

## Le « 5 à 7 » du 19 juin 2007

« projets urbanistiques internationaux »  
par Joan Busquets.

Il a publié en 2007 un ouvrage sous sa direction. *Cities X lines, a new lens for the urbanistic project*, base sur des conférences de concepteurs internationaux,

**Ariella Masbounji: présentation de la conférence.**

Joan Busquets que nous avons le plaisir d'accueillir est un architecte -urbaniste barcelonais qui mène une carrière professionnelle européenne et internationale; il nous fera le point de l'état des lieux en matière de projets urbains au regard de sa double pratique de professionnel et d'enseignant; doté d'une grande curiosité, il ne nous parlera pas simplement de son travail – n'étant pas assez nombriliste pour cela – mais bien de la somme de ses réflexions issues d'auditions qu'il a organisées à Harvard où il enseigne.

**Cities ten lines, a new lens for the urban project** – en français: un nouveau regard sur les projets urbanistiques – est un magnifique ouvrage qu'il a dirigé en collaboration avec Felipe Correa dans le cadre de ses fonctions à la Harvard University. Ce livre qui consigne ses observations et ses réflexions; est un **ouvrage optimiste**, tant par la multiplicité des projets qu'il montre et analyse, que par la qualité de ceux ci dont beaucoup ont été conçus par des archistars.

Cet ouvrage prend le parti de l'optimisme, non d'un optimisme béat, mais assis sur des réalités: la notion de projet s'est popularisée qui touche bien des secteurs: friches industrielles infrastructures, nouveaux programmes mais aussi nouveaux modes de faire; cet ouvrage n'oppose pas plan et projet; et vise une urbanité à différentes facettes.

Optimiste: un urbaniste l'est forcément, faute de quoi il devrait changer de métier car il doit sans cesse remettre l'ouvrage sur l'établi, faire cent propositions pour en faire aboutir une et parier sur l'avenir, rien ne pouvant jamais garantir le succès d'une proposition urbaine.

**Le propos de l'ouvrage** : les projets urbanistiques jouent un rôle stratégique dans le monde affrontant des thèmes de plus en plus complexes, inventant de nouveaux concepts ou de nouvelles méthodes et faisant appel à d nouveaux jeux d'acteurs.

Nouvelles manières d'organiser infrastructures et programmes, rôles des concepteurs dans un aménagement liant public et privé, nouvelles technologies nées d'un contexte post industriel, méthodes de mise en oeuvre: le propos est toutefois centré sur **la nouvelle attitude stratégique attendue du concepteur**.

Les thématiques majeures abordées sont très riches et très variées:

- objets singuliers iconiques comme moteurs de projets ( Guggenheim de Bilbao, Kunsthaus de Graz,...);
- sols multiples ( gare de Arnhem, Donau City à Vienne,... );
- manoeuvres tactiques ( Cape Town,... );
  - o surfaces reconfigurées ( Paseo Atlantico à Porto,...);
  - o agrégation de pièces urbaines ( Docklands d'Amsterdam,... );
  - o visions traditionnelles ( Pujiang Village,...);
  - o territoires recyclés ( front de Garonne à Bordeaux,...);
  - o revitalisation de coeur de ville ( Tolède,..);
  - o compositions analogues – ou le rôle de la planification ( Tokyo, Shanghai, Los Angeles,...);
  - o processus spéculatifs ( ou le nouvel suburbanisme,...);

Autant de perspectives de débat fécond sur l'avenir du projet urbanistique avec nombre de questions à se poser, parmi lesquelles :

- o différences entre projet urbain et projet urbanistique,

- si ces exemples montrent l'amélioration des fragments urbains, que dire de la production ordinaire? Y-a-t-il une alternative au junk space évoqué par Rem Koolhaas ?
- ne maîtrise-t-on pas une trop faible partie de l'urbanisation mondiale et surtout le haut de gamme?  
quels sont les rôles des concepteurs internationaux mais aussi des autres acteurs de l'aménagement ?
- à qui s'adresse cet ouvrage City ten lines? Peut-on enfin viser le grand public et lui donner envie d'urbanisme et d'architecture ?

### Présentation de Joan Busquets.

Il est architecte urbaniste; d'abord Directeur de l'Urbanisme de Barcelone aux années lumière, celle de l'après dictature, il en a initié la transformation urbaine par l'espace public et a inventé le concept de nouvelles centralités encore fécond à ce jour; architecte-urbaniste libéral ensuite, il est l'auteur de nombreux projets suivis de réalisations, en Espagne ( réaménagement du centre de

Tolède ), aux Pays Bas ( architecte en chef pour le centre de La Haye ), en France ( les Hauts de Rouen ), à Lisbonne ( le Chiado avec Alvaro Siza ). après avoir enseigné à Barcelone, il est professeur depuis 2002 à Harvard. Auteur de nombreuses publications comme « Barcelone, l'évolution urbanistique d'une ville compacte », son dernier ouvrage City Ten Lines est basé sur des conférences données sur l'évolution des projets urbains dans le monde par de concepteurs internationaux éminents.

Joan Busquets a reçu en 1981 et 83 le Grand Prix d'urbanisme espagnol et le prix Gubbio en 2000.

### Joan Busquets.

Je vous remercie pour cette présentation et pour cette invitation à venir réfléchir avec les membres du Club Ville-Aménagement à cette grande question qu'est l'avenir des villes; en Espagne nous n'avons pas d'organisation professionnelle équivalente au club VA même si bien évidemment dessiner et **bâtir** la ville est une question qui intéresse beaucoup de gens dans mon pays..

Mon travail sur ce sujet a commencé par un thème de conférence qui m'a été proposé : comment **bâtir** la ville à l'horizon de 25 ans ? Après quelques semaines de réflexion j'ai répondu qu'il était impossible d'y répondre directement mais que l'on pouvait peut-être réfléchir sur le « comment fait-on la ville aujourd'hui ? », et qu'ainsi pourrait-on peut-être progressivement arriver au « comment faire la ville demain ? ». Nous avons alors lancé une recherche sur 4 ans avec des étudiants de master et de doctorat à partir de **l'hypothèse que la ville d'aujourd'hui se faisait selon plusieurs systèmes, plusieurs « lignes »**. Pendant mes études, on m'enseignait qu'il n'y avait qu'une seule manière de faire la ville mais le constat actuel de cette recherche qui valide l'hypothèse de départ est bien qu'il y a une grande diversité. On peut évidemment discuter du nombre de manières de faire la ville: 10, 12 ou 15 ? J'en ai retenu 10 ( parce que j'étais probablement fatigué...) et ce sont ces 10 systèmes de fabrication que je voudrais maintenant vous montrer.

Pour cette recherche **nous avons étudié une centaine de projets** dans le monde et particulièrement en Europe et aux USA pour des raisons d'informations disponibles car nous voulions étudier chacun de ces projets en profondeur - comment tel projet est fait, dessiné, réalisé ?- et faire ainsi comprendre que les architectes-urbanistes ne sont pas seulement les dessinateurs de ces projets mais aussi ceux qui les réalisent. Le résultat de ce travail de 4 ans a été de mettre sur pied cette classification qui permet de comparer les projets et de savoir que les projets très connus de Berlin ou de Paris menés par les architectes très célèbres ont leurs équivalents inconnus à Séoul ou ailleurs...

Et maintenant regardons pour toutes ces villes en chantier la diversité des formes que prennent le processus qui transforme celles-ci.

## **La ville après demain.**

L'exemple de **Manhattan** montre de manière très lisible le bouleversement d'une ville qui, organisant son espace vers l'intérieur et l'hinterland, s'est tournée en 50 ans vers l'extérieur et a fait du waterfront l'espace de sa connexion avec l'eau. On peut ainsi penser que les villes pourront se transformer dans l'avenir à cette échelle et dans cette durée sans savoir quelles formes urbaines prendra cette transformation; on ne peut donc pas imaginer comment sera la ville après demain mais on peut, si on réfléchit sur les modes de maîtrise du développement urbain et sur les modes de gestion de l'existant, avoir un peu plus d'assurances sur le comment faire la ville dans le futur: c'est là notre hypothèse de travail principale. **N°1**

L'exemple de **Boston** est aussi riche d'enseignements; selon moi la représentation que l'on se fait d'une ville, ce qu'il en reste dans le souvenir, **ce n'est pas le monument mais la *forma urbis***. Ce n'est pas la Tour Eiffel qui donne son image à Paris mais sa forme urbaine, différente de Berlin ou de Tokyo.

A Boston où la *forma urbis* a changé plusieurs fois en 100 ans, ce sont quelques projets actuels qui font l'image de la ville. Penser la ville du futur, c'est se poser la question: comme gérer ces projets qui arrivent à maturité pour façonner la nouvelle forme urbaine compte tenu de trois impératifs: le processus de dé/ post industrialisation, l'émergence de la ville de la connaissance et de l'information, l'apparition de nouveaux modes d'habiter.

### **TYPE 1: Projets-clefs à stratégie urbaine.**

S'il y a plusieurs systèmes pour fabriquer la ville, commençons par le plus connu dans l'opinion. C'est ainsi que pour beaucoup « pour dessiner la ville, il faut y mettre un Franck Gehry »; et beaucoup de maires se demandent où ils peuvent bien « trouver un Franck Gehry capable de leur faire la ville qu'il faut ».

Acceptons cette hypothèse: on peut faire dessiner la ville par une star: **Bilbao** est un exemple intéressant à analyser puisque le Guggenheim ne représente que 8% du budget total du réaménagement de la ville... Conclusion: pour changer votre ville

vous avez besoin de Franck Gehry et de son Guggenheim mais aussi des 92% additionnels; l'ensemble fait le Bilbao d'aujourd'hui. **N°7**

Cette approche à partir d'un archistar permet de définir un système d'architecture urbaine innovante : le projet de Gehry est certainement le plus intéressant qu'il ait fait. Si l'on observe bien comment le musée dessine son espace alentour et comment il intègre et mélange les infrastructures; ce n'est pas une architecture d'objet car l'architecte a cherché la ville et a dessiné la ville; je suis évidemment favorable à ce type de projet comme celui de Graz en Autriche où le bâtiment de Peter Cook est perçu comme une invention pour la ville

#### ***Précédents/Référents .***

*L'invention comme travail dans un système urbain a une référence bien connue: le Centre Pompidou a représenté une architecture de rupture qui à son époque a ouvert la porte à d'autres projets du même type à Paris et en Europe.*

*J'appelle ce type de réalisation: **Projet-Clef avec Synergie Urbaine**; ce sont des projets capables de donner plus de force à une stratégie urbaine.*

*A La Haye, le centre portuaire dont la vocation était le port d'attache du ferry faisant la liaison avec l'Angleterre a perdu sa raison d'être avec la suppression du ferry; que faire de ce grand espace ?*

Nous avons pensé, en tant qu'architectes en chef de ce projet, qu'il fallait redéfinir l'espace en conservant quelques bâtiments forts/ bâtiments-clefs. En bref nous proposons de redéfinir l'image de cet espace dont la façade sur la mer est longue de 2 km à partir d'une articulation entre les anciens bâtiments et les nouveaux programmes. « Projet-clefs avec synergie urbaine » signifie projets capables de donner plus de force à une stratégie urbaine.

## **TYPE 2: Multiplication des sols et artefact urbain**

Ce nouveau type de projet concerne la ville à plusieurs niveaux: **La Défense** est un bon exemple de quartier conçu à partir de la multiplication verticale des sols, représentatif de l'urbanisme de dalles typique des années 60. Il pose des problèmes spécifiques tout en étant très répandu en Europe puisque l'on compte plus de 300 gares de chemins de fer en transformation. La gare qui a toujours été « la porte de la ville », donnait hier la première image de cette ville: une ligne de chemin de fer + un bâtiment + un hôtel + un campanile. Les gares d'aujourd'hui ne se structurent plus autour de bâtiments mais superposent les liaisons entre les différents modes de transport.

Dans la gare **d'Arnhem ( UN Studio)**, ou de **Lille (OMA)**, le bâtiment peut être placé n'importe où car ce qui marque le projet ce sont les connexions.

A **Vienne, Donau City**, Dominique Perrault a conçu un projet d'un double sol sur lequel les bâtiments sont posés avec les infrastructures ( autoroute, chemin de fer ) en dessous . **N°15 A Delft**, le fleuve et le chemin de fer se jouxent par l'édification d'un viaduc en 1970. Résultat : 300 trains quotidiens arrivent aux abords de la cathédrale...ce qui ne facilite pas vraiment la qualité de vie urbaine. Nous avons donc proposé un projet très lourd axé sur des tunnels et sur une recomposition de l'espace à partir des usages ( vélos, piétons, voitures, bus, trains ) dans l'objectif de répondre à la demande principale des habitants: changer de mode de transport le plus vite possible.

### ***Précédents/Référents***

*Ce type de projets se caractérise par un travail sur plusieurs niveaux; ce qui donne une idée de leur difficulté mais leur conception peut cependant s'appuyer sur de magnifiques exemples de référence comme les **Wacker Drive** à **Chicago** dans les années 30 où l'on a conçu ensemble l'espace de l'eau, l'espace des camions et des voitures avec au niveau le plus élevé l'espace des transports en commun. A **Alger** le magnifique projet conçu par*

*Chassériau en 1866 « qui vaut le déplacement » travaille la desserte du port à plusieurs niveaux .*

### **TYPE 3 : Manoeuvres tactiques et projets minimalistes**

Toutes les villes – sauf celles livrées à la guerre - peuvent accueillir ces projets: petit budget = projet minimaliste; ainsi à **Evora** Alvaro Siza a proposé de remplacer un projet de grand ensemble très banal, qui était prévu sur ce site, l par un projet ayant la même densité mais basé sur un « système de viaduc » accueillant les maisons, l'une après l'autre, en fonction des besoins, système pouvant aussi accepter l'auto-construction. Ce projet formidable a eu un tel succès que les habitants initiaux ont été remplacés par d'autres plus fortunés qui souhaitaient impérativement y habiter.

A **Santiago du Chili** le projet Elemental permet aux habitants, sans être de l'auto-construction à proprement parler, de participer à la définition de leur espace.

### ***Précédents/Référents.***

*A **Barcelone**, Le Corbusier avait conçu un projet de logements sociaux – vous allez me trouver chauvin si je vous dis que c'est le projet le « plus fin » de Le Corbusier mais qui n'a malheureusement jamais été réalisé; c'était à l'époque où le maître se proposait de bâtir partout son Unité d' Habitation. Devant ce projet, le jeune Sert – il n'avait alors pas 30 ans – lui dit :*

*« Maître, ça ne marchera pas ici ! ». « Et pourquoi donc, l'unité d'habitation marche partout? ». « Non pas ici à Barcelone, ville d'émigration, où on arrive habiter avec son âne! ». Le Corbusier conçut alors un nouveau projet avec la même densité que l'unité d'habitation à partir d'un système basé sur une trame d'îlots très vaste ( 400 x 400 m ) avec un parcellaire très petit ( 3,5 x 14 m ), facile à bâtir avec un habitat sur 3-4 niveaux pour y accueillir 2 ou 3 familles; le projet se nomme: « une fenêtre -un arbre » parce qu' avec un arbre devant chaque fenêtre le contrôle de l'espace piéton et automobile est très efficace. Si ce projet magnifique n'est pas encore **bâti**, j'espère qu'aujourd'hui, avec vous, nous allons trouver le mécanisme pour le mettre en oeuvre... **N°27***

Ce type de projet minimaliste est aujourd'hui bien mieux adapté aux besoins des pays à forte croissance démographique que les projets bureaucratiques et dogmatiques qui y sont réalisés avec

le soutien de la Banque Mondiale.

#### **TYPE 4: Surfaces reconfigurées et restructuration des espaces ouverts à petite échelle.**

Cet autre système se rencontre fréquemment en Europe où lorsqu'il n'y a pas la capacité d'intervenir sur l'espace bâti le projet intervient sur l'espace public; **Barcelone** et **Lyon** en sont des exemples bien connus mais partout dans le monde ( **Bogotá** ) lorsque l'économie locale ne permet pas de changer le bâti existant l'intervention porte sur l'amélioration des espaces comme point de départ d'une synergie urbaine.

A **Seattle**, ville qui bénéficie d'un grand dynamisme économique puisqu'elle accueille les plus grandes firmes des USA, l'**Olympic Park** porte simultanément sur la transformation de l'espace public et des infrastructures. Comme par ailleurs devant la mer passait le chemin de fer jumelé à une autoroute: que faire d'un petit espace triangulaire enclavé? A été ainsi créé un espace public qui, en zig-zag, relie le front de mer au quartier urbain plus élevé en enjambant les infrastructures.

A **Boston**, la même démonstration a été faite qu'on peut gagner de l'espace public en modifiant les infrastructures: un autoroute à 16 voies passant par le centre-ville a été mise en souterrain pour un coût de 20 milliards de dollars. Le centre de Boston a ainsi radicalement été changé par un projet volontariste, « à l'européenne » mais avec cependant la garantie d'un retour sur investissement.

A **Séoul**, un fleuve traversait la ville qui fut remplacé par une autoroute; le projet a permis de retrouver l'eau au sein d'un espace public, changement réalisé en seulement 2 ans. **N°32**

Aux Usa et notamment à New York, se développent « des espaces publics de propriété privée ». A **Manhattan**, la puissance publique a inventé le mécanisme qui consiste à accorder 10% des droits à construire en plus aux promoteurs s'ils consentent à laisser libre l'usage des espaces non bâtis privés; les résultats de cette mesure sont contrastés et notre conclusion est double: d'abord une mesure réglementaire doit permettre à celui à qui elle est imposée d'en tirer bénéfice, ensuite les espaces qui fonctionnent les mieux sont ceux qui sont très liés entre-eux et qui « jouent » ensemble.

**Las Palmas**, aux Canaries, est une ville qui a 2 centres, l'historique et le commercial, séparés par un fleuve qui a été remplacé, ici aussi dans les années 70, par une autoroute reliant le port à l'aéroport. Le centre ville magnifique est coupé de son accès à la mer avec la cathédrale d'un côté de l'autoroute et le marché de l'autre...Il faut dire qu'on en a fait des bêtises! Dans notre projet nous proposons une déviation du transit qui fait gagner un parc de 8 hectares en détruisant les « spaghetti » autoroutiers.



## TYPE 5: Projets graduels et agrégation de pièces urbaines.

Dans les **Docklands d'Amsterdam** le projet travaille à l'échelle intermédiaire sur les anciennes installations portuaires avec l'idée directrice qu'espaces publics et bâtiments privés peuvent être mélangés; le résultat fait apparaître 3 projets ayant exactement la même densité mais pourtant de forme totalement différentes: **Borneo West 8** concepteurs **Sporenburg, KNSM, et Java Island**; ces 3 réalisations permettent de distinguer projet urbain et projet urbanistique: le projet urbanistique permet à l'architecte, à l'élu et au promoteur de « rentrer » dans le projet, de l'investir; c'est le contraire de la méthode pratiquée pendant ma jeunesse où l'on faisait d'abord la maquette puis ensuite le projet.

Aujourd'hui l'architecte est amené à décliner sa forme à partir des données qui lui sont fournies.

Le même mécanisme a été mis en oeuvre à Paris depuis 1988 dans les quartiers **Massena à Paris rive gauche** par de Portzamparc et Buffi. à **Bercy** et **Ce processus est l'un des acquis les plus importants des 20 dernières années.**

### *Précédents/Référents.*

*Le centre de Londres, exemple paradigmatique du développement urbain opéré par l'échelle intermédiaire, a été dessiné à partir de différents projets urbains sans jamais aucun recours à un Master Plan, un projet après l'autre et finalement ce mécanisme a produit une ville assez jolie...*

*A Barcelone dans les années 70 il avait admis qu'il serait impossible de fabriquer un grand projet pour l'ensemble de la ville et qu'il fallait donc travailler à l'échelle intermédiaire; en 7 ans,*

*de 1985 à 1992, la ville a beaucoup changé, passant de laide à pas mal...*

## TYPE 6: Approches traditionnelles du projet urbain.

Le public aime les centres villes traditionnels. « Si Haussmann, c'est bien, alors faisons encore plus d' Haussmann mais avec une toilette au goût du jour - les critères fonctionnels - ! ». L'approche est limitée mais non dépourvue d'intérêt; on trouve 2 variantes de ce système.

L'américaine, c'est celle du **New Urbanism** – dommage qu'un groupe se soit approprié le terme...il faut être plus généreux ! -. Cette approche connaît un grand succès au plan économique et au plan des réalisations. Y sont dessinées petites ruelles et placettes pour

une ville conçue avec précision; mais ces villes sont figées et produisent des ghettos – certaines entièrement fermées – pour être proposées à l'upper middle class.

L'européenne, c'est celle de **Rob Krier** ( Allemagne, quartier de **Kirschsteifeld**, Hollande citer l'exemple ); l'approche est fondée sur la recherche de densité urbaine et le résultat est que cela produit des quartiers qui ne sont pas mal même si on cherche ainsi à définir la ville du futur avec des images du passé. On peut certainement mieux faire même s'il faut distinguer l'intérêt du travail sur le quartier à cette échelle résidentielle lorsqu'elle est bien intégrée à la structure urbaine pré-existante de son avatar sans aucun intérêt quand il est isolé de la ville.

**N°52**

### ***Précédents/Référents***

*Les pionniers de cette approche, Raymond **Unwin** concepteur de la Cité-Jardin, **Parker** et bien d'autres aux Usa, ont à leur crédit d'avoir inventé le cul de sac; modèle qui ensuite a été reproduit partout et qui prouve que la globalisation frappe depuis 200 ans...*

Le projet de Gregotti pour **Puyiang Village** ( Chine ) a le mérite de poser clairement la question

essentielle dans ce type d'approche: quels sont les éléments de la ville ancienne qui peuvent être utilisés aujourd'hui? Et la réponse est: **plutôt que le style , c'est l'échelle qui est à retenir.**

### **TYPE 7: Territoires recyclés et grands projets paysagers.**

A **Bordeaux** le projet de Michel Desvigne vise la transformation d'une friche industrielle de 150 hectares et de 8 km, le long de la Garonne, face à la ville historique. Son principe est la mise en oeuvre d'un processus graduel de substitution basé sur un nouvelle structure urbaine composée d'une infrastructure plantée parallèle au fleuve et d'un système végétal perpendiculaire reprenant la morphologie du parcellaire des anciennes industries obsolètes; Desvigne appelle son approche

« paysage intermédiaire » car elle facilite la croissance du projet et permet de recycler une bonne partie du patrimoine industriel.

### ***Précédents/ Référents.***

*L'opération de l'**Emscher Park** démontre tout le potentiel de ce type de projet puisqu'il permet de recycler la vallée industrielle de la Rhur depuis 1990.*

Cette stratégie de recyclage concerne aussi bien la restructuration des infrastructures et de l'espace public que la ré-affectation de certaines installations industrielles comme dans le projet de **Duisbourg Park** de Peter Latz.

### **Type 8: Réhabilitation des centres historiques et des tissus anciens.**

Ce chapitre traite des projets qui entreprennent de redonner de la force et d'assurer la permanence des centres anciens.

**Tolède**, ancienne capitale de l'Espagne, est une ville magnifique difficile à habiter; Les bâtiments historiques – 200- y occupent une superficie équivalents à 2000 parcelles ( morcelées, de 25 m<sup>2</sup> et datant de la structure arabe ). Comment gérer ce système urbain « extrême » qui ne peut s'accommoder de la voiture ? Nous avons proposé un système de grands parkings hors de l'enceinte ancienne qui culmine à 70 mètres au-dessus du Douro avec une liaison par tapis roulant. 15.000 personnes utilisent au quotidien ce nouveau mode de déplacement qui est devenu un élément spectaculaire d'innovation urbaine.

A **Pékin** qui a un projet de conservation de 25 sites historiques à l'intérieur de ses murailles historiques fortifiées comme à **Alep en Syrie**, l'objectif est de renforcer la fonction résidentielle et d'utiliser toutes les potentialités de la structure et de la morphologie des sites.

A **Lisbonne** notre intervention avec Alvaro Siza porte sur la réhabilitation du Chiado après l'incendie qui l'a gravement endommagé : le bâtiment principal, un ancien grand magasin de 300 mètres de long, est traité sur le mode contemporain à l'intérieur tandis que nous avons proposé de « tenir » les façades en retrouvant l'épaisseur initiale des murs ( 1m 50 ). Vous pouvez imaginer facilement la réaction des promoteurs! Mais le respect de l'histoire est le principe majeur qui doit conduire la projet, d'où le maintien de notre exigence sur l'épaisseur historique

### **Type 9: Le plan urbanistique et ses diverses échelles.**

Dans cette catégorie d'intervention urbaine, on va envisager la nécessité de recourir parfois à un Master Plan, notamment quand les concepteurs ont besoin d'avoir une vision d'ensemble. Le Master Plan ne doit plus être aujourd'hui un document global, omniscient et omniprésent comme il était envisagé dans les années de l'après seconde guerre mondiale; aujourd'hui le Master Plan peut être:

- un élément du processus de fabrication de divers projets urbains appartenant aux divers types montrés dans les précédents chapitres,
- un cadre de référence pour protéger de grands secteurs ou réserves foncières qui nécessitent de fixer le droit des sols,
- un instrument spécifique pour penser l'échelle globale, ou du moins une grande partie de la ville,
- un outil de définition de stratégies thématiques sur le territoire ( infrastructures, paysage urbain, services et programmes résidentiels ).

Après avoir étudié les Master Plans de Shanghai, Tokyo, Los Angeles et Londres notre constat a été que l'instrument n'avait pas beaucoup changé depuis l'époque ( 1930-33) où Shumacher pensait la planification de Cologne et Bredsaft celle de Copenhague. L'outil est inadapté aujourd'hui mais il faut au moins en tirer la leçon suivante : si personne ne connaît le Master Plan sauf celui qui l'a conçu, il faut y remédier et fabriquer des plans susceptibles d'être compris et communiqués; puis ensuite s'appliquer à les rendre réglementaires et applicables.

Mais des pratiques nouvelles sont apparues; à **Londres** la Task-Force réfléchit à l'évolution de l'ensemble urbain en fonction d'une intervention ciblée, et à **La Corogne** la réflexion sur l'évolution de la ville à l'horizon de 30 ans se fait à partir du nouveau port.

### **Type 10: Projets expérimentaux et spéculations prospectives.**

Notre catalogue de typologie des projets urbains s'achève avec la présentation des projets qui ne sont pas faits pour être réalisés; ces projets expérimentaux ont l'avantage de donner force et impulsion aux projets urbains grâce aux concepts qu'ils leur proposent, surtout par emprunt à des disciplines théoriques. C'est ainsi que le structuralisme, la linguistique et la philosophie ont enrichi dans les années 60 l'analyse urbaine. Mais cette attente suppose l'existence d'une recherche organisée et j'apprécie qu'en France – c'est une exception en Europe -que ce soit le Ministère de l'Equipement qui la soutienne. La recherche permet des avancées significatives pour la connaissance des praticiens; ainsi à **Londres**, ville longtemps pensée sans forme dominante, une étude vient de montrer qu'il n'en est rien et qu'il existe bien une forme londonienne; autre exemple , le projet Lewis pour **Manhattan** nous donne des pistes nouvelles pour penser les relations habitat/ déplacements automobiles; autre exemple: le « nuage » de Scofidio- Renfro pour l'exposition Suisse 2002 à **Yverdon- les -Bains** a le « mérite » d'avoir été réalisé puis démantelé à la fin de la manifestation; ce projet magnifique n'existe donc plus et je trouve ça formidable.

Pourquoi la recherche doit -elle être encouragée ? Tout simplement parce qu'avec les nouveaux regards qu'elle permet, nous avons la chance de disposer aujourd'hui d'un champ de connaissances plus riche et plus ouvert que jamais. Evidemment ça ne saute pas aux yeux quand on porte un regard sur la ville contemporaine ! Mais ça nous conduit cependant à nous penser comme responsables du développement de la culture urbaine: il faut que le public devienne demandeur de qualité urbaine et pour y arriver il faut lui montrer de bons projets (1); quand je viens à Paris je

« garde en tête » les bons projets et pas les autres, et c'est comme ça que je me retrouve encore une fois avec une nouvelle envie de vivre...

La recherche sur le projet urbain doit être encouragée et ses résultats diffusés: c'est là la seule et unique conclusion de notre ouvrage Cities Ten Lines.

1. Cet objectif de sensibilisation au projet urbain a été mis en oeuvre à partir de l'ouvrage Cities Ten Lines: une exposition itinérante a été conçue qui a fait étape à Harvard ( décembre. 2005 ),

à Santander ( juin 2006 ), à Quito ( novembre 2006 ) pour la Biennale Panaméricaine d' Architecture, et qui sera prochainement présentée à Pékin.

## **DEBAT**

### **Jean Luc Poitevin, Nexity, ( discutant ).**

Après cette grande leçon, il vaut mieux que je ne me risque pas sur le terrain du projet urbain!

Que dire? Et bien comme j'ai remarqué que Joan Busquets parlait plus des autres que de lui, je voudrais modifier ce déséquilibre et expliquer sa démarches à partir de quelques observations.

Pour avoir travaillé directement avec lui, je peux vous dire que c'est une relation qui apporte beaucoup: cultivé, curieux, plutôt humble et d'une grande capacité d'écoute, Joan Busquets marche bien sur ses deux pieds: le pied pédagogue, c'est le « professeur » dont l'apport conceptuel dans le travail concret est incroyable; l'autre pied est celui du praticien; le mixage des deux que j'ai expérimenté à Bayonne notamment aboutit à une « manière de faire » qui

lui est proprement unique. Son exposé nous a révélé le pédagogue mais le praticien qui met en pratique n'est jamais loin du premier.

A Bayonne j'ai travaillé avec quelqu'un qui faisait une recherche historique pour nous permettre de saisir la forme de la ville alors que simultanément il cherchait le sens qu'il allait pouvoir donner au projet pour le faire avancer. Dans son exposé j'ai retrouvé trois des lignes de force qui avaient guidé notre travail: d'abord le projet-clef qui consiste à chercher le « point d'accroche » du projet, ensuite son analyse sur la multiplication des sols qui a été mise en pratique pour le franchissement de l'Adour par une recherche sur la topographie du fleuve, des rives et de l'espace public, enfin sa distinction entre projet urbain et projet urbanistique, le projet qui permet la suite à 20 ou 50 ans.

Voilà quelques faits concrets issus d'un travail de terrain qui permettront – je l'espère - de mieux le faire comprendre.

### **Ariella Masbounji.**

Je m'interroge sur l'optimisme déclaré de Joan Busquets. Ce qui l'incite à l'optimisme ce sont les projets maîtrisés conduits par les collectivités locales qu'il a présentés, mais il ne nous dit rien sur la production de la ville ordinaire. Ainsi à Barcelone la politique urbaine des années 80 ne serait plus possible aujourd'hui avec ces différents projets qui ont eu pour rôle de dynamiser le reste de l'espace; on ne trouve pas d'espace laissé à l'abandon à Barcelone puisque cette politique a généré une attitude générale de « soin de la ville ».

### **Joan Busquets.**

Mais il n'y a pas que Barcelone : Amsterdam montre aujourd'hui une très grande capacité de maîtrise; toutes les villes ont besoin d'un système où un projet en entraîne un autre et ce système n'obéit pas forcément aux mécanismes que nous connaissons en Europe. Aux Usa, en Chine, on constate des évolutions qui vont en retour nous apporter beaucoup dans l'avenir: des manières de faire plus simples, plus efficaces, à une autre échelle que les nôtres.

### **Ariella Masbounji.**

Ils ont surtout des temps accélérés par rapport à ceux de l'Europe occidentale.

## **Joan Busquets**

...Tout à fait; le temps des projets commence à devenir un facteur négatif; il faut penser la ville mais ne pas la penser trop! Un élu de Barcelone m'avais dit autrefois: « 9 mois pour faire un bébé, pourquoi faudrait-il plus de temps pour un plan ? ». Puisque toutes les villes européennes disposent d'une documentation considérable sur elles-mêmes, pourquoi faut-il attendre 3 ou 4 ans pour avoir une vision d'ensemble de la ville ? Tant de temps inutile !

## **Corinne Lamarque. ( AFTRP)**

Si une ville est condamnée à évoluer sans cesse, quelle est donc la pérennité et la justesse du projet qui va intervenir sur son tissu urbain qui aura lui aussi évolué entre le moment où le projet a été conçu et le moment où il sera réalisé. Avoir une image ou une pensée ne conduit-il pas à faux débat puisqu'on est toujours pris dans une dynamique beaucoup plus large?

## **Joan Busquets.**

Je suis bien d'accord avec vous: le projet est une impulsion appliquée à la réalité existante pour aller dans une autre direction d'une part, et d'autre part cette dynamique permanente de la ville doit être un objet d'étude permanent;. Ansi je crois assez bien connaître Barcelone mais quand j'y travaille je découvre encore cette ville car le fait d'avoir à y intervenir fait découvrir une réalité en changement permanent.

## **Ariella Masbounji.**

Le fait de découvrir un territoire est souvent lié à une attitude de projet: c'est parce que l'architecte urbaniste est en situation de projet qu'il regarde la ville autrement...

## **Joan Busquets.**

...et c'est là toute la différence entre le travail de l'historien et celui de l'urbaniste.

## **Jérôme Treuttel, architecte-urbaniste**

Cet exposé tellement stimulant et optimiste n'aborde pas la question de l'extension rapide de la ville peu dense qui est un phénomène mondial; pourquoi ne l'abordez-vous pas dans votre classification ?

**Joan Busquets.**

L'an passé nous avons commencé à explorer ce thème sur une trentaine de villes dans le monde

par une analyse sommaire et nous avons pensé qu'il faudrait rajouter un chapitre à notre catalogue. Cependant les analyses que nous avons faites dans les chapitres sur les projets minimalistes et sur la reconversion des anciens espaces industriels s'appliquent à ces espaces qui évoluent très vite - en moins de 15 ans en Europe - vers l'obsolescence.

**Ariella Masbounji.**

La question posée portait moins sur la ville compacte que sur les grands territoires où l'on constate qu'il y a peu de projets et peu d'actions volontaristes sauf sur l'Emscher Park. La question visait les territoires qui ne font pas l'objet d'une volonté d'agir et ne sont pas dotés de pouvoir politique à la bonne échelle

**Joan Busquets.**

Mais il y a toujours de la volonté et du pouvoir; le problème à résoudre est plutôt de faire des projets qui disposent d'une véritable force d'entraînement. Je m'excuse mais je suis optimiste !

**Anne Querrien.**

Mais il me semble bien qu'à Barcelone une école de pensée travaille sur les grands territoires autour de Manuel Gausa ?

**Ariella Masbounji.**

L'urbaniste Manuel Gausa a effectivement fait des travaux remarquables sur le sujet à l'échelle de la Generalitat catalane. Mais le pouvoir politique ayant changé de bord,



travaux sont restés lettre morte. On peut y voir la preuve qu'il n'existe pas de commande en France comme en Espagne sur les grands territoires faute d'intercommunalité forte. A Barcelone qui a la taille de Paris, la mairie n'est responsable que de ses 105 km carrés et au delà se fabrique une sorte de ville-réseau avec difficulté ? Comme en France il y a un potentiel intellectuel qui n'est pas sollicité par un pouvoir trop émietté car les communes de Catalogne – cas original en Espagne – sont aussi petites qu'en France.

### **Anne Querrien.**

A Barcelone, en Italie, en Hollande existent des réflexions sur l'intercommunalité et la gouvernance métropolitaine qui se fondent sur une nouvelle définition des usagers de la ville: usagers migrants, usagers actifs et plus seulement habitants. Que pensez-vous de cette approche?

### **Joan Busquets.**

En Europe le modèle de la planification « année 70 » est dépassé - je l'ai dit – et les concepts à utiliser aujourd'hui doivent prêter attention aux villes superposées – ville de l'information mais aussi ville industrielle qui persiste. Je m'intéresse aussi aux grands territoires puisque je travaille actuellement l'échelle de la région de Catalogne. *Pourquoi ce parti pris de ne pas mettre des points ? Cela fait des phrases interminables..*

### **Christian Queffelec.**

Dans cet exposé très séduisant manque cependant l'aspect programmatique et son influence sur la forme urbaine: la photo de Manhattan avant/après qui introduit l'exposé en est le symbole.

### **Joan Busquets.**

C'est aussi mon opinion mais on peut trouver cette réflexion au chapitre concernant la transformation des gares, passées de porte de ville à noeud d'échanges urbains. Les programmes ont évidemment une grande importance sur la définition de la forme, et surtout leur caractère de mixité. J'ai d'ailleurs choisi de montrer de préférence des projets urbains

récents pour mettre en évidence la capacité d'invention de la fonction programmatique et l'abandon de la sectorisation fonctionnelle. Un simple exemple: l'activité professionnelle menée à son domicile montre que le logement n'est plus simplement le logement mais qu'il inclut un autre espace, qu'il ouvre une nouvelle fenêtre.

Ainsi de la petite échelle résidentielle à l'échelle de la ville, il faut nous attendre à des évolutions dans l'avenir.

### **Bert Mac Lure, architecte-urbaniste**

Le double intérêt de ce livre est de montrer en quoi Unwin, Geddes, etc, restent d'actualité et de pouvoir utiliser l'ouvrage à mesure que l'on progresse. Mais ce qui me semble manquer à l'analyse urbaine, c'est l'animation, les formes spontanées de vie citadine dans des villes qui n'ont pas recours aux architectes et urbanistes. Ces aspects spontanés sont aujourd'hui un peu oubliés et il serait intéressant de réfléchir à l'avenir sur la ville sans urbanistes. Manque aussi une réflexion sur l'impact de la virtualité, sur le mouvement perpétuel d'actions multiples au sein de la ville.

### **Joan Busquets.**

Je suis bien de votre avis et c'est pour cela que je redis souvent à mes collaborateurs que City Ten Files n'est pas un livre mais un catalogue avec une durée d'utilité limitée à 5 ans peut-être.

Pour vous répondre sur l'urbanisme spontané: je pense que le projet minimaliste ouvre un espace où les habitants peuvent exercer cette capacité que vous avez mentionnée; ça fait partie de mes centres d'intérêt depuis ma thèse de doctorat qui portait sur l'auto-

construction. La ville auto- construite n'est pas du tout étrangère au projet : elle est faite de tout petits projets et même de copies de projet.

En ce qui concerne l'impact du virtuel, on peut dire que celui-ci change notre vie mais que nous ne sommes pas encore capables de dire en quoi ; avec mes étudiants -«qui sont très virtuels, trop même -

nous avons abordé ce thème pour conclure qu'il était prématuré de le faire entrer dans notre catalogue.

## **Ariella Masbounji.**

C'est l'occasion d'insister sur le mérite essentiel de ce travail : son engagement en faveur du projet urbain comme porteur de sens pour l'ensemble d'un territoire; c'est la principale réponse de l'ouvrage même s'il n'apporte pas de réponses à toutes les questions que nous pose l'ensemble du territoire urbanisé.

## **Pierre Vionnet, responsable du GPV de Rouen**

A Rouen, vous travaillez sur un projet concernant des quartiers d'habitat social pour lesquels en France nous avons des dispositifs spéciaux, des plans spéciaux, des batteries de sigles spéciaux. C'est un type de projet que je n'ai pas retrouvé dans l'un des 10 chapitres de votre typologie. Comment mettriez-vous ce type de projet dans la perspective de l'analyse globale de votre ouvrage?

## **Joan Busquets.**

Aux Hauts de Rouen nous travaillons sur l'espace public et sa maîtrise pour aider le quartier à sortir de son isolement et à rentrer dans la ville. Si i la « bonne ville » est celle où existent les différences, c'est surtout celle où les différences sont choisies: la mixité doit donc être partout.

## **Jean Luc Poitevin.**

La convergence entre le travail concret mené par Joan Busquets à Bayonne et à Rouen et les éléments de réflexion sur tel projet précis est troublante; ce qui fait l'unité entre la pensée non opérationnelle et le travail de projet n'est-ce -pas la « manière de faire » ?

## **Joan Busquets.**

Si tu le dis...c'est que c'est juste! Mais plus important que la manière de faire est le résultat comme processus prenant en compte la réalité des moyens, des ressources et des gens disponibles.

Le plus important c'est aussi l'attitude éthique: l'urbaniste doit faire respecter l'autonomie de sa pensée sans se laisser influencer.

## **Camille Mertens.**

Le praticien et l'enseignant observent la pratique des autres pour montrer qu'il y a différentes manières d'intervenir sur l'urbain qu'on peut classer dans des boîtes; 10 ou plus, peu importe, puisque ce qu'il y a à retenir c'est le dénominateur commun aux éléments de la classification: une démarche commune face à un territoire urbain faite de plusieurs modes d'aborder l'action sur la ville; c'est là le grand intérêt de ce catalogue.

## **Ingelise Weccke, architecte**

Le plan de Copenhague a été conçu en 1947 par un architecte qui mettait lui aussi l'accent sur la grande importance de la connaissance historique avant de proposer une image de l'évolution future de la ville; ce qui l'avait amené à proposer la forme d'une main avec les 5 doigts comme axes de développement; cette structure même si elle a été atténuée au fil du temps a gardé toute sa pertinence dans l'organisation de l'espace urbain.

## **Joan Busquets.**

Je partage votre avis sur l'importance de réussir l'articulation entre la forme et le sens. Parmi les urbanistes de cette génération ressortait la figure d'Abercrombie – auteur du Greater London Regional Plan, qui concevait cette ville comme un oignon; d'où la qualité de ce type de projet qui attribue un sens en laissant une forme identifiable à la ville.

## **Ariella Masbounji.**

Merci à Joan Busquets et à tous les participants; notre prochain rendez-vous se situe le 2 octobre 2007 sur le thème : « quand la ville se ferme ».

---

Texte établi par Jacques Marillaud.