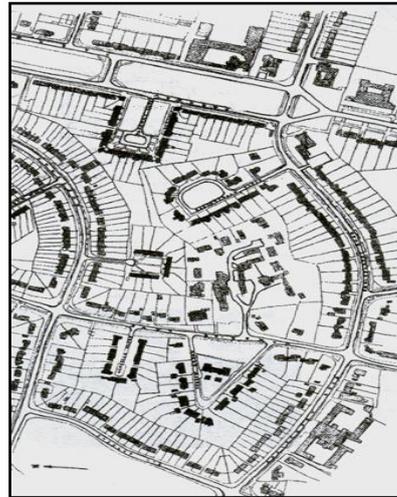


Figure 16. Welwyn Garden City

Source: <http://cashewnut.me.uk>

Dans leurs conceptions, les architectes des cités jardins ont été influencés par les théories de C. Sitte (Figure 17). Les idées des cités jardins se répandent en France à travers G. Benoît-Lévy (1880-1971) et H. Sellier (1883-1943). Les initiatives de ce dernier ont permis la création, en 1915, de l'Office public d'habitations à bon marché (HBM) de la seine à Paris.

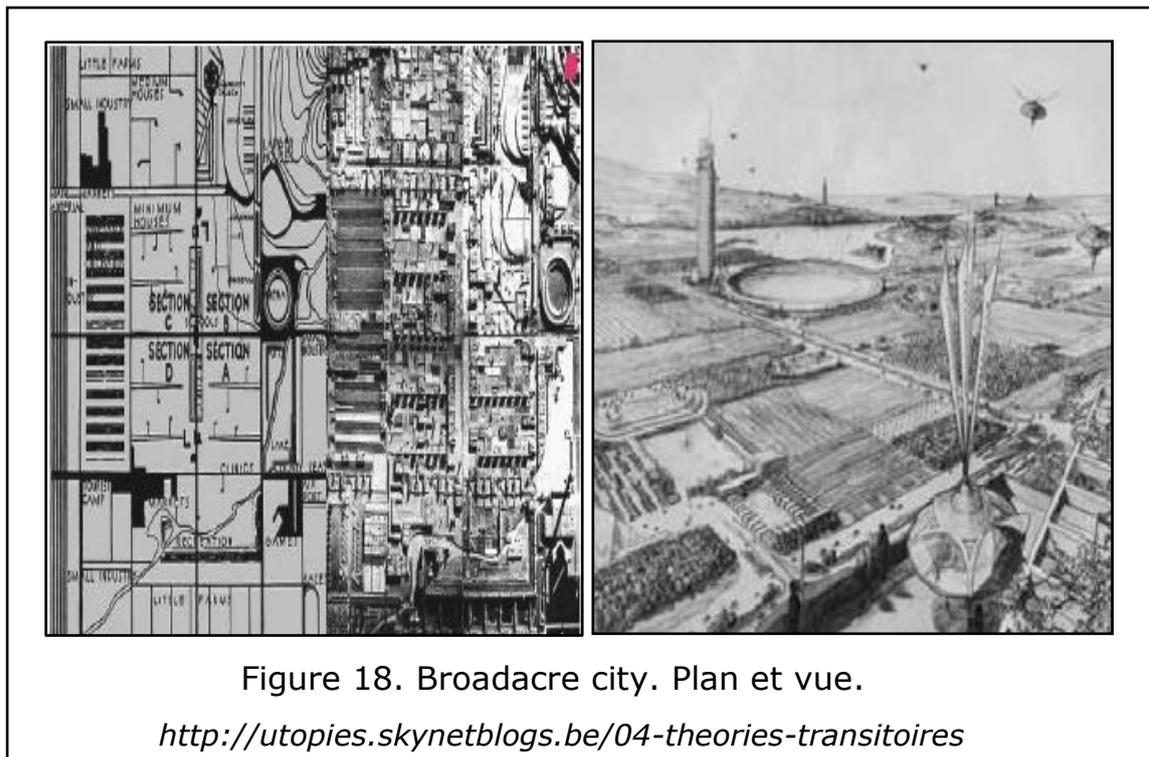


Figure 17. R.Unwin. Illustration pour *Town-Planning in Practic*.
Perspective d'une rue bloquée par un monument, reprise de l'idée de SITTE.

Source : J. Castex, J. Ch. depaule, Ph. Panerai, op., cit, p.174.

6.2. La tendance naturaliste

Cette tendance est lancée par l'architecte Américain F.L.Wright (1869-1959) à travers son projet anti-urbain "*Broadacre city*" (1931-1935) qui, dissout toutes les fonctions urbaines dans la nature. Partant de la liberté de l'être humain car pour lui « *l'individualité étant l'intégrité fondamentale de l'âme humaine, en ses temps et lieux particuliers* » (F. Choay, op. cit., p. 302), l'auteur propose "Broadacre" comme étant la cité naturelle de la liberté dans l'espace du réflexe humain. Wright prévoit uniquement des logements individuels, chacun sur un terrain d'environ 2 hectares avec des activités annexées à l'habitation ou groupées dans des centres séparés, de même que les équipements publics (Figure 18). Le tout est relié par un important réseau routier et aérien. C'est ainsi que, dans la ville de Wright, « *la nature y redevient un milieu continu dans lequel toutes les fonctions urbaines sont dispersées et isolées sous forme d'unités réduites* » (F. Choay, op. cit., p. 47). Cet urbanisme a été concrétisé partiellement aux Etats Unis dans les zones sub-urbaines.



6.3. La tendance progressiste

C'est un courant qui repose sur l'idée défendue par certains utopistes du 18^e siècle fondée sur le concept de progrès :

Charles Fourier (1772-1837) et son phalanstère (Palais social)

(Figure 19), un lieu de vie utopique égalitaire et communautaire. Trois textes résument les idées de Ch. Fourier : « *Théorie des quatre mouvements (1808)* », « *La Théorie de l'unité universelle (1822)* » et « *Le nouveau monde industriel (1829)* ». Sur le principe de l'association indépendante des producteurs et des consommateurs, il élabore le modèle le plus détaillé des utopies progressistes et fonde une ville idéale appelée «*Le Phalanstère*». Fourier intègre son projet à la campagne et le divise en trois cités concentriques regroupant, depuis le centre vers l'extérieur, le commerce et les administrations, l'industrie et l'agriculture. Pour lutter contre la spéculation, il instaure la « *propriété individuelle sociétaire* » et, pour des raisons pratiques d'économie, préconise des immeubles collectifs.⁵

⁵ <http://utopies.skynetblogs.be/archive>

Sur le plan urbanistique, Fourier prévoit des rues de 18 mètres de largeur et des places publiques qui représentent le huitième de la surface de la ville et récuse le système en échiquier, prôné plus tard par Cabet (M. Ragon, op. ci., T1, p. 68). Sur le plan architectural, Fourier dote le Phalanstère d'un bâtiment, à la fois lieu de vie et de travail caractérisé par la volonté de rapprocher les différents bâtiments les uns des autres, la multiplication des « rues-galeries », passages abrités et chauffés destinés à faciliter la circulation, ou encore la multiplication des salles de réunions de toutes tailles (P. Mercklé, 2006).

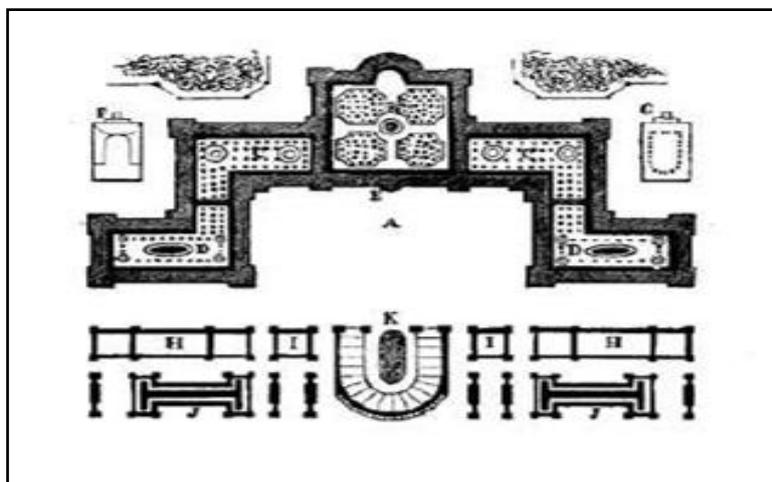


Figure 19. Le phalanstère (Palais social)
Ch. Fourier, *Le nouveau monde industriel*, 1829.

Robert Owen (1771-1858) et la proposition, en 1824, des villages d'harmonies et de coopération (New-Harmony) (Figure 20). Owen a publié deux livres : « *Nouvelles vues sur la société* » en 1812 et « *Livre du nouveau monde moral* » en 1836. M. Ragon (op. ci., T1, p. 78-79) considère que les idées de R. Owen se rapprochent beaucoup de celles de Ch. Fourier. **New-Harmony** est une « communauté rurale type qui devait contenir de 500 à 3.000 individus logés dans des habitations individuelles mais dont l'éducation se ferait de façon communautaire. Industrie et agriculture devaient s'y dissoudre afin que la machine puisse libérer l'homme des ouvrages pénibles et malsains »⁶.

⁶ <http://utopies.skynetblogs.be/archive>

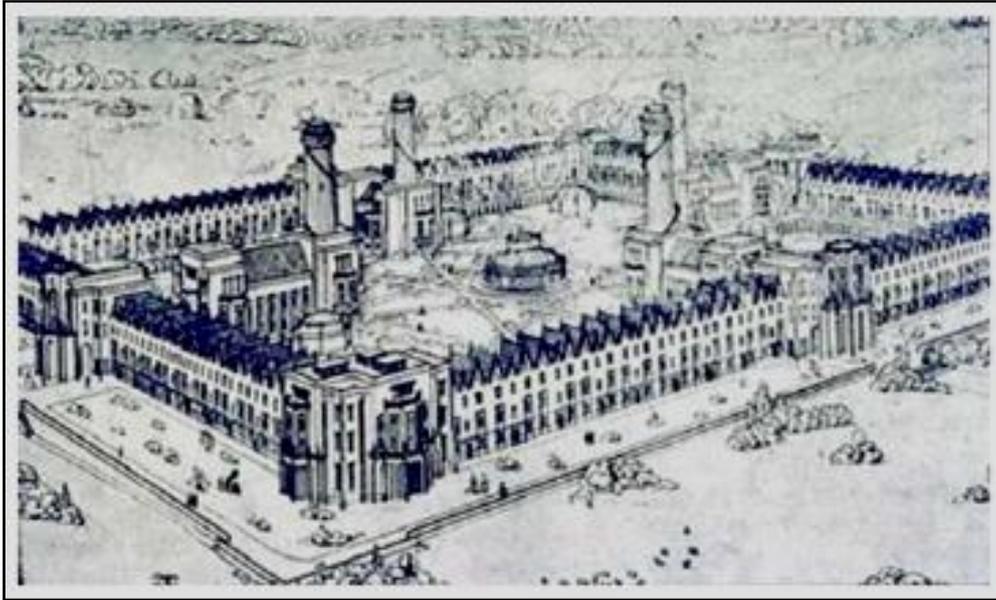


Figure 20. New Harmony

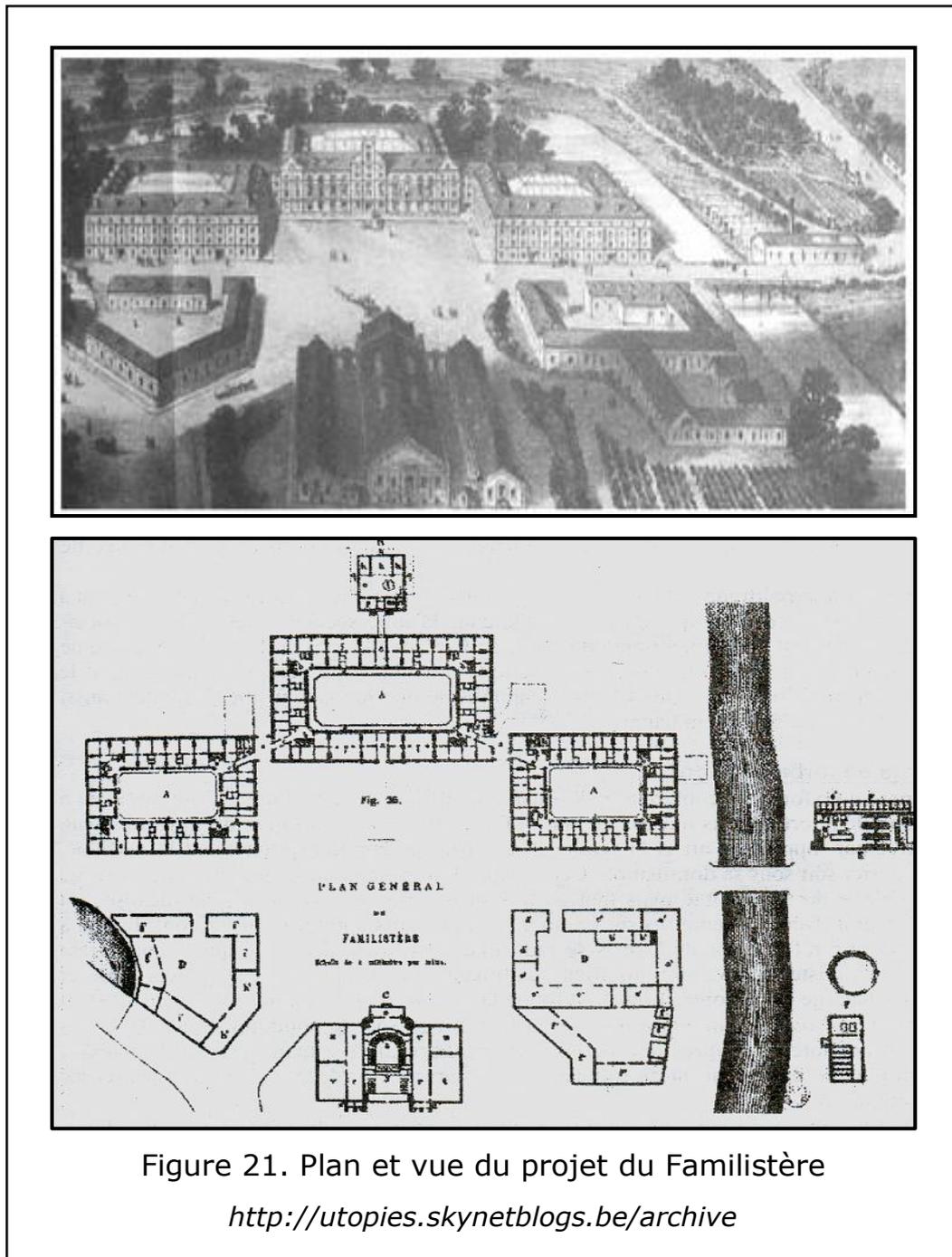
<http://utopies.skynetblogs.be/archive>

Etienne Cabet (1788-1856) qui a écrit en 1840 « Voyage en Icarie », description d'une cité idéale, et a fondé en 1848 une communauté imaginaire fondée sur un socialisme étatique et nommée Icarie. Icaria, la capitale de la communauté d'Icarie comptant un million d'habitants. Il s'agit d'une ville idéale qui se veut hygiénique conçue suivant un tracé en échiquier, des îlots identiques et des quartiers où les maisons seraient toutes semblables (M. Cabet, 1848).

Jean-Baptiste Godin (1819-1888) et Le familistère (Figure 21) qui repose sur le principe de l'habitat unitaire et locatif. Habité en 1861 par 900 personnes⁷, Le Familistère devient la propriété de tous, symbole d'une émancipation collective. Prévu comme pour loger les ouvriers de l'usine d'appareils en fonte, l'architecture a été entièrement pensée par Godin, même dans les détails des corps d'état secondaires tels que les systèmes d'aération, de circulation de l'eau, de chauffage. Des espaces libres et lumineux ont été créés. Composé

⁷ <http://utopies.skynetblogs.be/archive>

de logements meublés dotés de l'eau courante et du chauffage, et d'espaces communs (jardins, théâtre, épicerie, buanderie), le Familistère offre aux ouvriers de l'usine un confort de vie moderne⁸. M. Ragon (op. cit., T1, p142) considère Le Familistère de Godin comme étant une réussite Fourieriste.



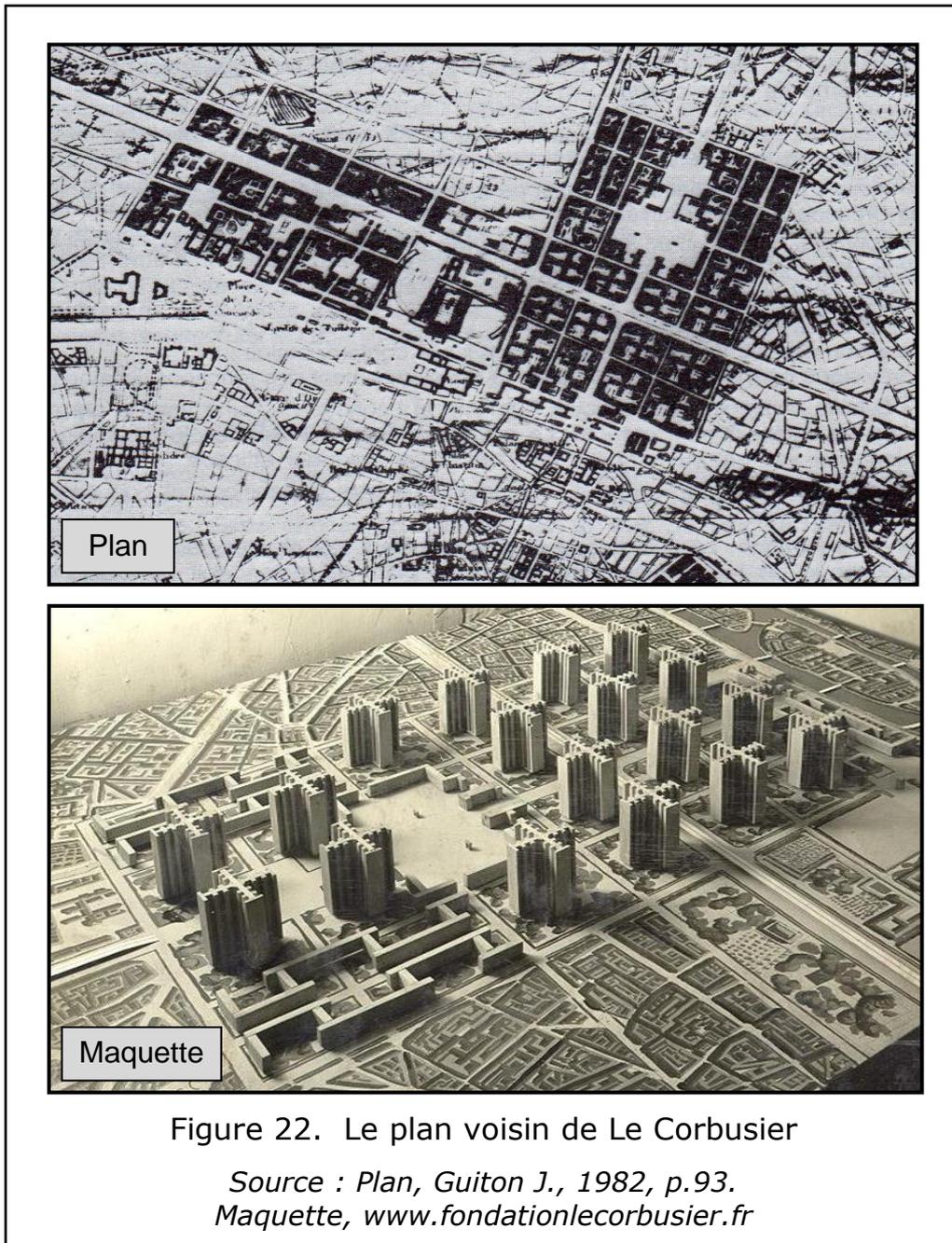
⁸ <http://www.exponaute.com/magazine>

Les utopistes progressistes préconisent « *une conception de l'individu humain comme type, indépendant de toutes les contingences et différences de lieux et de temps, et définissable en besoins types scientifiquement déductibles* » (F.Choay, op. cit., p. 16). L'objectif désigné se résume dans la recherche de l'hygiène par la création d'un espace ouvert contenant de la verdure et le découpage de l'espace urbain selon les principales fonctions (résidence, travail, loisir).

L'idée progressiste a été développée à la fin du 19^e siècle par l'architecte autrichien Otto Wagner (1841-1918) à travers un livre « *La grande ville* » paru en 1911. Il propose la croissance illimitée de la ville sous forme d'arrondissements autonomes reliés entre eux par des boulevards et avenues.

Le modèle progressiste a pris une nouvelle expression dans la cité industrielle de l'architecte Tony Garnier (1869-1948) avec l'édition en 1917, de l'ouvrage « *Une cité industrielle* ». C'est une cité 35 000 habitants caractérisée par la séparation des fonctions urbaines et la circulation, l'importance des espaces verts et l'utilisation du béton armé. En effet, le projet de Garnier est à la base du style international (le cubisme) apparu pendant la première moitié du 20^e siècle.

En 1925, Le Corbusier (Charles Édouard Jeanneret) (1887-1965) a élaboré « *le Plan Voisin* » en proposant de raser la rive droite de Paris et de remplacer le centre de Paris par des tours de 200 mètres de hauteur, n'occupant que 5 % de la surface du sol (une cité verticale) (Figure 22). A partir de 1928, Le Corbusier inaugure l'urbanisme du mouvement international et la tendance progressiste est prise en charge par le mouvement les congrès internationaux d'architecture moderne (CIAM) qui débouche en 1933 sur l'élaboration de la charte d'Athènes, publiée pour la première fois en 1941 (Le corbusier, 1957).



La charte d'Athènes est constituée de 95 articles répartis dans trois chapitres :

- le premier est une présentation générale de l'interaction de la ville avec sa région qui constitue l'ensemble économique, social et politique ;
- le deuxième est intitulé "état actuel des villes, critiques et remèdes" ;

- enfin, le troisième chapitre est la conclusion intitulée "points de doctrine" qui, résume en 24 articles tous les principes de la charte en présentant dans une première étape une critique de la ville de l'époque issue de l'ère machiniste, et dans une deuxième étape, des propositions concrètes basées sur la liberté individuelle et le bénéfice de l'action collective qui exige un espace urbain à l'échelle de l'homme.

Un urbanisme articulé autour de quatre principales fonctions : habiter, travailler, se recréer, circuler, (Article 77), a été proposé dans un système de zoning par secteur (Article 88) qui sera la caractéristique des plans d'urbanisme de la deuxième moitié du 20^e siècle. Ce schéma de la ville est conçu pour les besoins universels, pour un Homme type (Figure 23, 24 et 25). Pour Le Corbusier qui conçoit en 1933 « *la cité radieuse* » réalisée à Marseille en 1974, « tous les hommes ont les mêmes besoins » (Le Corbusier, 1958, p. 108).

L'urbanisation pendant la deuxième moitié du 20^e siècle fait apparaître la dominance de la tendance progressiste. Au moment où " le naturalisme " s'est exprimé partiellement aux Etats Unis et " le culturalisme " s'est imposé en Angleterre avec le mouvement des villes nouvelles, la tendance progressiste s'est généralisée dans presque tous les régimes politiques et économiques (F. Choay, op. cit., p. 51). C'est ainsi qu'il a donné naissance à l'urbanisme fonctionnaliste après la deuxième guerre mondiale et qui a fait l'objet de plusieurs critiques. J.P. Fréy (1999, p. 63-71) souligne que « *depuis leur arrivée en force sur le marché de la construction au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, les tenants d'un supposé progressisme moderniste et fonctionnaliste se sont plus ou moins méthodiquement employé à discréditer le courant culturaliste accusé, à tort ou à raison, d'être réactionnaire* ».

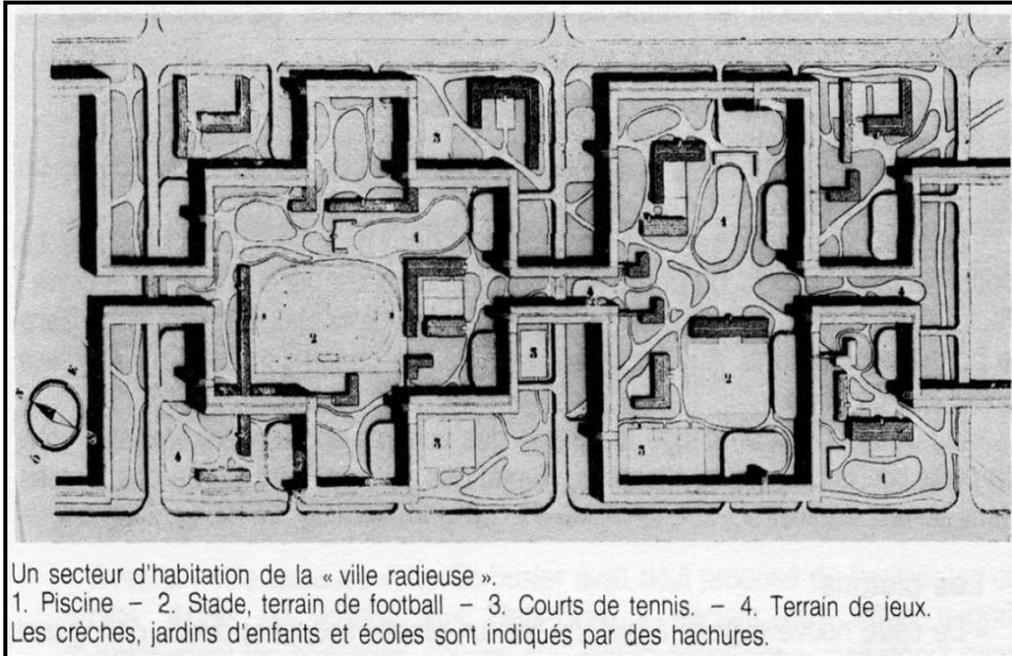


Figure 23. La ville Radieuse de Le Corbusier (1935)

Source : Guiton J., op. cit., p. 103.

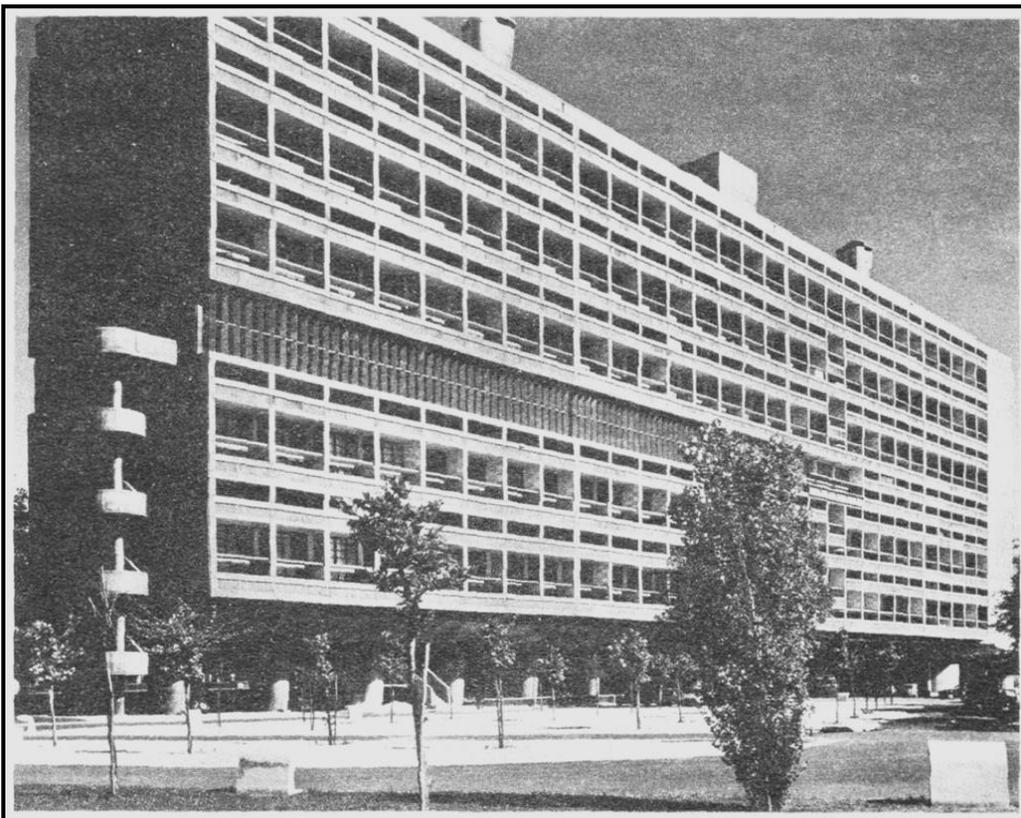
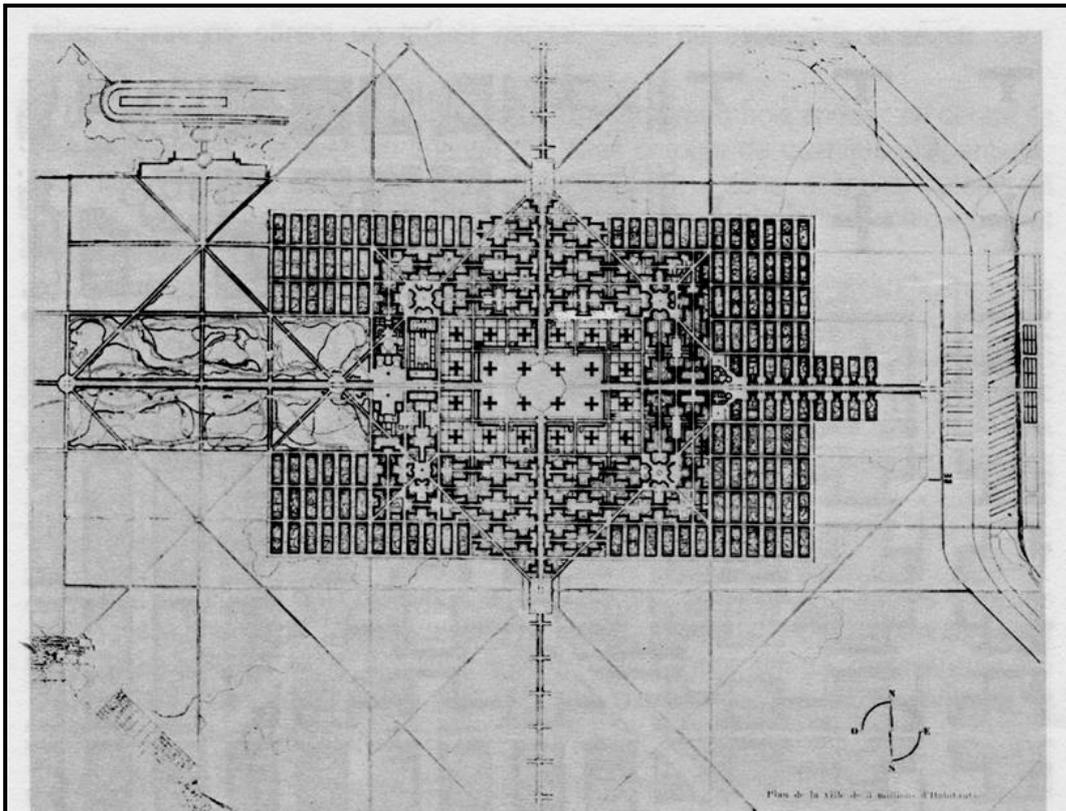
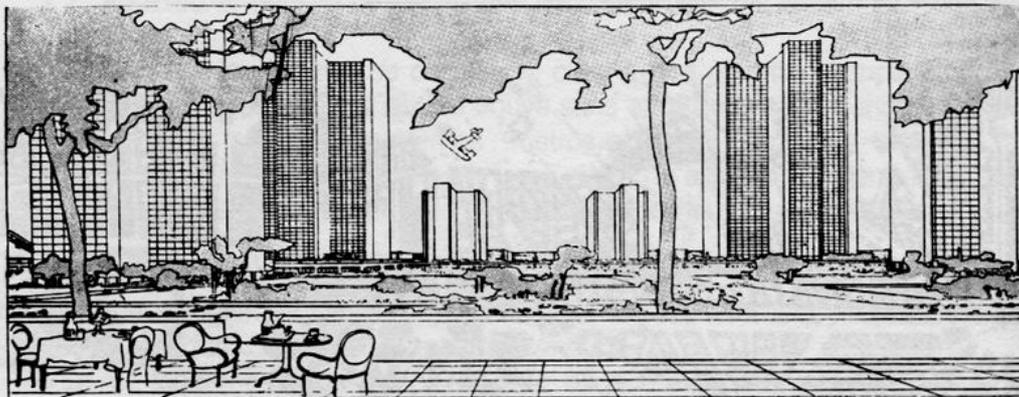


Figure 24. L'unité d'habitation de Le Corbusier (Marseille)

Source : Guiton J., op. cit., p. 51.



« Une ville contemporaine pour trois millions d'habitants. » Plan.



« Une ville contemporaine » Perspective.

Une ville conçue pour trois millions d'habitants sur la base de quatre principes fondamentaux :

- Décongestionner les centres des villes,
- Accroître la densité des centres des villes,
- Accroître les moyens de circulation,
- Accroître les surfaces plantées.

Figure 25. La ville contemporaine de Le Corbusier (1922)

Source : Guiton J., op. cit., p. 93.

L'automobile a incité à la dispersion et à l'éloignement favorisant à la fois une urbanisation linéaire et radioconcentrique. Le tissu urbain s'étend d'une manière démesurée : de grands ensembles d'habitat collectif pour répondre à la crise du logement, des extensions d'habitat individuel pour les classes aisées et des zones industrielles comme activités productrices des villes. Cet urbanisme produit trois conséquences :

- la dispersion des fonctions urbaines de la vie quotidienne dans l'espace ;
- la dissociation entre le lieu de travail et le lieu de résidence, d'où l'intensité des migrations pendulaires, et par conséquent, les zones d'habitat deviennent un désert pendant la journée.
- la forte consommation de l'espace qui devient une véritable menace de l'agriculture périurbaine, car la plupart des villes se trouvent à proximité des ressources agricoles.

7. Le concept de Villes nouvelles

Au lendemain de la seconde guerre mondiale, les pays industriels se sont engagés dans la réalisation de grands ensembles de logements avant de s'orienter vers une planification urbaine à travers la création de villes nouvelles. La création des villes nouvelles a été reprise à partir des années 1970 par les pays en voie de développement pour répondre à une croissance démographique accompagnée d'un rythme accéléré de l'urbanisation.

Le Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement définit la ville nouvelle comme étant « *Ville planifiée dont la création a été décidée par voie administrative, en général dans la cadre d'une politique d'aménagement régional* » (P. Merlin, F. Choay, op. cit., p. 886). Il présente quatre types de villes nouvelles :

- **Les villes nouvelles implantées hors des régions urbanisées**, à des fins industrielles (ex. Union soviétique), d'équilibre du réseau urbain (Hongrie), sur des ressources minières (Canada) ;
- **Les nouvelles capitales implantées à l'écart des grandes agglomérations** pour des raisons de politique intérieure, de stratégie défensive, pour favoriser le développement de régions pionnières ou pour plusieurs de ces raisons (Brasilia, Islamabad, Abuja, ...) ;
- **Les villes nouvelles situées dans l'environnement d'une métropole**, sans continuité, dans le souci de la décongestionner et de structurer la région urbaine à une échelle plus vaste que celle de l'agglomération de base (les new towns autour de Londres,...);
- **Les villes nouvelles situées en continuité spatiale avec une grande agglomération**, destinées à orienter et à structurer le développement des banlieues, sans volonté d'indépendance entre la ville nouvelle et la ville mère (Héliopolis au Caire, villes nouvelles autour des villes suédoises et néerlandaises). Les villes nouvelles de la région de Paris sont conçues comme des prolongements de la banlieue et leurs nouveaux centres urbains.

Les villes nouvelles s'inscrivent en continuité par rapport au mouvement des cités jardins créées par E. Howard (1850-1928) en Angleterre. Plus tard, à partir de 1940, **les villes nouvelles en Angleterre** (Figure 26) ont été « *conçues dans le cadre d'une politique nationale d'aménagement du territoire (rapport Barlow de 1940) et d'une politique régionale d'urbanisme qui s'inspire de la précédente (plan Abercrombie de 1944)* » (P. Merlin, 1972, p. 11).

1. BASILDON	
2. BRACKNELL	13. RUNCORN
3. GRAWLEY	14. REDDITCH
4. HARLOW	15. TELFORD
5. HATFIELD	16. CORBY
6. HEMEL	17. CWMBRAN
HEMPSTEAD	18. CUMBERNAULD
7. STEVENAGE	19. EAST Kilbride
8. WELWYN	20. GLENROTHES
GARDEN	21. LIVINGSTON
9. NEWTON	22. IRVINE
AYCLIFFE	23. MILTON KEYNES
10. WASHINGTON	24. NORTHAMPTON
11. PETERLEE	25. PETERBOROUGH
12. SKELMERSDALE	



Figure 26. Localisation des villes nouvelles en Grande-Bretagne

Source : P. Merlin, *op. cit.*, p. 24.

En France, le concept de villes nouvelles est ambigu. P. C. Chaline (1985) souligne que les villes nouvelles doivent répondre à des conditions d'ordre social, culturel, économique et spatial. Pour L. Coudroy De Lille (2006, p. 47-66), « *l'année 1965 est une charnière importante avec la publication du Schéma directeur de la région parisienne au moment où le modèle du grand ensemble amorce sa remise en question* ». L'objectif de ce schéma d'après P. Merlin (*op. cit.*, p. 307) est de « *donner au Paris de l'an 2000, une nouvelle dimension ; faire éclater le monocentrisme en créant des centres urbains nouveaux, tant au sein de la banlieue existante que dans les urbanisations à prévoir, canaliser l'expansion de Paris le long d'axes préférentiels d'urbanisation permettant la sauvegarde de secteurs équipements et surtout de loisirs, bref faire passer Paris du stade de l'agglomération – vocable si évocateur – à celui de la région* ».

urbaine ». Ainsi, les villes nouvelles en France ont concerné spécialement Paris à travers l'implantation des centres urbains, futures villes nouvelles, sur deux grands axes, nord et sud (Figure 27).

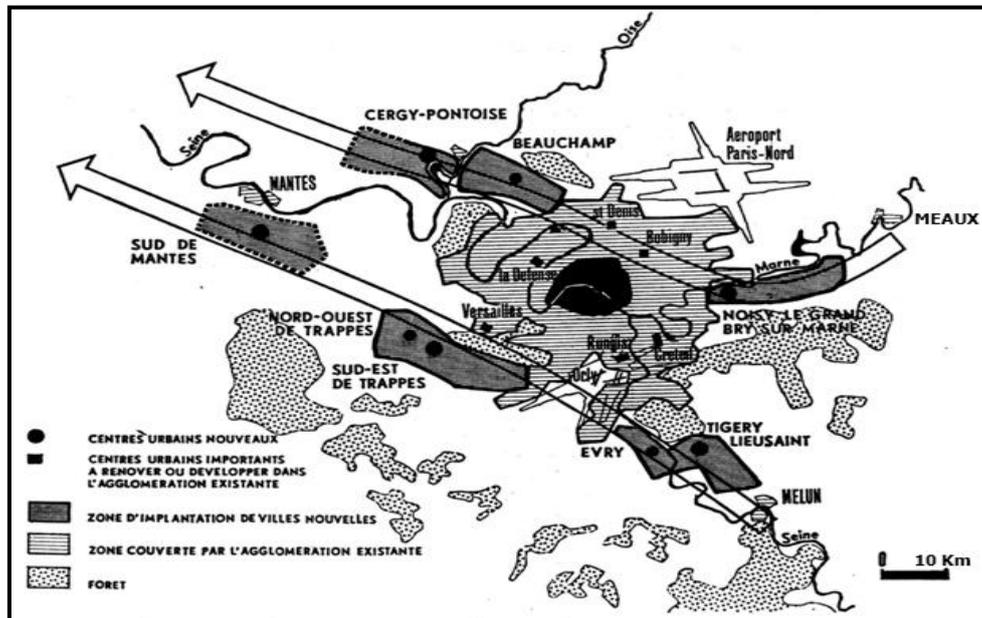


Figure 27. Implantation des villes nouvelles dans la région de Paris

Source : P. Merlin, *op. cit.*, p. 310.

Brasilia (Brésil) a été créée pour des raisons politiques et administratives. Fondée en 1957 et inaugurée en 1960, elle a été réalisée par un organisme public sur un site vierge. Elle est l'exemple le plus connu des villes nouvelles et est un modèle d'application des principes de la Charte d'Athènes, des CIAM (Congrès internationaux d'architecture moderne). P. Merlin (*op. cit.*, p. 252) affirme : « *Nulle ville au monde n'évoque mieux la notion de ville nouvelle que Brasilia* ».

Suite à un concours d'urbanisme pour le plan de la nouvelle capitale du Brésil, la proposition en forme d'oiseau de l'urbaniste Lucio Costa a été retenue. Elle repose sur le principe de croisement de deux axes (Figure 28) :

- L'axe monumental, le plus court, le long duquel sont implantés les bâtiments publics ;
- L'axe de circulation, autour duquel sont disposés les quartiers d'habitations.

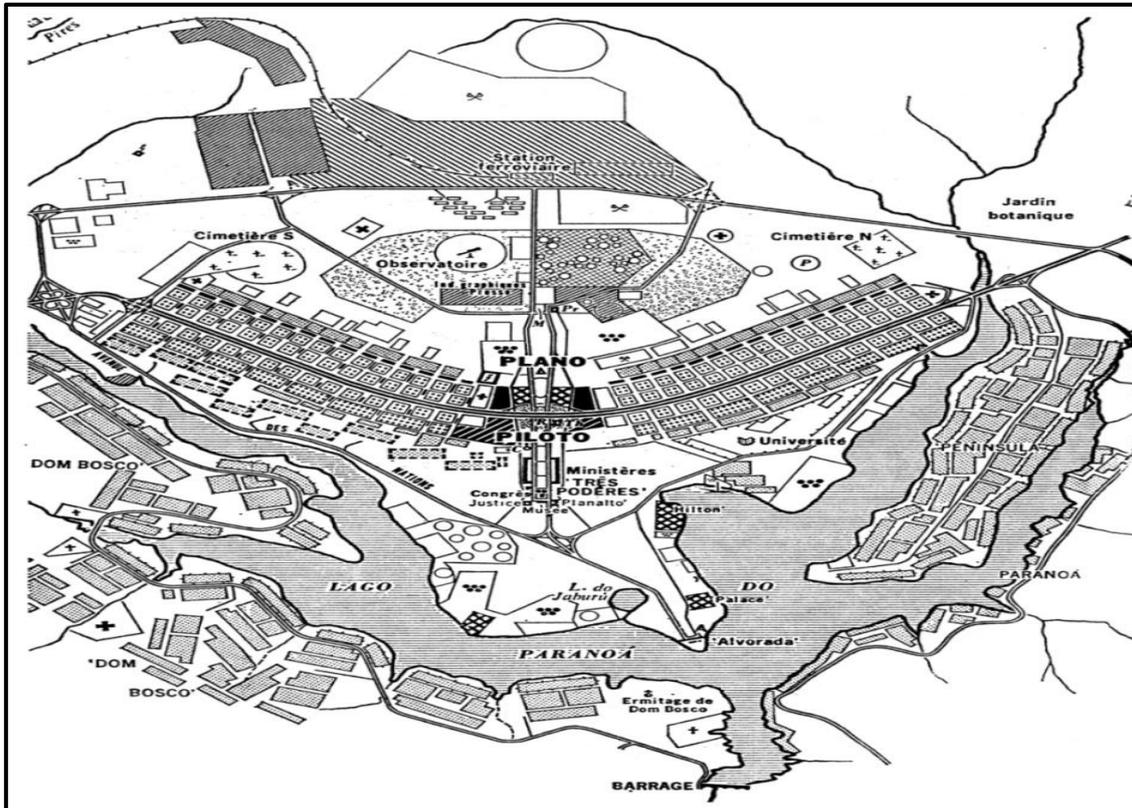


Figure 28. Brasilia : le plan pilote

Source : P. Merlin, *op. cit.*, p. 256.

Des cités satellites ont été réalisées en 1958 à 25 - 50 Km de Brasilia, elles constituent de véritables petites villes nouvelles (P. Merlin, *op. cit.*, p. 263). Sur le plan architectural, c'est l'architecte Oscar Niemeyer qui a donné une identité monumentale à cette nouvelle ville. Il conçoit la plupart des équipements publics et administratifs : la résidence présidentielle, le congrès national, le ministère des affaires étrangères, le ministère de l'éducation et de la santé, le tribunal et le théâtre régional.

8. Une alternative : l'urbanisme post- moderne

Après la crise de l'architecture au cours des années 1970, la ville est devenue l'objet central du débat architectural durant la décennie 1980 et le début des années 1990. L'urbanisme délaisse son approche moderniste caractérisée par le zonage et l'architecture remet en question les paradigmes issus du Mouvement moderne ignorant la ville. L'époque postmoderne voit la renaissance de l'intérêt pour les figures du bâti urbain dans les deux disciplines (A Prochazka, 2009, p. 62).

Les critiques contre l'urbanisme moderne débutent avec L. Mumford (1895-1990), philosophe historien et urbaniste américain qui, en réponse aux tenants du mouvement moderne qui exaltent l'esthétique machiniste en architecture, plaide pour une maîtrise des techniques et une réorganisation du système capitaliste. M. Ragon (op. cit., T3, p. 224) écrit dans ce sens : «*Dans La cité à travers l'histoire, Lewis Mumford appelle la cité moderne « nécropolis »* ». Pour lui, «*La raison d'être de la grande cité disparaît au moment où elle prend la forme d'une vaste et illimité conurbation* ».

G. Bardet propose en 1948 « un nouvel urbanisme » offrant des solutions applicables à l'urbanisme à toutes les échelles allant du voisinage jusqu'à la région en passant par la ville dont il condamne la vision géométrique pour la remplacer par une vision organique des groupes sociaux. En optant pour un urbanisme à visage humain, Il propose une idée qui s'appuie sur les principes de l'analyse urbaine prenant comme référence fondamentale les personnes qui composent les villes avec leurs caractéristiques socio-économiques et culturelles les plus évidentes.

Aldo Rossi (1931-1997), architecte Italien, publie en 1966 « *L'Architecture de la ville* » (Trad.1981), un ouvrage qui s'intéresse à la forme de la ville, à son histoire et à son élaboration à partir de typologies définies.

Le premier livre contre le modernisme a été celui de l'architecte américain R. Venturi (1925) « *Complexité et contradiction en architecture* » paru en 1966 mais le terme de Post-modernisme a été utilisé pour la première fois en 1975 par l'architecte anglais Ch. Jenks dans son livre « *Le langage de l'architecture Post-moderne* » qui incite à un retour aux compositions et aux motifs empruntés au passé à travers l'éclectisme. L'apport de l'architecte Italien P. Portoghesi (1981, 1983) à travers ses deux livres « *Au delà de l'architecture moderne (1981)* » et « *Le post-moderne (1983)* » a été aussi considérable (M. Ragon, op. cit., T3, p. 280-288).

Le mouvement post-moderne propose une conception fragmentée du tissu urbain. C'est la fin du mythe d'une ville idéale et la fin des idéologies, le retour aux principes anciens de composition urbaine et la conciliation des tissus urbains traditionnels avec les contraintes de la modernité (R. Allain, op. cit., p. 46).

F. Ascher, auteur de plusieurs ouvrages⁹ sur l'évolution des villes et des modes de vie, préfère qualifier l'époque actuelle de **surmodernité** plutôt que de postmodernité dans la mesure où elle ne consiste pas en un dépassement de la modernité mais en son adaptation à une économie

⁹ Les principaux ouvrages de F. Ascher :

« Métapolis, ou l'avenir des villes », éd. Odile Jacob, 1995

« La société hypermoderne. Ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs », éd. de l'Aube, 2001 et 2005.

« Les nouveaux principes de l'urbanisme. La fin des villes n'est pas à l'ordre du jour », éd. de l'Aube, 2001 (poche 2004, 2008 et 2010).

« Les nouveaux compromis urbains : Lexique de la vie plurielle », Éd. de l'Aube, 2008

« L'âge des métapoles », éd. de l'Aube, 2009.

d'envergure par des dispositifs toujours plus performants. F. Ascher (2008, 2010) Annonce « *l'avènement d'une "troisième modernité", après celle de l'âge classique et l'époque issue de la révolution industrielle* » Il « *appelle à la création d'un nouvel urbanisme, souple, négocié, capable d'intégrer la grande échelle et la complexité, l'individualisation de la société et la multiplication des acteurs* ».

D'après A. Lévy (2006), la typologie des principaux modèles urbains décrits par F. Choay (1979) se poursuit :

- **Le progressisme** connaît un nouvel avatar sous le terme **d'hypermodernité (ou surmodernité) ;**
- **Le culturalisme** se prolonge dans **le postmodernisme ;**
- Quant à **la philosophie anti-urbaine**, elle est présente dans **certains discours écologistes** qui survalorisent la nature.

Selon A. Lévy (2006), «*...trois autres aspects caractérisent la situation contemporaine dans laquelle évolue l'urbanisme actuellement qui voit apparaître une nouvelle notion, **le projet urbain** : la formation d'une nouvelle **culture du projet** ; la complexification du **système d'acteurs** avec émergence de nouvelles fonctions dans l'aménagement ; l'irruption et l'essor du **débat public*** ».

9. La notion de projet urbain : la fin des utopies

Cette expression est constituée de deux mots : **le « projet »** qui est lié automatiquement à l'architecte et son projet architectural et **«urbain»** qui fait référence au contexte politique, économique, social et culturel (M. Yamani Touati, op. cit., p. 128). Cette notion est ambiguë. Au départ, Elle était principalement employée par les architectes comme synonyme de composition urbaine, puis d'architecture urbaine. L'expression « Projet urbain » a été utilisée

pour la première fois en 1976 dans un article écrit par Max Alfred et intitulé « *Contributions au projet d'une forme urbaine* » publié dans le numéro 187 de la revue *Architecture d'Aujourd'hui* (K. Rahim, op. cit., p. 83). C'est Ch. Devillers qui déclenche en France le débat sur le projet urbain dès la fin des années 1970. Il est suivi par les écrits d'autres architectes ; B. Huet, Ph. Panerai, D. Mangin et J. Castex. Ch. Devillers et H. Ciriani inventent la pièce urbaine, Ch. De Portzamparc invente l'îlot libre (M. Yamani Touati, op. cit., p. 127).

K. Rahim (op. cit., p. 106) synthétise l'historique de la notion comme suit :

- en 1976, **l'apparition de la notion** ;
- dans les années 1980, **l'instrumentalisation du projet urbain comme sujet de réflexion** dans les colloques et les séminaires ;
- en 1985, **la multiplication des publications** et adaptation au nouveau contexte provoqué par la décentralisation ;
- depuis 1990, **l'engouement et l'élargissement du champ de l'utilisation de la notion de projet urbain** par l'arrivée des chercheurs des autres disciplines (géographie, sociologie, paysage...), et l'adaptation de la notion pour exprimer le lancement des projets urbains un peu partout en France. Mais aussi le glissement sémantique comme conséquence de cet engouement. Ces phases coïncident avec l'évolution générale de l'urbanisme et de la planification.

Le Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement (P. Merlin, F. Choay, op. cit., p. 677) considère que le projet urbain a acquis, dans les années 1980, un statut nouveau dans les interventions sur la ville qui est dû à plusieurs facteurs :

- L'évolution générale d'ordre juridique et la décentralisation

des décisions d'urbanisme au niveau des communes qui choisissent – à la place des outils traditionnels de l'urbanisme opérationnel – la méthode de la « *planification stratégique* » qui donne une place centrale au projet urbain ;

- L'évolution libérale de l'économie française où les entreprises deviennent des acteurs essentiels du développement urbain.

F. Ascher (1993), définit le projet urbain en fonction de trois dimensions :

- **Le projet urbain politique** comme une intention de ville;
- **Le projet urbain opérationnel** qui veut dire que ce sont les projets particuliers qui composent le plan d'ensemble et ce n'est pas ce dernier qui définit les projets particuliers;
- **Le projet urbain architectural et urbanistique** est ainsi réservé à l'approche du « *design urbain* », en lien avec sa réhabilitation faite par les architectes-urbanistes. Le projet urbain a pris la place qu'occupe dans les pays anglo-saxons « *l'urban design* ».

A travers cette notion, apparaît un intérêt particulier des architectes pour la prise en considération du côté social dans les opérations d'urbanisme et le lancement de recherches sur la relation ville et architecture comme le souligne A. Masbouni (2002, p. 23) : « *Le projet urbain est une stratégie pensée et dessinée de la ville. Il est une expression architecturale et urbaine de mise en forme de la ville qui porte des enjeux sociaux, économiques, urbains et territoriaux...* ».

D'autres définitions sont données par des différents spécialistes (cités par K. Rahim, op. cit.). Nous présentons quelques unes :

- « Cette notion [**de projet urbain**], bien que floue, a donné lieu alors à un vaste débat international, appuyé sur l'essor des études morphologiques, pour définir une pratique urbanistique alternative, qui, de manière générale, peut se résumer par un regain d'intérêt pour la forme urbaine et pour l'art urbain, pour le dessin et le traitement des espaces publics » (A. Lévy, 1996, p. 226).
- « Le **Projet Urbain** doit produire du temps, de la continuité [...] Le Projet Urbain doit produire de la régularité et du contexte (tracés, découpages...) [...] le Projet Urbain doit produire de l'espace public, auquel l'architecture donne forme le moment venu » (B. Huet, 1993, p. 60).
- « Dans sa version conjoncturelle plus actuelle, le terme de **projet urbain** me paraît correspondre, à la fois comme expression critique et substitut, aux formes de planification qui ont marqué la grande période de croissance et d'extension autour des années soixante, et qui se caractérisaient à la fois par le schématisme, la fragmentation, et la juxtaposition de logiques sectorielles [...] «Retour à la ville», «Retour à l'architecture» résumaient en grande partie l'intention » (M. Roncayolo, op. cit., p. 59).
- « C'est donc entre futur et passé, entre mémoire et anticipation que prennent place ces activités architecturales et urbanistiques désignées aujourd'hui par l'appellation de **projet urbain**, et qui tentent de renouveler les cadres de la planification spatiale confrontée à une multiplicité de pouvoirs et d'opinions » (B. Haumont, 1993, p. 104-106).
- « **Le Projet Urbain** : stratégie, programme, dessein de la ville. Prise en compte de différents temps. Rencontre de la société et du territoire, du quotidien et des perspectives. » (C. Trautmann, 1993, p. 62-64).

Le projet urbain permet, à travers sa démarche d'analyse, à définir des idées sur le devenir d'une ville bien avant de fixer des prescriptions. Il s'appuie sur des débats autour d'une démarche de réflexion, plus large, que le périmètre d'intervention. Le projet urbain prépare le cadre général permettant l'accueil progressif de projets d'architecture et exige la faisabilité, l'action foncière, l'importance accordée au programme, la maîtrise des techniques financières et juridiques, la volonté de la part des décideurs et des politiques, couplée à beaucoup de professionnalisme et la durée dans le temps. Il s'appuie sur la dimension économique et politique, la dimension culturelle, la dimension financière, la dimension sociale, la dimension architecturale et urbanistique (M. Yamani Touati, op. cit., p. 142-148).

En Europe, le projet urbain est vu comme moyen de rehausser la ville à un rang plus élevé. Il apparaît aux élus comme un moyen pour attirer des investissements et créer des emplois. En France, il doit être difficile de trouver aujourd'hui une ville qui ne soit pas dotée d'un projet urbain. Chaque ville y met un contenu qu'elle pense unique et qui lui est propre, selon sa configuration, ses enjeux et ses ambitions et les moyens dont elle dispose pour le mettre en œuvre. Les projets urbains de ces villes naissent le plus souvent (M. Yamani Touati, op. cit., p. 141) :

- d'opportunités foncières (friches portuaires) : Marseille et Dunkerque ;
- d'un évènement : Lille (Euralille - gare TGV) et Bordeaux (Tramway);
- de la création d'un nouveau centre : Montpellier (Antigone) ;
- de la recherche d'une continuité urbaine : Aix en Provence (Sextius Mirabeau).

En Espagne, le projet urbain 22@Barcelona apparaît au milieu des années 1990 comme l'un des projets de renouvellement urbain de la zone orientale et maritime de Barcelone appelée Poblenu (Figure 29). Elle était le cœur industriel de la ville entre la fin du 19^e et le milieu du 20^e siècle qui a vu le départ des industries vers la première et deuxième couronne métropolitaine. La transformation de cette zone de la ville est une opération importante qui a été maintes fois subordonnée à d'autres projets moins stratégiques, en raison des investissements importants nécessaires et la nécessité d'une concertation étroite avec différents acteurs urbains publics et privés.

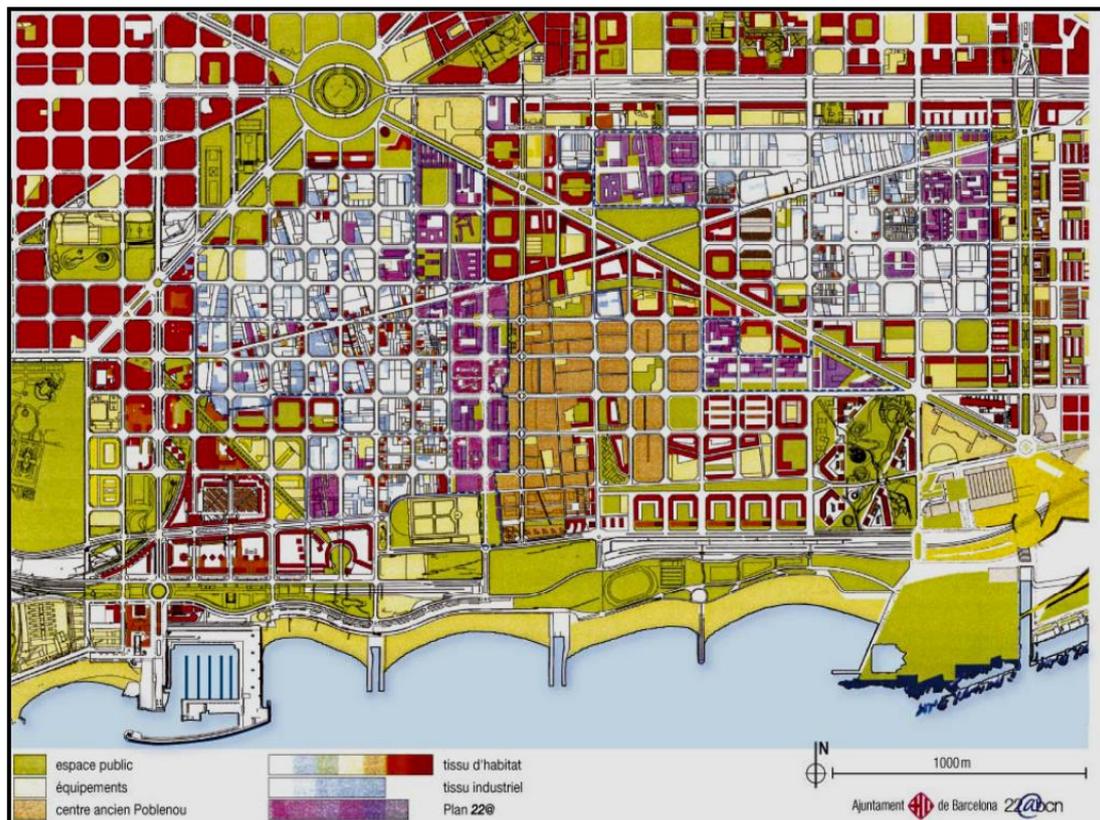


Figure 29. Le projet 22@ en 2005.

La transformation urbaine des zones industrielles
de Poblenu (Barcelonne)

*Source : Grands projets urbains en Europe,
Les Cahiers de L'IAURIF, N°146, p. 124.*

Les Jeux olympiques de 1992 ont servi de prétexte pour réunir les deux conditions : ressources et capacité de concertation. Cela a permis de construire le projet résidentiel du village olympique, qui est, de toute la zone orientale de la ville, la partie la plus proche du centre. Plus tard, et de façon successive, ont été développés les projets du Front Maritime et de Diagonal Mar. Il fallait alors s'atteler à la transformation de l'ancien quartier industriel, qui n'est pas en front de mer et qui s'avère être plus complexe à traiter du fait de sa très forte imbrication dans le tissu urbain de Poblenou (A. Broggi, 2007, 119-125).

En France, Georges Frèche, Maire de Montpellier (France), a opté dans les années 1980, pour une stratégie urbaine basée sur le Projet Urbain Antigone. Ce dernier a été le moyen d'élargir le centre à l'échelle de la métropole en récupérant d'anciens terrains militaires. Le projet a été coordonné par l'architecte Ricardo Bofill qui a opté pour une ville axiale prolongeant l'axe ancien de la cité (Figure 30). Selon un pari architectural et urbanistique près du néo-classicisme, Antigone affirme une mixité fonctionnelle et associe logements, bureaux, commerces, et équipements. Il a été le précurseur autant par cette mixité d'activités que pour la construction de logements sociaux dans le centre (900 sur 4000). Ce projet n'a pas échappé aux critiques pour son incapacité à bien se greffer au tissu du centre ancien et pour sa monumentalité qui dépasse l'échelle humaine.

En 1988. Pierre Mauroy, Maire de Lille (France), adepte d'une politique volontariste, lance la réflexion sur un projet de développement autour de la future Gare TGV afin de valoriser ce nœud de transport pour sortir la ville et la région de la crise économique. **En février 1988 naît Euralille Métropole,** société d'études chargée de définir et de préparer la mise en œuvre d'un **grand projet urbain appelé « Euralille »**. Suite à un concours d'idées, l'architecte Rem Koolhaas fut retenu pour conduire, en association avec François Delhay,

l'ensemble de la conception urbaine. L'objectif de ce projet a été de créer la relation avec le centre ancien par l'intermédiaire d'une série d'espaces publics, des avenues plantées, des squares et des rues. Recevant des grands programmes, Eurallille est un espace de vie, avec des bureaux mais aussi des commerces, des services, des logements, des équipements collectifs, des loisirs (Figure 31).



Figure 30. Le projet urbain Antigone.

Source : *Projets urbains en France, La Moniteur, 2002, p. 113.*

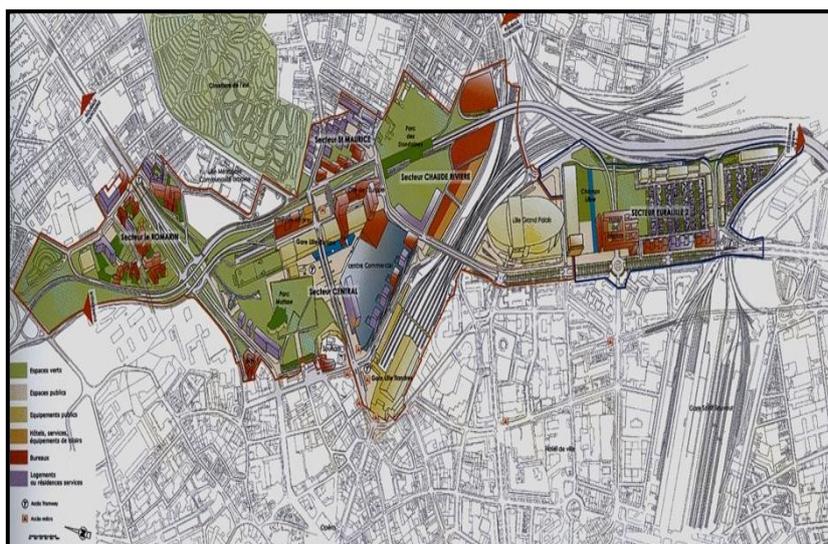


Figure 31. Le projet urbain Eurallille. Rupture et continuité

Source : *Projets urbains en France, op. cit., p. 79.*

Le projet urbain Neptune (Dunkerque, France) a été l'occasion pour la ville de Dunkerque de reconquérir les friches au niveau de son Port qui, après le déclin de l'industrialisation dans la région, présentaient une véritable séparation entre la ville et ses quais (Figure 32). Une équipe constituée autour de Richard Rogers et son associé Make Davies et l'agence d'urbanisme locale a été retenue **en 1991** pour mener ce projet qui a été conçu pour s'étaler sur 30 ans. Aucun programme n'a été défini en amont de la consultation. Il avait été convenu que le processus devait être interactif entre programmation et forme urbaine. Il était demandé d'exprimer une "sensibilité" par rapport aux problèmes posés à travers la réorganisation de la circulation dans un espace morcelé, la revitalisation des bassins et la requalification des espaces publics. Cette démarche devait se concrétiser par la projection d'une série d'équipements ; une université, une bibliothèque, un port de plaisance, un musée portuaire, des logements sociaux et privés, un centre commercial, des équipements de sports et de loisirs.

La société de développement du Dunkerquois (3SD) a été créée afin d'assurer la maîtrise d'ouvrage déléguée de l'opération, le maître d'ouvrage étant la communauté urbaine. 3SD a confié par la suite l'assistance technique et le montage financier à "PROJENOR", qui est une société qui associe les banquiers, les grands transporteurs et les acteurs régionaux. Les architectes de Neptune élaborent une stratégie de reconquête progressive du port par le centre des espaces publics qui assurent la continuité urbaine. Les nouveaux programmes (équipements, activités, logements,..) s'implantent peu à peu (Figure 33). Un « axe marine » piétonnier relie le centre ancien et le nouveau pôle marine et traverse un pôle commercial, cœur du projet urbain, il est la pierre angulaire de la restructuration du centre-ville, symbolisant réellement le lien entre les aménagements propres du centre-ville et le projet. Le pôle Marine s'articule autour d'un multiplexe de cinéma entouré de surfaces consacrées aux loisirs culturels et sportifs ainsi que de la restauration et

un parking de 600 places. En matière d'habitat, plusieurs programmes de logements de standing ont vu le jour ainsi que des programmes type HLM. Des maisons individuelles ont été construites, avec des allées piétonnes permettant une meilleure intégration. Une résidence pour étudiants a été réalisée à l'angle des rues.

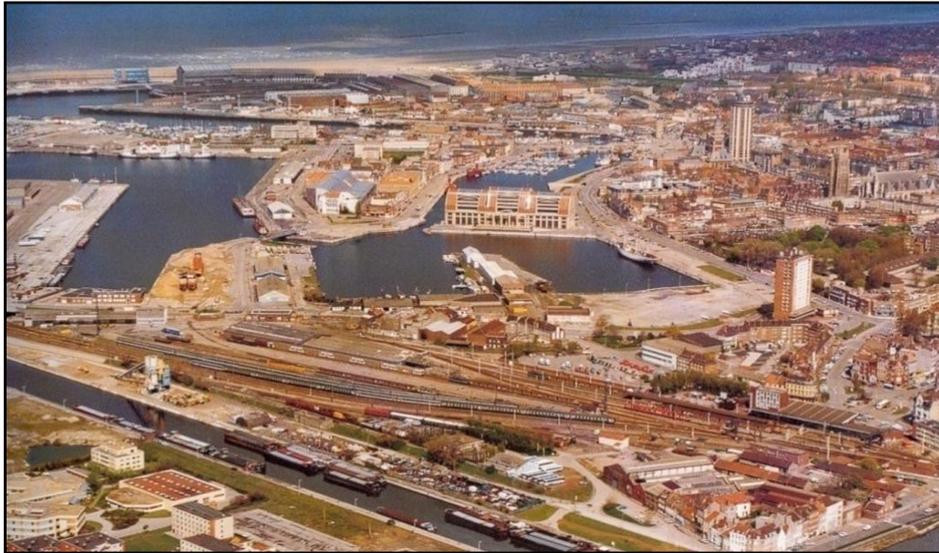


Figure 32. Les friches urbaines libérées par les chantiers navals de Dunkerque

Source : *Projets urbains en France, op. cit., p. 73.*

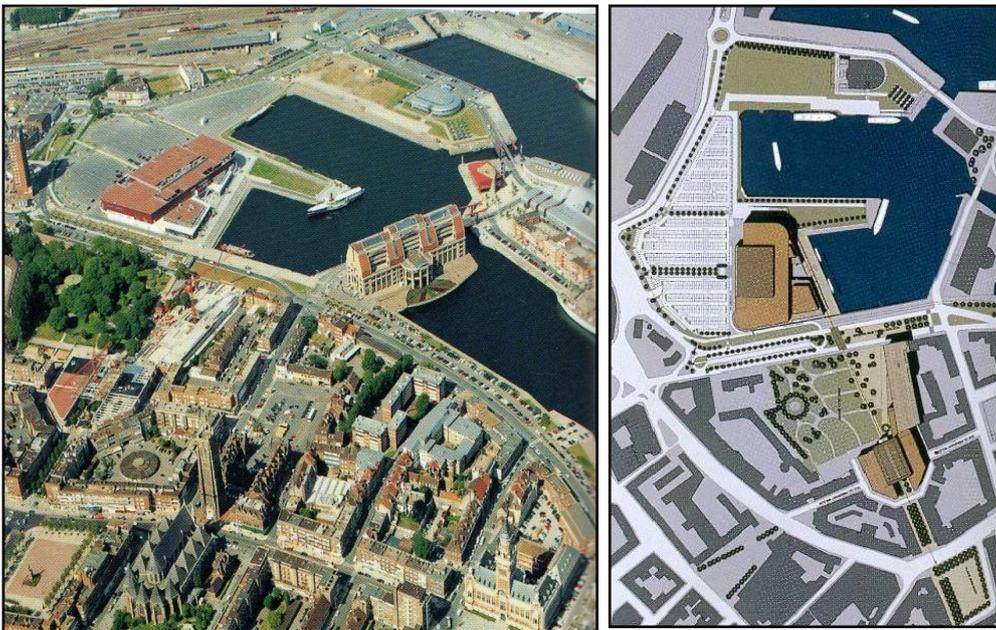


Figure 33. Vues sur le Projet Urbain Neptune (Dunkerque). Réconcilier la ville avec la mer

Source : *Projets urbains en France, op. cit., p. 74.*

10. La notion de «New Urbanism» (Le nouvel Urbanisme)

Le « **New Urbanism** », « **nouvel urbanisme** » ou « **urbanisme néo-traditionnel** » est un courant urbanistique et architectural américain né dans les années 1980 comme alternative à la faible densité qui caractérise l'étalement urbain aux Etats Unis (C. Ghorra-Gobin, 2006). Il s'agit de rendre convivial le lotissement résidentiel et instaurer des principes d'urbanisme dans le péri urbain à travers la diversité architecturale, l'espace public, le sens des lieux, la densité élevée et la mixité fonctionnelle. Il s'agit de renouveler la notion de projet urbain dans une perspective de développement durable. Ce courant s'est organisé en 1994, dans le cadre d'une association intitulée « Congress for New Urbanism » (CNU) qui regroupe des membres répartis à travers plusieurs pays qui a tenu à la même année son premier congrès à Chicago. C'est un congrès annuel thématique qui regroupe les professionnels de l'urbanisme, les administrateurs, les promoteurs et les élus locaux. Ce congrès a abouti à la publication d'une charte d'urbanisme en 1996 comme équivalent de la charte d'Athènes de 1933 et qui comprend une introduction et trois échelles (cnu.org):

« Le Congrès pour le Nouvel Urbanisme considère ; la dégradation des centre - villes, l'expansion anarchique et incessante des zones construites, la ségrégation croissante par origines et revenus, la détérioration de l'environnement, la disparition des zones cultivées et des espaces naturels, ainsi que l'oubli de notre héritage culturel, comme étant un seul et unique challenge pour l'avenir de notre société et de son habitat.

Nous défendons la restauration des villes et des centres urbains au sein de régions cohérentes, la redéfinition des banlieues informes

en un ensemble de quartiers ou de «districts», la conservation des espaces naturels et la préservation de notre héritage culturel.

Nous reconnaissons que seules, les interventions spatiales ne résoudront pas par elles-mêmes les problèmes sociaux et économiques. Cependant, une économie vigoureuse, une stabilité sociale et un environnement de qualité ne pourront être garantis sans la présence d'un cadre spatial cohérent et adapté.

Nous plaidons pour l'instauration d'une politique publique et des pratiques d'aménagement qui s'appuient sur les fondements suivants: les quartiers doivent accueillir des populations diverses et proposer des usages variés; les villes doivent être conçues pour faciliter la circulation des piétons, des transports en commun et aussi des véhicules automobiles; leur forme doit être définie par des espaces et des bâtiments publics accessibles à tous ; les espaces urbains doivent être modelés suivant une architecture et un paysage qui mettent en valeur le contexte local quant à l'histoire, au climat, à l'écologie et aux méthodes traditionnelles de construction.

Nous représentons un large groupe de citoyens, composé de décideurs du secteur public et privé, d'acteurs sociaux et de membres de diverses professions libérales. Nous sommes attachés à rétablir la relation entre l'art de construire et de bâtir une communauté à l'aide d'une planification et d'une conception spatiale s'appuyant sur une participation des citoyens.

Nous nous dédions à sauvegarder nos logements, nos îlots, nos rues, nos parcs, nos quartiers, nos «districts», nos villes, nos régions et notre environnement. »

Le Congrès propose, à travers 27 articles, l'intervention sur trois échelles pour guider les politiques publiques, les pratiques en matière d'aménagement, la planification et le projet urbain :

1. Les trois échelles urbaines : la métropole, la ville et le village ;
2. Le quartier traditionnel, le district (un espace monofonctionnel) et le corridor (ensemble d'infrastructures reliant les différentes entités);
3. L'îlot, la rue et le bâtiment

J.Ph. Dumont (2007, p. 12-14) reprend la description du CNU (1999)¹⁰ :

« Le nouvel urbanisme a pour but de réintégrer les éléments de la vie de quartier tels que le logement, le travail, les services et les aires récréatives dans un même environnement. Dans le nouvel urbanisme, le quartier possède un centre et des limites extérieures bien définies. La zone centrale comprend idéalement un espace vert et des édifices publics tels une bibliothèque, un centre communautaire, un arrêt d'autobus et des commerces de vente au détail. La circulation piétonnière est encouragée sans pour autant restreindre la circulation automobile. Un grand choix d'options quant aux coûts des logements devrait permettre une plus grande mixité sociale. Des espaces verts, tels des parcs et des terrains de jeux sont situés dans des endroits très accessibles du voisinage. Les rues sont généralement bordées d'arbres et les devantures des édifices sont mises en évidence [...] Le nouvel urbanisme, en tant que nouveau mode de gestion des formes urbaines, préconise une occupation du sol plus compacte et des distances moins longues à parcourir. Cette nouvelle philosophie s'est fait connaître par des projets réalisés dans des nouvelles zones de développement aux États-Unis [...] Le nouvel urbanisme est également de nature à grandement favoriser les éléments culturalistes au sein desquels le patrimoine joue un rôle primordial. »

¹⁰ Congress For New Urbanism (1999) "New Urbanism Basics". [en ligne] p. 1-2. Adresse URL: <http://www.cnu.org/newurbanism.html>

11. La ville à l'ère du développement durable

Avec la publication du rapport de **G. H. Brundtland (1987)** est apparu **le concept de développement durable**. Selon ce rapport, « *le développement durable répond aux attentes des générations présentes à satisfaire leurs besoins sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs* »¹¹. Le développement durable postule qu'un développement à long terme n'est viable qu'en conciliant trois aspects indissociables : **le respect de l'environnement, l'équité sociale et la rentabilité économique**. Concrètement, le développement durable met en lumière la nécessité de maintenir ou d'améliorer la qualité de l'environnement naturel, d'assurer la pérennité des ressources, de réduire les différences de niveau de vie des populations, de favoriser l'autosuffisance des communautés, et de permettre le transfert des connaissances ou des richesses (y compris les richesses naturelles) d'une génération à l'autre¹². Le développement durable s'articule autour de trois piliers (Figure 34) :

- **Economique** (la recherche d'une croissance économique durable) ;
- **Social** (partager la croissance mondiale et réduire les inégalités) ;
- **Environnemental** (le développement doit être respectueux de l'homme et de son environnement).

Le développement durable est une démarche qui s'applique à toutes les échelles du territoire. Il doit être (re)défini pour chacune de ces échelles, les objectifs étant différents selon le niveau concerné (d'un projet d'aménagement concernant une région à un lotissement local). Les enjeux et les objectifs ne sont pas identiques. Les méthodes et

¹¹ Commission Mondiale sur l'Environnement et le Développement (CMED), 1988. Notre avenir à tous, Éd. du Fleuve / Les publications du Québec, Montréal.

¹² B. Conte, <http://conte.u-bordeaux4.fr>

les outils sont différents et doivent donc être élaborés pour chaque type de projet, pour chaque échelle de territoire¹³.

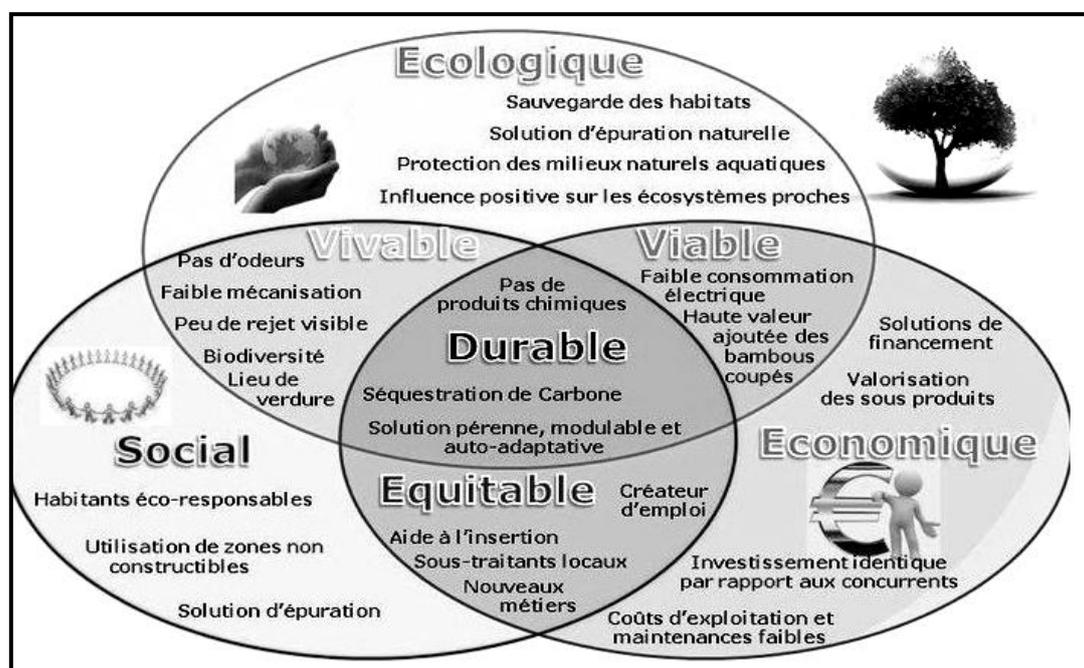


Figure 34. Les trois piliers du développement durable

Source : <http://www.revedudogon.com>

En 1992, se tient à Rio, le premier « sommet de la terre ». Les chefs d'Etat présents y adoptent « L'agenda 21 », qui comporte 27 principes essentiels afin que le développement durable puisse devenir une réalité. La conférence de Kyoto en 1997 voit l'adoption d'un traité de réduction des émissions de gaz à effet de serre avec des objectifs contraignants, ce qui inscrit définitivement le réchauffement climatique comme préoccupation majeure au niveau international (S. Brunel S., 2004, p. 45).

L'idée d'un urbanisme durable a commencé avec l'élaboration de la Charte d'Aalborg en 1994. En mai de cette année s'est tenu à Aalborg (Danemark), une conférence européenne sur **les villes durables**, conférence à l'issue de

¹³ Suden.org,, Réseau Européen du Développement Urbain Durable

laquelle une charte est adoptée et qui présente des axes prioritaires de travail ainsi qu'un engagement à participer au processus d'action 21. Contrairement à la charte d'Athènes de 1933, la charte **Charte d'Aalborg** se voulait une charte pour les villes Européennes. Considérée comme marquant un renversement de perspective par rapport à la Charte d'Athènes (Tableau 1), les conférenciers de la **Charte d'Aalborg** avancent les grands principes de la charte comme suit :

« Nous, villes européennes, signataires de la présente charte, nous nous engageons en participant à la campagne des villes européennes durables à déployer tous nos efforts pour parvenir au sein de nos collectivités à un consensus sur un programme local en réponse à l'Action 21 (Actions Locales 21) d'ici la fin de l'année 1996. Nous remplirons ainsi la tâche définie au chapitre 28 de l'Action 21 adoptée par le sommet de Rio en juin 1992. Grâce à nos initiatives locales, nous contribuerons à la mise en œuvre du Cinquième Programme d'Action pour l'Environnement de l'Union Européenne intitulé "Vers un développement soutenable". Les Actions Locales 21 seront définies sur la base de la première partie de la présente charte ».

Le plan de cette charte se présente sous forme de 14 points :

- 1) Le rôle des villes européennes ;
- 2) La notion et les principes de la durabilité ;
- 3) Les plans locaux de durabilité ;
- 4) La durabilité, un processus d'innovation et d'équilibre au plan local ;
- 5) La négociation comme méthode de résolution des problèmes ;
- 6) L'économie urbaine vers la durabilité ;
- 7) Une justice sociale pour une durabilité urbaine ;

- 8) Un aménagement durable du territoire ;
- 9) Une mobilité urbaine durable ;
- 10) La responsabilité à l'égard du changement climatique mondial ;
- 11) La prévention de l'intoxication des écosystèmes ;
- 12) L'autogestion au plan local, condition nécessaire de la durabilité ;
- 13) Les citoyens, protagonistes de la durabilité, et la participation de la collectivité ;
- 14) Les instruments de la gestion urbaine orientée vers la durabilité.

Tableau 1. Comparaison entre les chartes d'Athènes et d'Aalborg

Charte d'Athènes (1933)	Charte d'Aalborg (1994)
- Principe de la table rase	- Attitude patrimoniale - Partir de l'existant et le mettre en valeur
- Abstraction de l'architecture par rapport au contexte environnant (historique, géographique, culturel, écologique) - Style international	- Insertion du bâti dans un environnement multidimensionnel - Diversité architecturale
- Zonage	- Mixité fonctionnelle et politiques transversales
- Fluidification de la circulation - Séparation des circulations	- Réduction de la mobilité contrainte - Reconquête de la voirie par tous les modes de transport
- Urbanisme d'experts - Géométrisation et rationalisation de la ville	- Urbanisme participatif - Singularité des réponses.

Source : Cyria Emelianoff, 2002, p. 30.

En application de la charte d'Aalborg, des agendas 21 locaux se mettent en place en Europe. En s'appuyant sur les grands principes qui fondent le développement durable, **L'agenda 21 local** est un document stratégique et opérationnel d'un projet de territoire qui se décline en programmes d'action. Les aspects essentiels de l'agenda 21 sont décrits comme suit (Y. Veyret, 2007, p. 5) :

- **C'est un projet de territoire** (pour 10 à 15 ans), fondé sur une gestion plus économe, plus équitable, plus intégrée au territoire ;
- **C'est un projet soutenu par l'ensemble de la collectivité** fondé sur **une démarche participative** ;
- Il fournit des réponses à **une série d'enjeux pour le futur** pour un territoire donné et **impose de décloisonner les compétences** pour travailler de manière transversale ;
- Concernant la ville, **L'agenda 21 propose** :
 - **Une approche patrimoniale** : mettre l'accent sur le capital naturel et culturel, sur la politique de réhabilitation, l'embellissement de la ville ;
 - **Une approche participative** qui mobilise les habitants ;
 - **Une approche sociale** fondée sur l'équité.

L'urbanisme durable s'articule autour de dix dimensions¹⁴ :

- 1) **Une démarche de projet** : un mode d'action global et transversal axé sur la qualité urbaine ;
- 2) **Une approche multiscale** des enjeux d'aménagement urbain : articuler les échelles d'urbanité ;
- 3) **Densifier**, édifier des noyaux d'urbanité : le polycentrisme en réseau comme structure générative et instrument de lisibilité spatiale ;

¹⁴ «Dossier Transformation urbaines et urbanisme durable», in «Vues sur la ville», N°17, Avril 2007, l'Observatoire universitaire de la Ville et du Développement durable, Institut de Géographie, Université de Lausanne.

- 4) **Des noyaux d'urbanité aux mixité(s)** : l'urbanisme durable comme hétérogénèse ;
- 5) L'urbanisme durable comme vecteur de **maîtrise des flux urbains** ;
- 6) **Quartiers durables**, densité et haute qualité environnementale : réhabiliter l'urbanisme de proximité ;
- 7) **Qualifier l'espace urbain** à travers la valorisation différenciée des espaces publics ;
- 8) **Les espaces verts en réseau** : élément structurant du paysage urbain ;
- 9) **La maîtrise énergétique** : un urbanisme soucieux de la gestion des ressources ;
- 10) **La gouvernance** comme outil indispensable à la mise en œuvre d'une action publique équitable et démocratique.

C. Emelianoff (2008, p. 15-16) souligne à propos de la ville durable :

*« La réflexion sur **la ville durable** est née d'une relecture critique des évolutions urbaines, prenant à partie la croissance de la motorisation individuelle et de l'étalement urbain, le fonctionnalisme et le zonage qui en sont des moteurs, la disqualification des espaces publics qui en résulte, et l'usage dissipatif des ressources, entraînant des pollutions globales [...] **L'urbanisme durable n'est pas un courant urbanistique** marqué par l'autorité de ses chefs de file, comme ce fut le cas pour le mouvement moderne. **Il prend forme à partir des pratiques, des expérimentations** et repose sur de nombreuses remises en question, relatives à la modernité, au fonctionnalisme, à la société de consommation, au pouvoir des experts et à la « fin des certitudes », pour reprendre les analyses d'Ilya Prigogine et Isabelle Stengers. Les réalisations et échecs, les retours d'expériences, la confrontation des*

*questionnements, des expériences et des pratiques vont progressivement donner corps à un référentiel dont les enjeux initiaux sont clairs mais les réponses largement inconnues. Des architectes aussi différents que **Lucien Kroll ou Richard Rogers** ont certes contribué à construire ce courant urbanistique, aux côtés de nombreux professionnels, mais sans imposer un cadre théorique de référence. Des filiations avec des courants antérieurs, inspirés en particulier par les travaux de **Patrick Geddes** il y a un siècle, sont également manifestes [...] **La Charte d'Aalborg**, ratifiée par les collectivités adhérentes à la campagne des villes européennes durables, retourne comme un gant les principes fondamentaux de la **Charte d'Athènes** : table rase, décontextualisation du bâti, zonage, géométrisation, séparation des circulations... Préparé par des travaux critiques majeurs, comme ceux de **Lewis Mumford**, disciple de **Patrick Geddes**, et **Françoise Choay**, le changement d'optique s'impose **au cours de la décennie 1990**, les problèmes environnementaux accélérant les remises en question. »*

Pour A. Maspoungi (2012, p. 9-10), **Le projet urbain constitue par essence une démarche durable**, croisant les logiques sectorielles, créant du vivre ensemble, du lien entre les espaces, les fonctions et les hommes. Pour elle, nombre de projets urbains ont anticipé le développement durable, en dépassant les logiques sectorielles. Mais, la nouvelle donne est plus exigeante pour le projet urbain, car elle introduit des enjeux énergétiques et environnementaux.

Une des formes les plus manifestes du développement urbain durable est la diffusion du modèle d'urbanisme dit « **Eco-quartiers** » ou « **Quartiers Durables** ». C'est une application à l'échelle d'un quartier, plus ou moins étendu, lors d'une opération d'aménagement ou de renouvellement urbain. Pour B. Boutaud

(2009), la **distinction entre éco-quartier et quartier durable** ne se situerait pas entre la performance environnementale et les trois piliers historiques du développement durable mais entre **ce qui est réalisé techniquement et ce qui est éprouvé temporellement**. En d'autres termes, si l'éco-quartier fait appelle à une réalité synchronique et spatiale d'un ensemble bâti, le quartier durable appartient lui davantage à une réalité diachronique et bidimensionnelle plus large (temps et espace) inhérent à sa traduction en français. **L'éco-quartier** serait centré sur l'aspect environnemental du développement durable, tandis que le quartier durable intégrerait en plus des préoccupations économiques et sociales. L'éco-quartier repose sur des principes correspondant à ceux développés pour la ville durable : efficacité environnementale et économique, équité sociale, intégration du long terme et du global dans la prise de décision ainsi que le principe de gouvernance partagée avec les habitants.

D'après Ph. Madec (2012, p. 162-163), **l'éco-quartier, littéralement le « quartier écologique »**, possède tout à la fois des qualités sociales et sociétales, économiques et environnementales : une gouvernance de longue durée autour d'un projet partagé ; une mixité et une diversité sociale, urbaine et fonctionnelle ; une pertinence dans le temps du montage socio-économique du programme ; des performances écologiques. A une échelle plus pertinente que le bâtiment HQE (Haute Qualité Environnementale) et l'Eco-quartier, on retrouve **l'Eco-Cité** pour régler des enjeux essentiels à l'aménagement du territoire : traitement des déchets, déplacements, production locale d'énergies renouvelables, trame verte et bleue, cohésion sociale, équité territoriale, etc,...

Le Conseil Européen des Urbanistes (CEU)¹⁵, de son côté, a adopté deux **chartes d'Athènes en 1998 et en 2003**. La charte de 1998 a comme objectifs de¹⁶ :

- Définir le Programme d'Aménagement durable des villes dans leur environnement ;
- Définir le rôle de l'urbanisme dans la mise en œuvre de ce programme ;
- Présenter des recommandations sur les principes directeurs qui guideront la profession et l'ensemble des décideurs de la politique urbaine à tous niveaux.

Le Conseil Européen des Urbanistes présente en 2003 une « La Nouvelle Charte d'Athènes 2003 » comme suit¹⁷ :

« Le Conseil Européen des Urbanistes (CEU) est convaincu qu'au cours du 21^e siècle, l'Europe progressera vers l'intégration. Dans cette perspective, le CEU présente une Vision partagée et largement collective sur le futur des villes européennes, comme fondement de La Nouvelle Charte d'Athènes 2003 (partie A). Il s'agit de la Vision d'un réseau de Villes qui :

- *Conserveront la richesse culturelle et la diversité, qui résultent de leur longue histoire ;*
- *Deviendront liées entre elles par une multitude de réseaux, pleins de contenu et fonctions utiles ;*
- *Resteront créatives et compétitives, mais rechercheront, en même temps, la complémentarité et la coopération ;*
- *Contribueront de manière décisive au bien-être de leurs habitants et*

¹⁵ Le Conseil Européen des Urbanistes (CEU) regroupe les organisations professionnelles d'urbanistes d'onze pays de la Communauté européenne (Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, France, Grèce, Irlande, Italie, Pays Bas, Portugal, Royaume Uni).

¹⁶ «Nouvelle Charte d'Athènes », Mars 1998

¹⁷ «Nouvelle Charte d'Athènes », Version Finale, Août 2003

plus généralement, à plus d'aise pour tous ceux qui les utilisent.

La Vision qui fonde la Nouvelle Charte d'Athènes 2003, est complétée (partie B) par :

- *Une brève référence aux principales questions et défis qui affectent les villes au début du 21^e siècle ;*
- *Les engagements que prennent les urbanistes pour mettre en œuvre cette vision.*

La Nouvelle Charte d'Athènes 2003 est surtout adressée aux urbanistes professionnels qui travaillent en Europe et à ceux qui s'intéressent à leur travail, afin de les orienter dans leurs actions pour configurer les villes d'Europe au fil du temps en villes cohérentes à tous niveaux dans tous les domaines.

L'aménagement stratégique du territoire et l'urbanisme sont indispensables au Développement Durable, aujourd'hui compris comme l'organisation prudente de l'espace commun, qui est une des ressources les plus rares dans les parties les plus convoitées des territoires où se concentre la civilisation. Ils impliquent le travail d'équipes multidisciplinaires, engageant toutes sortes de savoirs et de savoir-faire, à plusieurs échelles et dans des processus de longue durée. Cet attribut particulier qui fonde la spécificité de la profession d'urbaniste consiste à savoir considérer simultanément une variété de questions et d'envisager, par avance, leur impact dans l'espace et dans la société. Le CEU est conscient aussi bien de la variété que de l'universalité de la profession d'urbaniste en Europe, puisqu' elle a en charge la riche diversité des villes et des régions d'Europe. »

Bibliographie

Ouvrages

Allain R., 2004, *Morphologie urbaine, géographie, aménagement et architecture de la ville*, Paris, Ed. Armand Colin, 241 pages.

Ascher F., 1995, « *Métapolis, ou l'Avenir des villes* », Paris, Ed. Odile Jacob, 346 pages.

Ascher F., 2005, *La Société hypermoderne. Ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs*, Paris, Ed. de l'Aube.

Ascher F., 2010, *Les Nouveaux Principes de l'urbanisme. La fin des villes n'est pas à l'ordre du jour*, Paris, Ed. de l'Aube, 272 pages.

Ascher F., 2008, *Les Nouveaux Compromis urbains : Lexique de la vie plurielle*, Paris, Éd. de l'Aube, 140 pages.

Ascher F., 2009, *L'âge des métapoles*, Paris, Ed. de l'Aube.

Ascher F. et Giard J., 1975, *demain la ville ? Urbanisme et politique*, Paris, Ed. Sociales, 254 pages.

Benevolo L., 1994, *Histoire de la ville*, traduit de l'italien par Catherine Peyre, Paris, Ed. Parenthèses, 509 pages.

Breese G., 1969, *Urbanisation et tradition*, Paris, Ed. Internationales, 200 pages.

Brundtland G. H., 1988, *Rapport de la Commission Mondiale sur l'Environnement et le Développement (CMED) 1987. Notre avenir à tous*, Québec, Montréal, Ed. Les publications du Fleuve.

Brunel S., 2004, *Le développement durable*, Paris, Ed. Puf, 128 pages.

Cabet E., 1840, *Voyage en Icarie*, Paris.

Carrier H. et Lauvent P., 1965, *Le phénomène urbain*, Paris, Ed. Aubier-Montaigne, 259 pages.

Castells M., 1973, *La question urbaine*, Paris, Ed. Francis Maspero, 451 pages.

Ch. Fourier (1829), 1973, *Le nouveau monde industriel*, Paris, Ed. Flammarion, 568 pages.

Chaline C., 1985, *Les villes nouvelles dans le monde*, Paris, Ed. PUF, 127 pages.

Choay F., 1979, *L'urbanisme, utopie et réalités, une anthologie*, Paris, Ed du seuil, 450 pages.

Choay F., 1980, *La règle et le modèle, sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*, Paris, Ed. du seuil, 375 pages.

Derycke P. H., 1982, *Economie et planification urbaine, Tome 2, théories et modèles*, Paris, Ed. P.U.F, 406 pages.

Dorier-Apprill E. (Dir.), 2001, « *Vocabulaire de la ville. Notions et références* », Paris, Ed. du Temps, 192 pages.

Duby G., 1983, *Histoire de la France urbaine, tome 4, la ville de l'âge industriel*, Paris, Ed. Seuil, 665 pages.

Garnier J.B., 1963, *Traité de géographie urbaine*, Paris, Ed. Armand Colin, 493 pages.

George P., 1974, *Précis de géographie urbaine*, Paris, Ed. PUF.

Guiton J., 1982, *Le Corbusier, textes choisis - Architecture et urbanisme*, Paris, Ed. du Moniteur, 125 pages.

- Harouel J. L.**, 1981, *Histoire de l'urbanisme* Paris, ed. P.U.F, 128 pages.
- Ingalina P.**, 2001, *Projet Urbain*, Coll. Que sais-je, Paris, Ed. PUF, 127 pages.
- Jenks Ch.**, 1975, *Le langage de l'architecture Post-moderne*.
- Le corbusier**, 1957, *La charte d'Athènes*, Paris, Dd. de Minuit, 188 pages.
- Le Corbusier**, 1958, *Vers une architecture*, Paris, Ed. Vincent Fréal, 243 pages.
- Ledrut R.**, 1979, *Sociologie urbaine*, Paris, Ed. PUF, 232 pages.
- Lefebvre H.**, 1974, *La production de l'espace*, Paris, Ed. Anthropos, 485 pages.
- Lefebvre H.**, 1972, *Le droit à la ville, suivi de Espace et politique*, Paris, Ed. Anthropos, 288 pages.
- Lelievre P.**, 1954, *La vie des cités, de l'antiquité à nos jours*, Paris, Ed. Bourrellier, 128 pages.
- Lévy J. et Lussault M. (Dir.)**, 2003, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Ed. Belin, 1034 pages.
- Masboungi A. (dir.)**, 2002, *Projets urbains en France*, Paris, Ed. du Moniteur, 208 pages.
- Merlin P. et Choay F. (Dir.)**, 2000, «*Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* », Paris, Ed. P.U.F., 851 pages.
- Mongin O.**, 1995, *Vers la 3^e ville*, Paris, Ed. Hachette, 140 pages.
- Mumford L.**, 1961, *La cité à travers l'histoire*, Paris, Ed. du seuil, 784 pages.
- Merlin P.**, 1972, *Les villes nouvelles*, Paris, Ed. PUF, 381 pages.
- Pelletier J. et Delfante CH.**, 1984, *Villes et urbanisme dans le monde*, Paris, Ed. Masson, 200 pages.
- Portoghesi P.**, 1981, *Au-delà de l'architecture moderne*, Paris, Ed. L'Equerre, 307 pages.
- Portoghesi P.**, 1983, *Le post-moderne. L'architecture dans la société post-industrielle*, Paris, Ed. Electa Moniteur, 153 pages.
- Ragon M.**, 1986, *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme moderne : 1. Idéologies et pionniers 1800-1910*, Paris, Ed. Casterman, 374 pages.
- Ragon M.**, 1986, *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme moderne : 2. Naissance de la cité moderne 1900-1940*, Paris, Ed. Casterman, 348 pages.
- Ragon M.**, 1986, *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme moderne : 3. De Berasilia au post-modernisme 1940-1991*, Paris, Ed. Casterman, 402 pages.
- Rossi A.**, 1981, *L'Architecture de la ville*, trad. de l'italien par Brun F., Paris, Coll. Formes urbaines, Ed. L'Equerre, 295 p.
- Saidouni M.**, 2000, *Eléments d'introduction à l'urbanisme : Histoire, méthodologie, réglementation*, Alger, Ed. Casbah, 272 pages.
- Sitte C.**, 1980, *L'art de bâtir les villes*, Paris, Ed. l'Equerre, 188 pages.
- Venturi R.**, 1966, *complexité et contradiction en architecture*.

Articles, communications et Rapports

- Ascher F.**, 1993, « Les ambiguïtés porteuses de la notion de projet urbain », in Masboungi A (dir.) , *Comprendre, penser, construire la ville*, Paris, Ed. du STU.
- Bailly A.S.**, 1973, « Les théories de l'organisation de l'espace », *l'espace*

géographique, N°2, Paris.

Bardet G., 1947, « L'Urbanisme, science sociale », *Chantiers*, pp. 125-131.

Boutaud B., 2009, « Quartier durable ou éco-quartier ? », in *Cybergeo*, European Journal of Geography [Enligne], Débats, Quartier durable ou éco-quartier ?.

Broggi A., 2007, « Le projet 22@Barcelona : mutation urbaine d'un espace industriel ou creuset d'innovations? », *Grands projets urbains en Europe*, Les Cahiers de L' IAURIF, N°146, p.119-125.

Choay F., 1970, « L'histoire et la méthode en urbanisme », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, Volume 25, N°4, p. 1143-1154.

Choay F., 1972, « Sémiologie et urbanisme » in *Le sens de la ville*, Paris, Ed. du seuil, P 11-30.

Choay F., 1994, « Le Règne de l'urbain et la mort de la ville », in J. Dethier, A. Guiheux (dir.), *La Ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*, Paris : Ed. du Centre Pompidou, pp. 26-35.

Coudroy de Lille L., 2006/3, « Ville nouvelle » ou « grand ensemble » : les usages localisés d'une terminologie bien particulière en Région parisienne (1965-1980) », *Histoire urbaine*, N° 17, p. 47-66.

Coudroy de Lille L. (2010) « Arturo Soria 1844-1920 », T. Paquot (dir.), *Les faiseurs de ville*, Ed. Infolio, p. 419-434.

Coulon A., 1993, « Les Villes nouvelles et le projet urbain. Saint-Quentin-en-Yvelines », in : *Cahiers de la recherche architecturale*, N° 32/33, 3^e trimestre.

Darley A., Zunino G., 2008, « Petit détour par les utopies d'aujourd'hui », *Les cahiers. Envies de villes*, N° 149, Paris, IAU île-de-France, p. 64-70.

Devillers Ch., 1985, « Projet urbain et mémoire de la ville », in : *Monuments historiques*, N° 136, *Archéologie & projet urbain*, décembre 1984 / janvier 1985,

Emelianoff C., 2002, « Enjeux et politiques de l'environnement », in *Cahiers Français*, N°306, p.30.

Emelianoff C., 2008, « Enjeux et figures d'un tournant urbanistique en Europe », in *Responsabilité & Environnement*, N° 52, p.15-16.

Ghorra-Gobin C., 2006, « La théorie du new urbanisme : perspective et enjeux », *rapport final*, Paris, CDU.

Haumont B., 1993, « Un Nouveau champ pour l'architecture et ses recherches : le projet urbain », in *Cahiers de la recherche architecturale*, N° 32/33, 3^e trimestre, p. 104-106.

Lévy A., 2006, « Quel urbanisme face aux mutations de la société postindustrielle ? », *Editions Esprit*, p.61-75.

Madec Ph., 2012, « Petit glossaire critique en mode doux », in Maspoungi A. (dir.), *Projets urbains durables, stratégies*, Paris, Ed. Le Moniteur, p.162-163.

Maspoungi A., 1993, « De l'idée à la réalisation », in Maspoungi A (dir.), *Comprendre, Penser, Construire la ville*, Paris, Ed. du STU, p.12-34.

Maspoungi A., 2002, « Le projet urbain à la Française », in Maspoungi A (dir.), *Projets urbains en France*, Paris, Ed. du Moniteur, p.23-31.

Maspoungi A., 2012, « Projets urbains, laboratoires de la ville durable », Maspoungi A (dir.), *Projets urbains durables, stratégies*, Paris, Ed. Le Moniteur, p.9-10.

Mercklé P., 2006, « La science sociale de Charles Fourier », *Revue d'histoire des sciences humaines*, N°2, Ed. Sc. Humaines, p. 69-88.

Paquot Th., 2013/3, « Urbanisme, Urbanologie, études urbaines : l'improbable classification », *Hermès, La Revue*, N°67.

Pinon P., « La morphologie urbaine : Vieille Géographie ou Nouvelle Histoire ? » in *Villes en parallèle*, revue de géographie urbaine, N°12-13, Université de Paris X- Nanterre.

Pinson D., 2003, « L'Urbanisme : une discipline indisciplinée ? », in *revue Futures*.

Pinson D., 2009, « Histoire des villes », Paris, Ed. J.-M. Stébé, H. Marchal, PUF, *Traité sur la ville*, Chapitre 1, Sociologie urbaine, p. 41-89.

Veyret Y., 2007, « Ville, architecture et développement durable », *Stage ville, architecture et développement durable*, Bordeaux.

Vidal P., 1993, Huet B. répond à Vidal P., « Projet urbain ; de l'intention à la réalisation », in *Génie Urbain*, N°393, janvier 1993, p. 60.

Vidal P., 1993, Trautmann C. répond à Vidal P., « Projet urbain ; de l'intention à la réalisation », in *Génie Urbain*, N°393, janvier 1993, p. 62-64.

Thèses et Mémoires

Dumont J. Ph., 2007, *Évolution de la gestion des formes urbaines sur la Colline parlementaire de Québec : de la rénovation urbaine au nouvel urbanisme*, Thèse présentée à la Faculté des études supérieures de l'Université Laval dans le cadre du programme de doctorat en géographie pour l'obtention du grade de Philosophiae Doctor (Ph.D.), Département de Géographie, Faculté de Foresterie et Géomatique, Université LAVAL QUÉBEC.

Rahim K., 2004, *Le renouveau de la planification urbaine et la notion de projet urbain entre architecture et urbanisme. Discours et pratiques 1970-2003*, Thèse de doctorat Aménagement de l'espace, Urbanisme, Université de Val-de-Marne, Paris 12 Institut d'Urbanisme de Paris.

Yamani L., 2014, *Logiques d'acteurs, processus et formes d'urbanisation : le cas de la ville de Mostaganem*, Thèse de Doctorat en Architecture, Option Urbanisme, Département d'Architecture, Faculté d'Architecture et de Génie Civil, Université des Sciences et de la technologie d'Oran – Mohamed Boudiaf (USTO – MB).

Yamani Touati M., 2005, *De la crise de la ville fragmentée au projet urbain : le cas de l'extension EST d'Oran*, Mémoire de magister en urbanisme, Département d'Architecture, Faculté d'Architecture et de Génie Civil, Université des Sciences et de la technologie d'Oran – Mohamed Boudiaf (USTO – MB).

Table des matières

1. La ville ancienne : une ville serrée à l'échelle de l'Homme	03
2. La ville de la renaissance : une ville du décor extérieur	10
3. L'ère industrielle : éclatement de la ville et entassement urbain	13
4. Modèles morphologiques ou descriptifs	14
4.1. Théorie des zones concentriques	14
4.2. Théorie des secteurs	15
4.3. Théorie des centres multiples	16
5. La naissance de l'urbanisme	17
6. Les modèles urbains : penser la ville, panser la ville	20
6.1. L'urbanisme culturaliste	20
6.2. La tendance naturaliste	27
6.3. La tendance progressiste	28
7. Le concept de villes nouvelles	37
8. Une alternative : l'urbanisme post- moderne	42
9. La notion de projet urbain : la fin des utopies	44
10. La notion de « New Urbanism » (Le nouvel Urbanisme)	54
11. La ville à l'ère du développement durable	57
Bibliographie	67
Table des matières	71