

La ville en morceaux

OU LA GÉNÉRALISATION
DES MACRO-LOTS

ARCHITECTURE
FORMES URBAINES
PRIVATISATION
MIXITÉ

Entretien avec
Jacques Lucan

La ville se conçoit aujourd'hui à l'échelle du (macro-)lot nous dit l'architecte Jacques Lucan. Une façon de procéder soutenue par de nombreux acteurs, des collectivités aux promoteurs-constructeurs, mais qui doit être remise en cause, sous peine d'un manque de cohésion urbaine. Pour poursuivre l'analyse entamée avec Françoise Fromonot (*études foncières*, n.157), Isabelle Baraud-Serfaty interviewe Jacques Lucan.

Vous venez de publier un livre¹ sur les formes urbaines qui a rencontré un vif écho. Pourriez-vous revenir sur la genèse du livre ?

Ce livre est le résultat d'une étude pour la Direction de l'urbanisme de la Ville de Paris, qui souhaitait, d'une part, avoir un développement historique sur les trente dernières années, d'autre part avoir un éclairage sur la période contemporaine : il y a-t-il des modalités qui se généralisent, des spécificités parisiennes ?

Sur les années 70-80-90, je connaissais bien le sujet. D'où la première partie de mon livre, où j'oppose deux périodes : la période 70-80 avec la mise en place de la politique des ZAC (Zones d'Aménagement Concerté), puis une deuxième période avec le quartier Masséna de Portzamparc qui marque une rupture profonde, avec l'autre manière de faire la ville, d'autres formes urbaines et une obsession de la diversité architecturale.

En ce qui concerne les années 2000, en revanche, je ne m'étais jamais posé la question de ce qui était différent. Et j'ai du coup choisi de commencer par le cas de Boulogne-Billancourt, qui était intéressant car construit uniquement par des maîtres d'ouvrage privés. Une autre raison du choix de Boulogne était liée à la présence d'un protagoniste important de l'urbanisme, Jean-Louis Subileau, qui était à l'origine du POS (Plan d'Occupation des Sols) de Paris de 1977, et j'étais curieux de voir ce qu'il avait pu faire sur ce projet de Boulogne qu'il a accompagné depuis le départ. Or, en regardant Boulogne, je voyais mis en œuvre ce qu'on appelle une méthodologie, une manière de fabriquer, selon une mécanique assez précise et bien huilée, totalement nouvelle par rapport à ce qui s'était fait dans les ZAC parisiennes. Boulogne est-elle alors une exception ? En regardant ce que faisaient les architectes de Boulogne ailleurs, je me suis rendu compte que, dans les grandes opérations d'urbanisme (je ne parle pas d'un secteur d'urbanisme simple), dans les grandes villes ou en périphérie des grandes villes, ce que Boulogne représente s'est beaucoup généralisé selon des modalités semblables.

Justement, quelles sont les évolutions urbaines que vous pointez ?

Mon constat est que, petit à petit, on fabrique la ville à l'îlot. Or il est symptomatique que cette évolution se fasse progressivement, presque subrepticement. Par exemple à Boulogne, les premières opérations du Trapèze se passaient sous forme de découpage d'un îlot en grandes parcelles, et plus l'opération avance, plus l'îlot

Jacques Lucan...

Architecte, historien, critique et professeur d'architecture, Jacques Lucan a été rédacteur en chef de la revue *Architecture Mouvement Continuité* (AMC) de 1978 à 1988. Il a réalisé divers bâtiments dont le Centre de documentation et d'information du Lycée Jean de La Fontaine à Paris dans le 16^e arrondissement et un ensemble de 25 logements PLI (Prêt Locatif Intermédiaire), rue Léon Frot dans le 11^e arrondissement.

Professeur à l'École d'architecture de la ville et des territoires de Marne-la-Vallée et à l'École polytechnique fédérale de Lausanne, il vient de publier *Où va la ville aujourd'hui? Formes urbaines et mixité* (Editions de la Villette)

devient l'unité d'opération et il n'y a plus de parcelles. L'îlot devient une seule unité foncière.

De surcroît, tous les bâtiments sont totalement liés les uns aux autres, d'autant plus que le sous-sol est souvent un seul parking, ce qui fabrique des espèces de châteaux. Donc, non seulement la ville se fabrique à l'îlot, mais en plus chacun de ces îlots est un méga-bâtiment ou une mégastructure.

Une autre spécificité de ces îlots dénommés « macro-lots » est le fait qu'ils sont constitués de plusieurs programmes (logements en accession à la propriété, logements sociaux, bureaux, équipements), donc de plusieurs maîtres d'ouvrage, et que ces programmes sont conçus par plusieurs architectes. Une caractéristique forte, notamment à Boulogne, est que les logements sociaux sont réalisés par des maîtres d'ouvrage privés (les promoteurs) et cédés à des bailleurs sociaux, qui deviennent de fait des investisseurs-utilisateurs et se retrouvent associés à plusieurs investisseurs individuels dans des régimes de propriété partagée (copropriétés ou divisions en volumes).

Ce constat, il est vrai à Saint-Ouen, à Montpellier, à Metz, à Nantes avec le Tripode. Et rien ne dit que des opérations qui ne sont pas à l'origine conçues selon ce système, comme par exemple l'opération des Bassins à flot, à Bordeaux, ne vont pas évoluer de cette façon.

La justification généralement mise en avant en faveur du macro-lot est la rentabilité et la rapidité de la construction. L'idée est que le macro-lot permettrait de faire des économies d'échelle par rapport à la construction (mais, on le verra, certainement pas au niveau de la gestion), mais les opérateurs n'ont pas voulu me transmettre les bilans qui permettraient de mesurer effectivement les économies financières réalisées. Ce serait intéressant de les interroger sur ce point. Il y a également des arguments relatifs au développement durable qui sont mis en avant, mais la manière d'en parler est un peu rapide. En particulier, un mot a fait son apparition qui n'existait pas il y a dix ans, c'est le mot « mutualisation ». L'argument est que le fait de tout mettre à l'intérieur d'un îlot permettrait de mutualiser la récupération des eaux ou les panneaux solaires. Mais ces éléments sont finalement assez accessoires, et il y a assurément d'autres manières de penser la mutualisation qui ne se confondent pas avec une approche à l'îlot. La généralisation des macro-lots s'explique aussi certainement par le fait que certains maîtres d'œuvre sont des farouches partisans d'une approche de la ville à l'îlot. Je pense en particulier à Nicolas Michelin, qui a conçu l'opération de l'îlot Armagnac à Bordeaux.

Le Trapèze de Boulogne-Billancourt, où « l'îlot devient une seule unité foncière »



©Philippe Guignard/Air Images Contreforts

Vous alertez sur les conséquences de cette évolution en pointant notamment la question de la forme urbaine. Pourriez-vous nous préciser votre pensée ?

Un enjeu, c'est la question de la forme urbaine dans son ensemble. Qu'est-ce qu'une ville qui additionne des grands îlots autarciques ? J'ai cherché un terme pour les caractériser. J'ai d'abord pensé à « hétérotopies », pour parler comme Michel Foucault, mais le terme qui m'est apparu le plus approprié est « isolat ». En linguistique, un isolat c'est une langue qui n'a pas de rapport génétique avec les langues voisines, par exemple le basque qui n'a de rapport ni avec le français ni avec l'espagnol. On a désormais l'impression que la ville se fait à coup d'isolats. Or, quand on fabrique des isolats, quelle image de ville va-t-on donner ?

Un point spécifique concerne la question du sol. Certes, une grande différence par rapport à l'urbanisme sur dalle des années 60 et 70, c'est le rapport à la rue : les surfaces commerciales ou d'activités situées en rez-de-chaussée donnent directement sur les rues, offrant des vitrines plutôt que des murs aveugles, et l'accès aux logements se fait directement à partir de la rue. Mais, souvent, sol privé et sol public sont en discontinuité, comme à Montpellier, Metz, au quartier Gingko à Bordeaux... Ces îlots, on ne peut quelquefois plus les traverser. Il y a donc le risque d'une ville composée de gros îlots dont il faudrait toujours faire le tour.

Prenons l'exemple du Tripode à Nantes : c'est un îlot de 180 mètres de long sur 90 de large

1 - LUCAN J., 2012, *Où va la ville aujourd'hui ? Formes urbaines et mixités*, Paris, Editions de la Villette, 208p.. La critique de l'ouvrage de Jacques Lucan est à retrouver p.71.

environ. Comme souvent dans ces opérations, il comporte un socle de parking, mais, en l'espèce, celui-ci n'est pas dans le sous-sol (du fait de la problématique d'inondabilité) mais prend la forme d'un podium. A un endroit, il y a une traversée qui est aujourd'hui publique, mais jusqu'à quand ? Une grande réussite de Boulogne est justement que le sol privé et le sol public sont en continuité. Ceci dit c'est une question : est-ce que le sol de la ville doit toujours rester horizontal ?

Une autre interrogation concerne la tendance à l'uniformisation. Par exemple, à Boulogne, les îlots qui fabriquent la ville sont toujours partagés entre les quatre promoteurs du groupement DBS² (Hines pour les bureaux – et il y a toujours un programme de bureaux dans un îlot, Nexity, Vinci, Icade). Il y a un maître d'ouvrage leader par îlot, de même qu'il y a un architecte coordinateur pour le même îlot (il y a ainsi un parallélisme entre ce qui se passe dans la maîtrise d'ouvrage et dans la maîtrise d'œuvre, et c'est pour cela que ça marche). A Boulogne, tous les promoteurs sont privés, mais le raisonnement vaut aussi dans d'autres cas, comme dans la ZAC Clichy-Batignolles à Paris, où, de la même manière, chaque îlot est dévolu à un seul opérateur, qu'il soit privé ou exceptionnellement public (Paris Habitat).

Maintenant, dans ces grandes opérations, il y a une articulation entre l'architecte-urbaniste qui va définir le plan d'ensemble, l'architecte coordinateur d'îlot et l'architecte qui va construire un lot, c'est-à-dire une opération particulière. Le jeu des acteurs est très différent aussi car les VEFA permettent d'échapper au système des concours. Les maîtres d'ouvrage ne font plus que des consultations ; dans la plupart des cas, pour la réalisation d'un lot, ils appellent quatre ou cinq architectes, qu'ils auditionnent avant d'en choisir un.

Vous évoquez également la question de l'évolution dans le temps.

Oui. La question du devenir dans le temps se pose à deux niveaux. Il y a d'abord des enjeux liés à la gestion d'une copropriété de très grande taille, la gestion d'une nouvelle forme de mégastructure. Or, contrairement à une idée reçue, il n'y a pas d'économie d'échelle au niveau des charges de copropriété, et plus la copropriété est importante, plus les charges sont importantes. De plus, ces copropriétés sont non seulement de grande taille, mais complexes du fait de l'imbrication des programmes



Le Tripode de Nantes,
Atelier Christian de Portzamparc

©Atelier Christian de Portzamparc

et notamment du mélange entre logements privés et logements sociaux. Par exemple, quand il y aura un ravalement, comment va-t-on faire ? La question de l'évolution dans le temps se pose également du point de vue du renouvellement urbain et du développement durable. Comme on l'a vu, dans ces îlots, tout est imbriqué, c'est une seule unité foncière, tous les bâtiments sont totalement liés les uns aux autres, d'autant plus que le sous-sol est souvent un seul parking. Cela deviendra du coup la croix et la bannière pour remplacer un bâtiment.

Les opérations que vous décrivez dans votre livre sont principalement situées dans les grandes métropoles. S'agit-il d'une spécificité ?

Effectivement, les opérations que je cite sont situées au cœur des grandes métropoles, Boulogne, Nantes, Bordeaux, Metz, Lyon, donc dans des situations de grandes villes fortes. Mais il faut bien avoir conscience que les grandes villes sont un exemple pour les villes plus petites. Les petites villes rêvent toujours de ce que font les grandes villes. Par exemple, dans les années 70-80, ce que la ville de Paris a fait à travers l'APUR a été un modèle pour beaucoup de villes de France. Ces grandes structures d'étude ont une vocation qui n'est pas seulement de répondre à leur territoire par-

ticulier mais aussi d'exemples pour des villes moins outillées. Ainsi, aujourd'hui, l'Agence d'urbanisme de Bordeaux a une influence sur toute la région, pas seulement sur son territoire. De même, lorsqu'on demande leurs références aux personnes qui montent l'opération de Saint-Ouen, ils citent souvent Boulogne.

Or, justement, le risque est que ce type d'opérations ne se diffuse à d'autres territoires, moins privilégiés, où les collectivités auront moins d'expertise, les habitants moins de moyens financiers, et les villes moins d'intensité urbaine. Les projecteurs sont braqués sur les grandes opérations. Mais lorsque les mêmes opérations vont se faire avec des classes moyennes inférieures, leurs habitants vont être assignés à résidence, comme cela s'est passé à Argenteuil ou à Clichy-Montfermeil. De même, tant qu'on est en situation de centre-ville, on peut tout se permettre. Une ville comme Paris intra-muros est d'une telle densité et d'une telle intensité qu'elle pourra tout absorber. Même les Olympiades marchent quand même, même si la dalle est vide. Mais si on est en situation de périphérie, alors le problème se posera et la ville sera moins susceptible de pouvoir digérer de telles situations.

Je voudrais dire à ces grandes villes : il faut que vous vous rendiez compte que, lorsque vous fabriquez des macro-lots, vous pouvez le faire car vous êtes dans des situations urbaines pri-

vilégiées, mais vous avez valeur d'exemple pour d'autres collectivités locales qui ne rêvent que de ça et n'en ont pas les moyens. Par exemple, que va-t-il se passer dans le Grand Paris ? On va avoir à proximité des gares les mêmes opérations qu'à Boulogne ! Il faut donc se demander si ce type d'opérations peut être développé dans certaines situations et pas dans d'autres. Il me semble que c'est aux promoteurs privés de se soucier de cela, car les collectivités locales sont un peu naïves et ne peuvent pas résister à une certaine pression.

Vous soulignez le rôle des acteurs privés. Pourriez-vous revenir sur leur rôle ? Et plus généralement comment définiriez-vous la privatisation de la ville ?

Du point de vue de la fabrique urbaine (je ne parle par exemple pas des franchises commerciales identiques dans toutes les villes), la privatisation me paraît correspondre à l'émergence d'un nombre d'acteurs au moins nationaux qui prennent une place de plus en plus importante par rapport aux acteurs locaux. Il s'agit de Nexity, Eiffage, Bouygues, Vinci, Icade, BNP, Cogedim, peut-être deux ou trois autres, ça tient sur les doigts des deux mains. Les acteurs publics, même très gros, comme Paris Habitat, sont des acteurs locaux, qui ont des relations plus étroites avec les collectivités publiques. Par contre, les acteurs nationaux n'ont-ils pas un devoir national ? Ils ont cette puissance qui dépasse toute localité, ils ont un devoir de se poser des questions par rapport au devenir des villes. On peut en effet s'attendre, puisqu'on a des acteurs nationaux, à ce que la fabrique de la ville devienne une fabrique très générique. Qu'à Metz ou à Bordeaux, on fabrique la même ville, avec la même image, avec une espèce de banalisation, avec des morceaux de ville, qui deviennent un peu partout, est-ce une bonne chose ? Ne faut-il pas se poser cette question ? Elle était déjà posée il y a quelques années : les grands ensembles sur tout le territoire étaient les mêmes. Mais justement, si on revient de ça, comment se pose-t-on la question de la généralité et de la différenciation. Sans doute, les acteurs locaux ne sont-ils pas intrinsèquement porteurs de formes urbaines différenciées, mais ils réalisent des opérations de moins grande ampleur. Ils posent donc moins cette question que ces grands opérateurs nationaux qui vont se déplacer de ville en ville et imprimer leur marque. Ils feront appel à des architectes

qui doivent aussi se poser cette question. On parle de diversité, de contexte, on dit que toute architecture doit se rattacher à un contexte, mais il y a une forte tendance à devenir générique - la tendance est aussi à la concentration des architectes, qui jouent un rôle nouveau. Quand on parle des acteurs privés, il me semble qu'il faut bien faire la différence entre les maîtres d'ouvrages qui ne sont pas constructeurs et sont juste promoteurs et ceux qui sont à la fois promoteurs et constructeurs. Tous les grands opérateurs (Vinci, Bouygues, Eiffage, notamment) sont aussi des constructeurs, même si par exemple chez Vinci, entre Vinci Construction et Vinci Immobilier, il peut certes y avoir des différences d'approche. Or, il me semble qu'il y aurait une enquête plus précise à faire - ce que je vais dire relève plus de l'intuition que de la démonstration : les innovations architecturales et constructives (du type ossature bois par exemple), ne sont-elles pas plus faciles avec des bailleurs sociaux qu'avec des promoteurs-constructeurs ?

J'ai parlé tout à l'heure de l'enjeu du renouvellement urbain. A partir du moment où on dit que les opérations à l'îlot vont se développer, il est impératif de rendre possible le renouvellement urbain (un programme ne va nécessairement pas être le même *ad vitam aeternam*). Donc il ne faudrait plus toujours construire avec des voiles de béton. Mais les grandes entreprises de construction ne construisent quasiment qu'avec des voiles. Or percer un voile, même faire une porte dans un voile, c'est déjà une opération lourde. Donc la souplesse et le renouvellement possible nécessitent d'avoir un système de construction poteau-dalle et non plus de voiles porteurs, un système de construction qui permette de modifier la configuration des bâtiments. A Paris, les bureaux ont pu être transformés en logements

Zac de l'Amphithéâtre à Metz,

Jean-Paul Viguier et Associés



©Agence Jean-Paul Viguier

2 - Développement Boulogne Seguin: consortium des promoteurs privés chargé de la réalisation et commercialisation des logements et bureaux sur le Trapèze.

car ils étaient construits en poteaux-dalles. Cette omniprésence des voiles est certainement liée aux habitudes, sans doute à un coût moindre, sans doute au lobby du béton et des cimentiers (si on fait des voiles, on emploie plus de ciment que si on fait du poteaux-dalles).

Revenons maintenant au rôle des acteurs publics locaux. Vous montrez également qu'il ne faut pas les mettre dans le même sac et vous faites bien la distinction entre aménageurs et politiques.

Concernant les aménageurs, je suis frappé de voir à quel point chacun est convaincu d'être un cas particulier et peine du coup à prendre de la distance par rapport à ce qu'il est en train de produire. Mais dans des situations particulières, les manières de procéder ont plus de choses en commun que de différences. De même, certains aménageurs justifient les macro-lots en disant que c'est parce que les emprises foncières qu'ils récupèrent sont très vastes. Mais dans le passé on les découpait toujours.

Or les aménageurs ont un véritable rôle à jouer. Par exemple, si on avait à refaire le Tripode, on pourrait très bien prévoir de le découper en trois, en disant que les trois parties reviendront au même opérateur. Qu'est ce qui empêche de faire cela ? Cela coûtera peut-être plus cher, mais pas beaucoup plus, et certainement pas à long terme. Mais ceux qui ont un véritable rôle à jouer, ce sont les grandes collectivités locales. Je reprends le cas des poteaux-dalles. La Ville de Paris est peut-être la seule ville de France qui puisse dire : les opérations qu'on va faire, on va les faire en poteaux-dalles, et cela aura aussi un impact national. La ville pourrait négocier avec Eiffage, Vinci et Bouygues, pour que soient développés des systèmes poteaux-dalles. Dans mon livre, je cite l'exemple d'un immeuble de Nexity à Clichy-Batignolles, un immeuble voulu très développement durable. Le projet au niveau du concours était en poteaux-dalles. La maîtrise d'ouvrage était d'accord. Au niveau de la réalisation, ce sont des voiles. Ce glissement est facile à comprendre car le système poteaux-dalles est sans doute un peu plus cher et les entreprises ont leurs habitudes. Aujourd'hui, les villes sont sourdes à ce type d'interpellations, mais les aménageurs, les maîtres d'ouvrage, les architectes, doivent porter ce discours.

Il faut de même se reposer la question de la mixité. A quelle échelle pose-t-on le problème de la mixité ? Il faut être pragmatique, raisonnable, et prendre garde à mélanger ce qui est mélan-

geable, et admettre que la mixité doit s'arrêter à l'échelle du bâtiment : un bâtiment de logement social et un bâtiment de logement libre, c'est très bien. Mais dans ce cas, on regarde la taille du bâtiment en disant qu'un bâtiment ce sera par exemple pas plus de trois cages d'escalier. Beaucoup d'aménageurs sont d'accord. Mais la question est politique. Afficher politiquement qu'il faut mettre les logements sociaux dans un bâtiment, les logements libres dans un autre, est difficile, même si c'est comme cela que ça se passe partout ailleurs à l'étranger.

Internationalisons un peu notre propos. Le macro-lot est-il une spécificité française ?

Non, je ne crois pas. Par contre, je suis convaincu qu'il y a une spécificité française, c'est cet objectif de mixité sociale, dans son acceptation généralisée, à droite comme à gauche. A la Ville de Paris, il y a même des élus qui demandent la mixité à la cage d'escalier. Or, il me semble que cela est assez spécifique.

Il y a aussi sans doute une forme de fascination pour des modèles étrangers, mais qui sont en quelque sorte caricaturés lorsqu'ils arrivent en France. Pour les architectes, il y a cette idée qu'il n'y a rien de plus enthousiasmant que de faire une grande opération en mêlant tous les programmes, selon une sorte de feeling à la hollandaise. Les trois opérations d'ING en France que je cite (à Bordeaux l'îlot Armagnac, le Monolithe à Lyon et un grand îlot dans la Zac de l'Amphithéâtre à Metz) sont de ce point de vue extrêmes. L'une, le Monolithe, a été coordonnée directement par MVRDV, groupe d'architectes hollandais, les deux autres l'ont été justement par Nicolas Michelin, pour qui la ville doit se faire à l'îlot. Or, les responsables hollandais d'ING, lorsqu'ils ont visité ces opérations ont été surpris d'une telle complexité de l'îlot, d'autant que, dans leur pays, le mélange privé / public n'existe quasiment pas. En Hollande, ce qui existe, c'est la mixité de programmes, le mélange logements-bureaux-commerces, mais on trouve rarement des équipements publics dans un ensemble privé, et comme je l'ai dit, il y a aussi très peu de mélange entre logements sociaux et logements privés. Ceci dit, le système est différent : en Hollande, les logements sociaux sont des coopératives, de statut parapublic, mais moins directement liées aux collectivités locales, et une autre grande différence est que le terrain reste toujours propriété publique. De même, il y a une fascination pour l'espèce d'imbrication que présentent des grandes villes

d'Asie, chinoises ou japonaises. Mais ce n'est pas si vrai au Japon, la ville japonaise est faite d'entités très séparées, et les quelques mégastuctures se concentrent autour des gares, dans les positions de très fortes centralités. Mais ce qui fascine, ce qui a toujours fasciné les architectes, c'est la densité, la congestion, que les hollandais ont si bien essayé de mettre en œuvre.

Les questions que vous soulevez renvoient à la fabrique de la ville. On parle de plus en plus de l'importance de penser le processus plus que le projet fini.

Penser la ville comme processus, c'est une vieille histoire, il y a 20 ans on disait déjà que fixer des plans masses n'avait pas de sens et qu'on était dans quelque chose d'incertain. L'influence de Koolhaas était déjà là. Mais, depuis, deux évolutions sont intervenues.

La première évolution, c'est le passage du public au privé. Les protagonistes, et notamment les architectes de ma génération (Philippe Panerai ou Bruno Fortier par exemple), pensaient « public », avec des manières de penser la ville où la puissance publique était prépondérante. Le changement, récent, date des années 2000 où le privé a pris le dessus. Les acteurs les plus anciens n'étaient pas tout à fait préparés, même intellectuellement, à la situation actuelle où le jeu des acteurs n'est pas le même. De ce point de vue, mon livre leur a permis d'intégrer ce jeu des acteurs, dont je fais une description très factuelle. A l'inverse, justement, une autre génération de concepteurs a complètement intégré ce changement des acteurs.

La deuxième évolution, c'est que les collectivités locales veulent des images. Alors, aller leur parler de processus, c'est très intéressant, mais ce qu'elles veulent le plus souvent, c'est une image de ce que sera la ville entière une fois finie. Là où on peut plus facilement convaincre les élus que la ville est un processus, c'est lorsqu'on est dans une situation de ville existante, avec une valeur patrimoniale forte, avec des restes industriels forts, qui permettent d'expliquer facilement des choses. C'est par exemple le cas de l'île de Nantes avec Alexandre Chemetoff, qui a pu plus facilement avancer l'idée du plan guide, de même à Lille avec L'AUC³. Quand il n'y a pas cette accroche, les responsables des collectivités locales veulent une image, qu'on leur dise à quoi ça va ressembler. Mais ces collectivités locales, on devrait les amener faire un voyage dans ces villes nouvelles désertées de Madrid. Ce qui était prévu, c'était un urbanisme

d'îlots sur un tracé viaire régulier, des énormes îlots avec une densité très forte. C'est cela qui a rendu ces villes catastrophiques car tous les tracés viaires ont été faits avant de construire, or les villes ne se sont pas construites, donc c'est comme si le plan avait été transféré sur le sol sans qu'aucune construction n'ait suivi. Les gens des collectivités locales verraient une ville inscrite sur le sol qui est devenue un fantôme. Il est difficile d'imaginer ce que sont ces villes, comme par exemple Vallecas près de Madrid, avec des carcasses de bâtiments vides. Au Portugal ils font pareil. Avec le plan guide, on apprend qu'une ville s'étend morceau par morceau, opération par opération et pas en planifiant l'ensemble de la ville et en attendant que ça se construise.

Quelles sont les conditions d'une coproduction public-privé équilibrée de la ville ?

Boulogne me semble un exemple de coproduction équilibrée. Le plan a été défini par la ville, via la SEM d'aménagement, tout comme c'est la ville qui a décidé de la proportion espace public / espace privé et qui accorde les permis de construire. La ville a des forces. Plus la ville est aisée et riche, et plus elle sera en mesure d'imposer ses exigences. On peut rêver d'une chose, c'est qu'il y ait de plus en plus d'intercommunalités qui puissent se doter de moyens d'expertises plus forts. La forme urbaine ne peut être intéressante qu'à partir du moment où les communes ou groupements de communes peuvent se doter d'expertises.

Alors, où va la ville ?

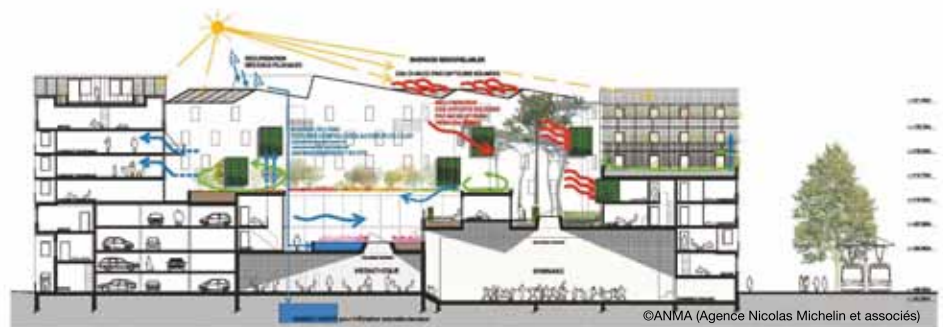
La ville aujourd'hui, de fait, s'oriente vers une définition à l'îlot, mais il faut savoir si cette évolution est inéluctable, sinon pour l'intérêt, et je vais être brutal, pour l'intérêt des entreprises de construction plutôt que des maîtres d'ouvrage. Je n'ai pas les solutions, je dis qu'il faut reposer un certain nombre de questions. Il faut pousser les acteurs, les trois, les acteurs publics, et notamment les collectivités locales, les maîtres d'ouvrage privés, et les architectes à réfléchir à ce sujet. Dans ces grandes opérations, quel type de ville est-on en train de produire ? C'est cela qui m'intéresse. Quelles formes urbaines est-on en train de produire ? Ces formes urbaines correspondent-elles à ce qu'on attend d'une ville ou d'un quartier urbain ? Cette question d'une ville qui redevient une addition de petites mé-

gastructures, est-ce que c'est vers cela qu'on doit tendre ? Je ne crois pas que la fabrique de la ville à l'îlot soit inéluctable. La question est : comment éviter de fabriquer des isolats ?

Les questions s'adressent aux deux grands protagonistes, public et privé. Aux promoteurs privés, il faut dire ; vous avez tout intérêt de vous soucier de ce que deviendra demain ce que vous bâtissez aujourd'hui, car vous n'êtes pas des acteurs ponctuels, mais vous serez là aussi demain. Aux acteurs publics : il faut que vous redéfinissiez vos exigences, que vous preniez acte que vous n'avez plus ou rarement la possibilité de porter les terrains. Comment vous situez-vous par rapport aux protagonistes privés ? ■

Propos recueillis par
Isabelle Baraud-Serfaty

3 - Agence d'architecture fondée en 1996 par Djamel Klouche, Caroline Poulin et François Decoster. L'AUC a remporté en 2007 le concours pour la rénovation du site des usines de constructions métalliques Five Cail Babcock de Lille.



©ANMA (Agence Nicolas Michelin et associés)

L'îlot Armagnac à Bordeaux,
Agence Nicolas Michelin et associés



©cartefactory