

David Mangin  
Philippe Panerai

# Projet urbain

/ David Mangin, Philippe Panerai — Projet urbain — ISEN 2-86364-604-4

[www.editionsparentheses.com](http://www.editionsparentheses.com)

Éditions Parenthèses

# Avant-propos

La forme choisie pour cet ouvrage s'apparente à celle d'un manuel, un peu à l'image des traités d'urbanisme anciens qui mêlent l'observation de l'existant aux projets. Elle peut surprendre : le ton du manuel, sa visée didactique, le caractère normatif des dimensions avancées donnent l'apparence d'un énoncé péremptoire. Elle s'accordait à l'urbanisme naissant dans une société industrielle confiante.

Nous sommes loin aujourd'hui des certitudes d'un Stübben ou même d'un Danger. La foi dans un urbanisme scientifique aux vérités universelles a cédé la place au doute : l'urbanisme ne peut plus prétendre au contrôle total de l'environnement (de la ville à la petite cuillère...), le pouvoir politique est directement impliqué dans la forme de la ville, les habitants revendiquent à juste titre un territoire et une capacité d'action.

Pourtant la forme rhétorique du manuel conserve un avantage : mettre en évidence l'enchaînement des questions et l'interdépendance des échelles. En l'adoptant nous avons voulu faciliter cette compréhension globale, éviter les visions spécialisées et les propos des spécialistes, provoquer le lecteur et l'inciter à construire à partir de son expérience personnelle sa propre théorie. L'urbaniste, en fin de compte, devrait être d'abord un habitant.



Quelque part en France

# La forme urbaine comme enjeu

À partir des années cinquante, l'augmentation de la taille des opérations, le développement de la copropriété ou de la construction locative, l'évolution des théories sur l'architecture et la ville ont empêché la redi- vision des grandes propriétés. En même temps, était proclamée l'autonomie de la voirie par rapport au bâti. Ainsi la ville s'étend sans que soient créés de nouveaux espaces publics, sans que soit repensée l'organisation d'ensemble. Les opérations se succèdent au gré des opportunités foncières comme autant d'isolats plus ou moins bien rattachés au réseau des voies existantes. Routes et chemins ruraux parfois doublés par de nouvelles voies rapides forment l'infra- structure primaire tandis que la desserte locale s'organise de manière auto- nome à l'intérieur de chaque opération en accentuant les différences et les discontinuités.

Dans les ensembles HLM, l'effet de banalisation générale des espaces libres — au mieux de vastes parcs, souvent une succession de parkings et de pelouses mal entretenues — a comme conséquence les difficultés d'entre- tien et de gestion dont les charges sont presque entièrement reportées sur la collectivité. L'absence d'espaces appropriables (individuellement ou par petits groupes) aggrave ces difficultés en suscitant, face à l'anonymat des espaces, vandalisme et agressivité. La situation paraît à première vue paradoxale : une dilution excessive de l'espace entraînant une gestion coûteuse et difficile tandis que le logement ne connaît pas de prolongement extérieur appropriable.

Par contrecoup, la maison individuelle est présentée comme la seule alternative sans que soient pris en compte réellement les coûts d'infra- structure et de gestion à long terme de ce type d'urbanisation. Nouveaux villages et groupements résidentiels s'organisent en cul-de-sac, parfois à l'intérieur d'un enclos dont l'entrée est contrôlée, loin des services et des équipements publics. L'extension des réseaux, l'augmentation des distances, la dilapidation progres- sive des meilleures terres agricoles à proximité des grandes villes sont ignorées comme sont souvent écartées les réflexions sur la vie urbaine, l'insertion des lieux de travail dans le tissu résidentiel, les logiques commerçantes et la réduction des déplacements.

Prise dans cette opposition simpliste entre individuel et collectif, la construction de logements, excepté quelques expériences isolées et malgré des tentatives louables, s'avère en général encore incapable aujourd'hui en France de produire un tissu. La ville continue d'être pensée par catégories fonctionnelles, par programmes séparés, par quantités de bâtiments à édifier.

À l'étranger la situation n'est guère plus satisfaisante ; il suffit de parcourir les réalisations de l'urbanisme officiel de la plupart des villes pour s'en convaincre. La crise théorique de la forme urbaine est générale et les qualités indéniables de telle ou telle opération ne constituent que des contre-exemples, des « îlots de résistance » face au désastre généralisé.

## Construire la ville

On a dit pendant longtemps que cette situation et l'insatisfaction, voire le rejet qu'elle suscite chez les habitants, étaient la conséquence de la mauvaise qualité de bâtiments construits trop vite et à bas prix sous la pression de l'urgence. L'inadaptation des logements aux modes de vie, répétition et monotonie des formes et des matériaux ont conduit à la condamnation de la « barre » et du béton. Il n'est pas dans notre intention ici de nier l'utilité d'un travail sur la distribution du logement et de faire fi de ces critiques. On peut simplement remarquer que les tentatives pour varier les volumes, les styles et les couleurs n'ont souvent fait que masquer les problèmes. Elles révèlent les limites d'une action qui ne touche que l'aspect des bâtiments sans remettre en cause leurs relations. D'où cet essai qui propose d'élargir la question, du bâtiment vers la forme de la ville, ou si l'on veut les formes urbaines. Avec une conviction que la forme urbaine constitue aujourd'hui un enjeu qui dépasse le domaine strict des techniciens pour intéresser les aspects économiques, culturels et sociaux.

Que toute activité d'urbanisme ou de construction ait des implications économiques et politiques n'est guère une nouveauté, et la sociologie urbaine nous a largement habitués à en faire l'analyse. Grands ensembles et rénovations urbaines, nouveaux villages et centres historiques, logements de masse et autoconstruction ont fait et font encore l'objet de nombreuses études qui enrichissent notre connaissance de la ville et notre compréhension des phénomènes urbains. Ce qui nous intéresse ici est différent. Le bâti ou plus largement les formes urbaines incluent des tracés, des découpages, des dispositions matérialisées, construites, inscrites sur le sol qui conditionnent les capacités de développement et de renouvellement des activités sur un territoire. Inscrites dans une longue durée, ces formes échappent rapidement aux conditions de leur création ; de produits elles deviennent contraintes voire causes. Si dans le passé il semble que l'élaboration de formes susceptibles d'accueillir, voire de favoriser le développement de la vie urbaine ait été de soi, tellement était partagée par les techniciens divers et les habitants une idée de la ville, la question aujourd'hui ne peut plus être résolue d'une manière quasi naturelle. Trop de ruptures sont intervenues dans les théories et les pratiques de l'urbanisme et la réflexion doit être reprise à la base.

L'enjeu est clair : sommes-nous encore capables de contribuer modestement au développement des villes, c'est-à-dire non seulement d'étendre les territoires urbanisés et d'accroître le nombre de bâtiments mais de continuer à proposer aux habitants un cadre susceptible de s'adapter aux changements de modes de vie et aux modifications économiques ? Ou verrons-nous se perpétuer les dysfonctions et les problèmes issus des urbanisations récentes ? Devrons-nous à nouveau démolir dans quinze ans des logements construits

aujourd'hui ou reconvertir à grands frais des équipements inutiles avant d'avoir été achevés ? L'hypothèse de ce travail est que les villes, fruits d'une longue expérience, ont souvent résolu par tâtonnement ou par habitude un grand nombre des problèmes auxquels nous sommes confrontés aujourd'hui. En d'autres termes que nous avons encore à tirer les leçons de cette expérience, et que face aux échecs de l'urbanisme moderne il est plus que temps de s'en inspirer.

On notera par ailleurs qu'à côté de l'urbanisme officiel, produit par les spécialistes et porté par les administrations, une part non négligeable de l'urbanisation s'effectue selon des modalités qui perpétuent les mécanismes anciens. Au Caire, à Mexico, à São Paulo ou dans d'innombrables localités moins connues, l'extension de la ville qui échappe au contrôle du pouvoir municipal procède par l'occupation des terrains périphériques qui sont distribués par des réseaux de voies (souvent héritées des tracés ruraux) le long desquelles s'implante le bâti. Sans faire appel à des techniciens, les habitants établissent une hiérarchie entre ces voies et les proportionnent en conséquence. Ils distinguent sans ambiguïté les rues principales où se localisent les commerces et les services (équipements, stations des taxis collectifs...), exploitent les propriétés des carrefours, déterminent et localisent les lots de terrain en fonction de leur destination.

Il n'y a donc pas d'un côté une ville ancienne, charmante mais dépassée, à laquelle s'opposerait une ville moderne née du progrès technique, mais deux conceptions concurrentes de la ville qui s'affrontent aujourd'hui, parfois sur des terrains contigus.

Comprendre ces logiques encore vivaces, mais aussi leurs limites (l'initiative des habitants ne peut seule réussir à régler de manière satisfaisante la question des infrastructures techniques sur une grande échelle, ni celle des prévisions pour le long terme) nous semble être un antidote nécessaire aux errements de l'urbanisme moderne que sa croyance parfois naïve aux vertus de la planification, de la programmation, de la ségrégation et du contrôle a conduit à une impasse.

À l'échelle urbaine c'est moins la forme des bâtiments, ou leur style qui compte mais leur capacité à créer des tissus urbains compatibles avec les dispositions courantes des villes et ce que nous savons des pratiques qui s'y rattachent. Créer des tissus urbains aujourd'hui, c'est-à-dire susceptible d'accueillir les formes architecturales héritées du mouvement moderne et de ses développements récents aussi bien que celles qui n'entrent pas dans ce que nous considérons généralement comme la culture architecturale. Notre propos part d'une analyse réaliste des conditions actuelles de la construction, mais pose comme hypothèse qu'un travail mettant en relation d'une manière rigoureuse le découpage du sol avec les types de bâtiments à édifier permet de donner le cadre initial d'un tissu urbain, favorise les appropriations et les adaptations, et constitue un facteur d'économie important aussi bien pour les coûts initiaux que pour l'entretien et la gestion.

Partir d'une analyse réaliste, c'est admettre d'abord notre incapacité à produire dans un temps restreint (5 à 10 ans) la complexité de la ville ancienne. Plutôt que de la singer ou d'en donner les « signes », en privant par là les habitants de la possibilité d'y inscrire eux-mêmes ceux de leur propre

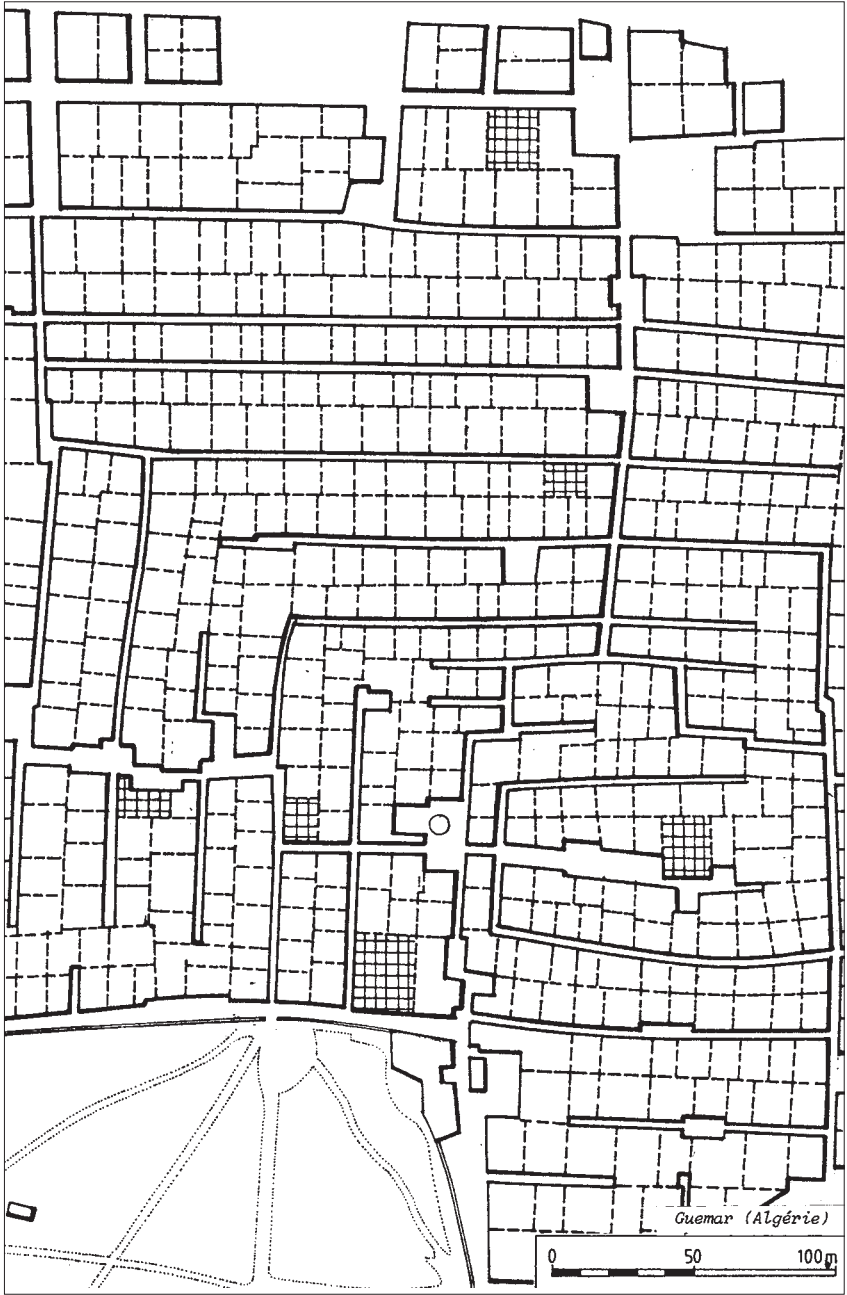


Fig. 1 : Guémar (Algérie).

histoire, nous proposons donc de repenser les techniques de lotissement comme moyen de créer le cadre initial qui permettra à la vie urbaine de se développer. Depuis les quartiers ouvriers de Tell el Amarna ou les quartiers résidentiels de Babylone, les villes en effet se constituent par assemblage de monuments, de lotissements et de faubourgs. Les villes ont presque toujours été d'abord nouvelles et le plus souvent sous la forme d'un lotissement régulier ; elles ont très tôt connu des banlieues qu'elles ont progressivement absorbées et réunies au centre initial. Si leur tissu présente aujourd'hui des dispositions complexes, des imbrications, des irrégularités, ce sont en général le fruit de l'apport des générations plus que d'une volonté a priori. Aussi semble-t-il un peu vain de prétendre recréer ex nihilo la variété et la complexité des tissus anciens, et les tentatives pittoresques ne produisent, au mieux, qu'un décor de théâtre réussi...

Aujourd'hui la question du lotissement se pose à différentes échelles : réutilisations des grandes enclaves libérées dans les centres et les périphéries anciennes (enclaves industrielles ou ferroviaires, anciennes casernes...) ; opérations de rénovation des tissus anciens ; extensions périurbaines (dont les villes nouvelles ne sont qu'un cas particulier). Elle se pose aussi dans les situations très diverses. Avec urgence dans les pays à forte expansion démographique où la demande de logements est telle qu'il est illusoire de penser la satisfaire par la seule production de bâtiments. L'expérience de l'habitat informel, marginal ou autoconstruit comme réponse des habitants eux-mêmes à cette demande montre la nécessité d'offrir à grande échelle un cadre à cette production en limitant aux espaces publics et aux infrastructures la part des investissements publics tout en créant les conditions morphologiques d'une intégration dans la ville.

Partir de la réalité c'est admettre les programmes actuels tels qu'ils sont établis et financés, et les inscrire dans une perspective nouvelle qui prenne en compte dès l'origine les évolutions possibles, les densifications, les substitutions, les changements d'usage. Prévoir que tôt ou tard les commerces viendront s'établir dans un quartier résidentiel, que les formes de travail évoluent, que le tissu urbain devra être capable de répondre à des demandes qui n'ont pas encore émergé au moment de la construction. C'est admettre les types d'édifices majoritairement produits par l'industrie du bâtiment : villas et maisons sur catalogue, pavillons en série, petits immeubles de résidences, barres de HLM, immeubles de bureaux, équipements normalisés, centres commerciaux, locaux sportifs, nouveaux hôtels, bâtiments administratifs... mais aussi l'autoconstruction, les hangars industriels, les ateliers de fortune, et se demander comment ces éléments qui sont généralement disposés selon une logique antiurbaine, séparés et dispersés, peuvent être avec quelques adaptations réinsérés dans un tissu, remis en situation urbaine.

Ce point est important : sans négliger l'intérêt des expériences architecturales et l'effet d'entraînement qu'elles peuvent avoir sur la production, l'ampleur des problèmes que soulève aujourd'hui l'urbanisation impose de rechercher des solutions d'ensemble qui répondent au plan quantitatif d'une manière satisfaisante. Cela nécessite de travailler à partir de la production courante, c'est-à-dire des financements habituels, des procédés constructifs usuels et des maîtres d'œuvre moyens.





Fig. 2 : Istanbul (Turquie).

Engager la production courante, partir de ce qui existe pour la transformer en lui assignant d'autres objectifs que la simple réponse au programme initial, est le seul moyen aujourd'hui de construire la ville, sans quoi on continuera de développer des expériences isolées, intéressantes mais de portée limitée, et à accentuer la coupure entre un secteur de recherche marginal et une production dominante maintenue à l'écart de la réflexion urbaine.

## Reconstruire une discipline

Notre travail n'est pas isolé. Il prend place dans un débat qui s'est développé en France depuis une vingtaine d'années à partir des travaux menés en Italie ; ce débat touchait également l'Espagne, l'Amérique latine, l'Europe du Nord et plus tardivement les pays anglo-saxons. Il passe par des personnes, des conférences, des articles et des livres, mais aussi par des projets et des réalisations. Jean-Louis Cohen (1984) dans son étude sur les rapports entre la France et l'Italie en a relevé les premiers jalons.

En ce qui nous concerne, l'histoire commence sans doute à Venise dans les années cinquante quand Saverio Muratori engage un travail d'ensemble sur la ville et procède à une première définition des outils de l'analyse urbaine avec les notions de croissance, de typologie et de morphologie. De cette première expérience est issu, non sans des débats parfois conflictuels, l'essentiel du courant italien : Carlo Aymonino, Aldo Rossi et Gorgio Grassi qui mêlent analyse de la ville ancienne et relecture du mouvement moderne ; Gregotti et l'échelle territoriale ; Maretto, Caniggia et Maffei plus préoccupés de la dimension parcellaire ; Eduardo Detti, Fanelli, Di Pietro, Marco Massa, Paolo Sica et le travail sur les villes moyennes de Toscane ; Cervellati, Scannavini et l'expérience de Bologne ; etc.

L'importance du courant italien est indéniable et tout travail sur la ville aujourd'hui ne peut faire l'économie de s'y référer. Du développement parfois tumultueux de ce courant est ressortie l'idée, rapidement reprise et développée par d'autres, qu'il était possible de reconstruire une discipline : l'architecture. La formulation au cours des années soixante de l'autonomie disciplinaire de l'architecture, la relation établie à la même époque entre l'architecture et la ville — et entre la crise de l'architecture et la crise de la ville — marquent la prise de conscience de l'impasse dans laquelle se trouvaient l'enseignement et les pratiques professionnelles de l'aménagement urbain après la guerre. Il ne nous semble pas inutile de le rappeler en ce moment où la consommation effrénée des modes architecturales remet au goût du jour sans aucune distance critique la production des « fifties ».

La nécessaire reconstitution d'un savoir sur la ville, sur l'architecture et sur leurs rapports n'est pas le seul fait de l'Italie. Et la fin des années soixante-dix voit se monter ça et là dans les facultés et les écoles des départements d'Urbanistica, d'Urban design ou de Projet Urbain qui tentent une double et difficile entreprise. D'une part inverser la tendance majoritaire dans l'enseignement de l'architecture de penser la ville à partir du bâtiment. D'autre part combler le vide de l'enseignement de l'urbanisme sur les aspects morphologiques. Ces tentatives théoriques et didactiques se développent souvent en même temps qu'un travail de proposition et de projets qui intéresse

# Lexique

La moindre des exigences d'un usager de la ville c'est de pouvoir s'y retrouver. Que non seulement l'habitant puisse commodément vaquer à ses occupations, mais que le facteur et le visiteur puissent « s'adresser » aisément. Cela suppose que les voies aient des noms et que ces noms correspondent à une réalité tangible. C'est l'objet de la toponymie, celle des noms communs et des noms propres.

Nous avons dans les chapitres précédents évoqué un certain nombre d'abus de langage courants aujourd'hui dans le monde de la promotion immobilière ou celui de la technocratie urbanistique. Nous avons aussi énoncé les caractéristiques communes, dans notre culture, de certains types de voies sans prétendre à l'exhaustivité. Afin d'enrichir ce vocabulaire restreint au plus courant on voudrait rappeler ici, sous forme d'un lexique, d'autres termes empruntés à des cultures du monde méditerranéen ou anglo-saxon. Par les illustrations et les renvois d'un mot à l'autre on a insisté sur les relations qui lient ces mots à l'intérieur d'une même langue et d'une même ville. Les isoler, comme on le fait souvent à l'aide d'images publicitaires c'est perdre leur sens profond que nous voudrions rappeler ici. Mais auparavant, il nous faut éclaircir quelques points de méthode quant au corpus que nous avons retenu.

## Corpus

Un lexique est un dictionnaire succinct d'un domaine technique spécialisé qui s'adresse au plus grand nombre. L'objet de celui-ci est de rappeler les termes de langage courant qui traînent dans les villes, sur les plaques de rues, dans les guides (tout ce qui entretient la fameuse « mémoire collective »). Avec pour première ambition d'introduire les définitions de certaines figures reconnues, soit par le vocabulaire commun et l'expérience quotidienne, soit comme exemple de références dans la culture urbanistique et architecturale. Il inclut les trois types de termes :

— des termes désignant l'espace public et ce qui le conforme, voiries, ensembles construits, itinéraires, lieux de passages et de rencontres principalement. Pour chacun des termes on essaye de donner l'étymologie du mot, les acceptions de sens significatives pour notre sujet telles qu'elles ont pu évoluer dans l'histoire de la langue, des exemples, et des compléments de définition, des citations et des exemples développés qui peuvent éclairer une ou plusieurs significations du mot. Certains de ces mots ont des équivalents, plus ou moins proches dans d'autres langues. On les distinguera parfois sans pour autant renvoyer forcément à d'autres entrées du lexique.

— des œuvres désignant des agglomérations, des villes ou parties de villes : bastide, bourg, faubourg, hameau... Dans ce cas il ne s'agit évidemment pas de décrire le « fait urbain » en lui-même (ce que font régulièrement l'économie, la géographie, l'histoire ou la sociologie urbaines), ni de formuler des typologies de villes (ce que certains auteurs ont déjà fait). Ces articles servent plutôt de prétexte pour décliner de nouveaux termes, propres à chacune des langues, qui désignent usuellement les différentes parties de ces agglomérations (« ghetto, loop, outskirts, strip, waterfronts... »).

— des termes désignant des grandes décisions politico-juridiques historiques qui ont dessiné les grands tracés sur de vastes territoires (Centuratio, Enclosure Act, Land Ordinance, Leyes dos Indias).

On l'aura compris ce glossaire est l'amorce d'un projet tout à la fois subjectif et sélectif. Il procède tout à la fois d'éléments de méthodes préalablement posés et de règlements au cas par cas de certains mots litigieux. Il restera incomplet parce que inépuisable, chacun pouvant l'amender ou le compléter à sa guise.

ACROPOLE gr. *akropolis*, ville haute.

- ◆ 1 — Ville haute fortifiée des anciennes cités grecques abritant notamment les sanctuaires. ◆ 2 — Roc ou citadelle fortifiée accueillant une agglomération urbaine ou une partie de celle-ci et de ses édifices sacrés. ◆ 3 — Par antonomasie, l'Acropole d'Athènes.

AGORA gr., la parole et le lieu de la parole, le discours et la forme politique correspondante.

- ◆ 1 — Assemblée du citoyen. ◆ 2 — Lieu de réunion, habituellement la place du marché, dans les villes importantes, lieu en plein air spécialement aménagé (à Athènes la colline de Pnix).

ALCAZABA esp. de l'arabe *kasba*, fortification, ville fortifiée.

→ KASBA.

ALCAICERIA esp. de l'arabe *kaisariya*, de César.

- ◆ Entrepôt commercial plus ou moins spécialisé. À Séville, le marché de la soie à l'époque musulmane.

→ FONDOUQ, HANE, WAKALA.

ALLÉE fr. 1160 de *aller*.

- ◆ 1 — Lit. passage étroit entre deux murs conduisant du dehors à l'intérieur d'une maison.
- ◆ 2 — XIII<sup>e</sup> : chemin bordé d'arbres, de massifs, de verdure. Dans une ville nom de certaines promenades plantées d'arbres, généralement accompagnées de contre-allées qui ont la moitié de sa largeur.

À Chambéry passage à travers un îlot. → TRABOULE.

« Allée de Tourny (Bordeaux) », « Allée du Bois de Boulogne », « Grande allée des Tuileries » Paris.

ARCADE angl.

- ◆ 1 — Arcades en bord de rue, galerie. ◆ 2 — Passage.

« Burlington Arcade » (Londres).

ARRABAL esp. de l'arabe *al-roba*, le quart de la ville, division « administrative » de la ville arabe.

- ◆ 1 — Quartier. ◆ 2 — Faubourg.

AUTOROUTE fr. a remplacé autostrade dans les années 1930.

- ◆ Large route à deux chaussées séparées, réservées aux véhicules automobiles et qui ne croise à aucun niveau d'autres voies.

→ HIGHWAY, MOTORWAY, MAINROAD, AUTOBAHN, AUTOSTRADA.

AVENUE fr. 1549, de *avenir* (arriver).

- ◆ 1 — Chemin par lequel on arrive en un lieu. ◆ 2 — Voie plantée d'arbres qui conduit à une habitation ou un château. Large voie urbaine. ◆ 3 — Terme de chasse : route ou sentier que l'on fait dans les pipées. → BOULEVARD.

« Avenue de Vincennes », « Avenue Foch », « Avenue Daumesnil ».

BARRERA esp.

- ◆ Place fermée où peuvent se dérouler des corridas dont les rues d'accès peuvent être fermées pour l'occasion, et dont les galeries et les balcons des maisons qui donnent sur la place deviennent tribunes.

BASTIDE fr. du provençal *bastida*, bâtie.

- ◆ 1 — Au Moyen Âge ouvrage de fortifications, ville neuve fortifiée. ◆ 2 — Depuis le XVI<sup>e</sup> siècle, en Provence, petite maison de campagne.

« Les bastides du Sud-Ouest, villes créées pour des raisons militaires ou économiques, obéissent plus ou moins consciemment à un modèle caractérisé par un jeu subtil entre la régularité du plan, le rôle de la place et celui de la clôture ; elles présentent par rapport aux villes de l'Antiquité, une particularité principale : celle d'avoir au centre une place sensiblement carrée, bordée d'arcades et longée par des rues. Cette place peut être considérée comme une case vide de la grille, ou comme la matrice de la ville. Ce modèle n'est pas limité aux bastides. Les villages de défrichement établis à la limite de la Brie, les villes neuves en pays Slaves (*Spysska Nova*), en Italie (*Terre Nuove*), en Espagne dans le Pays Basque le long des chemins de Saint-Jacques et en Angleterre l'illustrent également. Mais il n'est pas universel : à la même époque les villes marchandes créées par les ducs de Zähringen (Berne, Fribourg, Morat...) présentent des dispositions fondées sur des logiques différentes. »

[Réf. : Divoré F., Gendre B., Lavergne B., Panerai P., *Les bastides d'Aquitaine, du Bearn et du bas Languedoc, essai sur la régularité*, Bruxelles, Archives d'Architecture moderne, 1985.]

BAZAR turc de *bez*, coton, tissu et *bezaz*, marchand de coton.

- ◆ Marché public au Proche-Orient.

Le bazar regroupe différents types d'édifices commerciaux : *hane*, regroupant des magasins autour d'une cour, *bedesten*, entrepôts fermés et *arasta*, rues commerciales couvertes. → PAZAR (persan), SUQ (arabe), ALCAICERIA (esp.).

[Réf. : M. César, *Typical Commercial Buildings of the Ottoman Classical Period and the Ottoman Construction System*, Istanbul, Is Bankasi, 1983.]

BÉGUINAGE du néerl. *begijnhof*, cour des béguines.

- ◆ Groupement de maisons enclos par un mur, organisé autour de jardins et d'une chapelle, situé à l'origine à l'extérieur de la ville, où se retireraient les veuves.

Béguinages de Bruges, Gand, Louvain, Amsterdam...

« À l'époque gothique il existe une relation entre l'expérience des Wohnhöfe et celle des béguinages, ou de la Fuggerei [...] comme il existe dans les villes françaises un lien étroit entre fonctions résidentielles et structures conventuelles, hospitalières. [...] [Elles] se posent dans la ville comme de véritables îlots polyfonctionnels. Il se forme autour d'une abbaye prospère une accumulation de maisons particulières (marchands, étudiants...) et des structures d'accueil comme les "maisons-Dieu", les "hospices", les "hôpitals", les "maisons-croisées", les "hôtelleries". »

[Réf. : Grassi G., « Caractères de l'habitation dans les villes allemandes » [1966], in *L'architecture comme métier*, Bruxelles, Mardaga, 1983.]

BELVÉDÈRE fr. de l'italien *bello* et *vedere*.

- ◆ 1 — Construction établie en un lieu élevé et d'où la vue s'étend au loin. → KIOSQUE, MIRADOR, OBSERVATOIRE, TABLE D'ORIENTATION. ◆ 2 — Dans le Sud-Ouest, partie élevée d'un bâtiment ou galerie dans le comble permettant les vues. → MIRANDE.

BERGE fr. du latin *barica*.

- ◆ 1 — Bord exhaussé d'un cours d'eau. → RIVAGE, RIVE. ◆ 2 — Par anal. bord relevé d'un chemin, d'un fossé. → TALUS.

BERME fr. du néerl. *berm* (talus).

- ◆ 1 — Chemin étroit entre le pied d'un rempart et d'un fossé. ◆ 2 — Par anal. chemin laissé entre une levée et le bord d'un canal ou d'un fossé. → BERGE.

**BIDONVILLE** fr. v. 1950 de bidon et ville.

Dans la région parisienne jusqu'aux années soixante-dix, les bidonvilles abritent principalement les familles de travailleurs migrants venus d'Europe du Sud et d'Afrique du Nord et sont constitués des faubourgs illégaux jugés insupportables. Les phénomènes d'urbanisation « informelle », d'« autoconstruction » et d'« habitat sous-intégré » varient d'un pays à l'autre et d'une période à l'autre. Même si on juge préférable aujourd'hui de les améliorer que de les détruire ils restent des lieux précaires. Cf. : *barracas* (esp.), *borgate* (ital.), « gourbivilles » en Afrique du Nord, *canicos* (villes-roseaux) au Mozambique, *favelas* (Brésil), *poblaciones* (Chili), *asentamientos* (Argentine), *ranchos* (Venezuela), *trugillios* (Colombie)...

**BIEF** fr. du latin pop. *bedum*, fossé.

♦ 1 — Portion d'un cours d'eau entre deux chutes d'un canal de navigation, entre deux écluses « bief d'amont et d'aval ». ♦ 2 — Canal de dérivation d'un cours d'eau vers une machine hydraulique.

**BLOK OU BLOCK** angl.

♦ Ilot de maisons (entre quatre rues), pâté de maisons ; ensemble de bâtiments ; lot de terrains.

Le blok est souvent l'objet d'une planification de la voirie, du découpage du sol et du bâti suivant un maillage régulier. C'est la tradition flamande, préoccupée de préparer une urbanisation sur des terrains qu'il a fallu assécher ; ou la tradition anglaise des *estates* proche des bastides du Sud-Ouest. Ce sont des types de blok que les immigrants en Amérique du Nord reprendront, avant même la Land Ordinance de Jefferson.

**BOIS** fr. d'origine germanique *bosc* vers 1020.

♦ Espace de terrain couvert d'arbres.

Le bois lorsqu'il sert de promenades et de jeux en lisières des villes peut être plus ou moins clos. Ce fut le cas des Bois de Boulogne et Vincennes après leur réaménagement par le Service des Promenades d'Haussmann.

**BOULEVARD** fr. du néerl. *bolwerc*, ouvrage de madriers puis remparts.

♦ 1 — Terre-plein d'un rempart : terrain occupé par un bastion. ♦ 2 — Place forte.  
♦ 3 — Promenade plantée d'arbres établie à l'extérieur ou en remplacement du rempart.

Avant d'être le boulevard haussmannien (proche de l'avenue), le boulevard a été associé aux transformations successives des limites de la ville entre centre et faubourgs. → RONDA, RAMBLA. → BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE. ♦ Autoroute urbaine de ceinture.

**BOULINGRIN** fr. de l'anglais *bowling-green*, gazon pour jouer aux boules.

♦ Parterre de gazon généralement entouré de bordures, en talus qui renvoient les boules vers le centre.

**BOURG** fr. de l'all. *burg*, château-fort.

♦ 1 — Lieu fortifié. ♦ 2 — Gros village où se tiennent ordinairement des marchés.

**BY-PASS (ROAD)** angl.

♦ Route d'évitement, de contournement ; rocade.

*By-path*, sentier écarté, détourné. *By-road*, chemin détourné, chemin vicinal. *By-street*, rue écartée ; ruelle. *By-way*, chemin détourné, voie indirecte.

**CALE** fr.

♦ 1 — Partie en pente d'un quai. ♦ 2 — Plan incliné servant à la préparation, à la construction des navires : « cale sèche », « cale de radoub ». → BASSIN.

# Bibliographie

- ALPHAND A., *Les promenades de Paris*, Paris, Rotschild 1867-1873.
- AUGÉ M., *Non-Lieux : Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Le Seuil, 1992.
- AUZELLE R., *Documents d'urbanisme*, Paris, Vincent et Fréal, 1946/1952.
- AYMONINO C., « L'étude des phénomènes urbains », in *La città di Padova*, Rome, Officina, 1966.
- BACON E. N., *Design of Cities*, New York, Wiking Press, 1967.
- BANHAM R., *Le brutalisme en architecture*, Paris, Dunod, 1970.
- BANHAM R., *Le sens de la ville*, Le Seuil, 1972.
- BARDET G., *Pierre sur pierre*, Paris, 1945.
- BAUZEZ G., BEGUIN F., *Critique du paysage de l'énergie*, France Image 2, recherche CORDA.
- BERNOULLI H., *Die städte und ihr Boden*, Zurich, 1946.
- BERQUE A., *Le Sauvage et l'Artifice*, Paris, Gallimard, 1986.
- BRANCH M. C., *Comparative Urban Design, Rare Engravings, 1830-1843* [1913], New York, Arno Press, 1978.
- BORDREUIL S., *Compte rendu du Groupe de travail Espaces publics*, janvier 1988, Plan Urbain.
- BORIE A., MICHELONI P., PINON P., *Formes urbaines et sites de méandres*, recherche GEFAU/ CORDA.
- BRESLER H., CHATELET A.-M., *Immeubles à cour, peignes et redans ; la réglementation parisienne*, fasc. n° 7, Versailles, LADRHAUS, 1987.
- CANIGGIA G., MAFFEI G. L., *Composizione architettonica e tipologia edilizia*, Venise, Marsilio, 1979.
- CARDIA C., *Ils ont construit New York*, Paris, L'Équerre, 1987.
- CASTEX J., CÉLESTE P., PANERAI P., *Lecture d'une ville : Versailles*, Paris, Éditions du Moniteur, 1980.
- CERDÁ I., *Théorie générale de l'urbanisation* [1867], Paris, Le Seuil, 1977.
- CIRIANI H., *Le fil conducteur*, recherche Plan Construction 1976-1977.
- CLOQUET L., *Traité de perspective pittoresque ; trait, couleur, relief*, Paris, 1913.
- COHEN J.-L., « La coupure entre architectes et intellectuels, ou les enseignements de l'italophilie », in *inExtenso* (Paris), n° 1, 1984.
- CONTAL M. H., « Ville et territoire - Friches industrielles », in *Architecture Mouvement Continuité* (Paris), octobre 1983.
- CULLEN G., *Townscape*, Londres, Architectural Press, 1963.
- DEMORGON M., PANERAI P., SABATIER R., VOLPE E., *La banlieue comme territoire structuré*, Versailles, ADROS, 1985.
- DEVILLERS C., *Le projet urbain en question : continuité et discontinuité*, in *La recherche en architecture*, Marseille, Parenthèses, 1986.
- DIVORNE F., GENDRE B., LAVERGNE B., PANERAI P., *Les bastides d'Aquitaine, du Bearn et du bas Languedoc, essai sur la régularité*, Bruxelles, Archives d'Architecture moderne, 1985.



- DUBOIS-TAINE G., *Les boulevards urbains*, Paris, Presses des Ponts et Chaussées, 1991.
- DURAND J. N. L., *Précis des leçons d'architecture*, 1819.
- FOUCAULT M., *Les équipements du pouvoir*, Paris, 10-18, 1976.
- FUCHS R. H., *Richard Long*, Londres, Thames and Hudson, 1986.
- GACHET F., HOSSIN P., *Étude de la ville de La Roche-sur-Yon*, mémoire de 3<sup>e</sup> cycle sous la direction de P. Panerai, UPA n° 3, Versailles, 1984, multig.
- GARNIER T., *Une cité industrielle*, Paris, 1917.
- GIEDION S., *Espace, temps, architecture* [1941], Paris, Denoël, 1990.
- GRASSI G., « Rural et urbain dans l'architecture », in *L'architecture comme métier*, Bruxelles, Mardaga, 1983.
- GREGOTTI V., *Le territoire de l'architecture* [1972], Paris, L'Équerre, 1982.
- GRUBER K., *Forme et caractère de la ville allemande* [1952], Bruxelles, Archives d'Architecture moderne, 1985.
- GUARDA G., *Historia urbana del Reino del Chile*, Santiago, A. Bello, 1978.
- GUILLERME A., *Le temps de l'eau*, Seyssel, Champ Vallon, 1983.
- HILLAIRET J., *Dictionnaire historique des rues de Paris*, Paris, Éditions de Minuit, 1963.
- HUET B., « La ville comme espace habitable, Alternative à la Charte d'Athènes », in *Lotus* (Milan), n° 41, 1984.
- HUET B., *Anachroniques d'architecture*, Bruxelles, Archives d'Architecture moderne, 1982.
- HUET B., « L'architecture contre la ville », *Architecture Mouvement Continuité* (Paris), 1987.
- ILBERT R., VOLAIT M., *Tracés et formes, Le Caire 1880-1930*, Paris, Éditions du CNRS, 1996.
- KRIER R., *Stadttraum, Theorie und Praxis*, Stuttgart, 1975.
- LE CORBUSIER, *Urbanisme* [1925], Paris, Vincent et Fréal, 1968.
- LE CORBUSIER, *Les trois établissements humains* [1945], Paris, Éditions de Minuit, 1959.
- LANDAU B., « La fabrication des rues de Paris au XIX<sup>e</sup> siècle », in *Annales de la Recherche urbaine* (Paris), n° 57/58, 1993.
- LEFEBVRE H., *Du rural à l'urbain*, Paris, Anthropos, 1970.
- LEFEBVRE H., *La révolution urbaine*, Paris, Gallimard, 1971.
- LIPOVETSKY G., *L'empire de l'éphémère*, Paris, Gallimard 1987.
- LIPSKY F., *San Francisco : la grille sur les collines*, Marseille, Parenthèses, 1999.
- LYNCH K., *L'image de la cité* [1960], Paris, Dunod, 1969.
- MANGIN D., ARNAULD J.-L., *Versailles*, UPA n°, 1983, multig.
- MARTINEZ-LEMOINE R., *El modelo classico de ciudad colonial hispano-americana*, Santiago, U de C, 1977.
- MAYER W., WADE R.-C., *Chicago, the Growth of a Metropolis*, Chicago, Chicago University Press, 1969.
- MORINI M., *Atlante storica dell'urbanistica*, Milan, Hoepli, 1962.
- MURATORI, *Studi per una operante storia urbana di Venezia*, Rome, IPS, 1959.
- NOWEIR S., PANERAI P., « Le Caire : habitat informel et territoire agricole », in *Stratégies urbaines dans les pays en voie de développement*, Paris, CNRS, 1985.
- PANERAI P., BOUDIER D., FRANÇOIS D. J., *L'architecture anglaise du logement*, Versailles, UPA n° 3, 1973, multig.
- PANERAI P., GENDRE B., CHATELET A.-M., *Villes neuves, villes nouvelles : Les composantes rationnelles de l'urbanisme français*, Versailles, École d'architecture, 1986.
- PANERAI P., CASTEX J., DEPAULE J.-C., *Formes urbaines, de l'îlot à la barre*, Marseille, Parenthèses, 1997.
- PANERAI P., DEPAULE J.-C., DEMORGON, M., *Analyse urbaine*, Marseille, Parenthèses, 1999.

- PLUNZ R., *Habiter New York, la forme institutionalisée de l'habitat new-yorkais, 1850-1950*, Bruxelles, Mardaga, 1982.
- PUGIN A. W. N., *Constrast*, Londres, 1836.
- PURDOM C. B., *The Building of Satellite Towns*, Londres, Dent and Son, 1949.
- RADIG W., *Siedlungstypen in Deutschland*, Berlin, 1955.
- RASMUSSEN S. E., *London, the Unique City* [1934], Cambridge, MIT Press, 1967.
- REPS J. W., *The Making of Urban America*, Princeton, Princeton University Press, 1967.
- RONAI M., « Paysages I et II », in *Hérodote* (Paris), n° 1 et 7, 1976 et 1987.
- ROULLEAU B., *Le tracé des rues de Paris*, Paris, Éditions du CNRS, 1975.
- ROWE C., KOEFFER F., *Collage City* [1978], Paris, Centre Georges Pompidou, 1993.
- SOLÀ-MORALES M., *Los ensanches*, Barcelone, Laboratori de Urbanismo, ETSAB, 1977.
- SOLÀ-MORALES M., *La manzana como idea de ciudad*, Barcelona, 2C, 1982.
- SORIA Y MATA A., *La ciudad linear*, Madrid, 1860.
- STEFULESCO C., *L'urbanisme végétal*, Paris, coll. Mission du Paysage, 1993.
- STÜBBEN J., *Der Städtebau (Handbuch der Architektur)* [1890], Wiesbaden, Fried Vieweg & Sohn, 1980.
- UNWIN R., *L'étude pratique des plans de villes* [1909], Paris, L'Équerre, 1981 (1<sup>re</sup> traduction française : 1922).
- UNWIN R., « Des gratte-ciel et l'Urbanisme », in *L'Architecture d'Aujourd'hui* (Paris), n° 178, mars/avril 1975.
- VAN EYCK A., « À l'intérieur du temps », in *Le sens de la ville*, Paris, Le Seuil, 1972.
- VENTURI R., *L'enseignement de Las Vegas* [1972], Bruxelles, Mardaga, 1982.
- VERNEZ-MOUDON A., *Built for Changes, Neighborhood Architecture in San Francisco*, Cambridge, MIT Press, 1986.
- VIGARIÉ A., *Ports de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette, 1979.
- VIRILIO P., *L'espace critique*, Paris, C. Bourgois, 1984.
- ZAKARIYA M., « Le rab' de Tabbara » in *Cahiers d'Études islamiques* (Le Caire), IFAO, 1981.
- ZIMMER C., « Cinéma une logique de mort », in *Le Monde diplomatique* (Paris), mars 1988.
- Art et espace public*, OMAC, Givors, 1993 sous la direction d'A. Charre.
- « Espaces publics en ville », in *Annales de la Recherche urbaine* (Paris), n° 57/58, 1993.
- Estudi de l'Eixample*, Ajuntament de Barcelona, 1983.
- Inicis de la urbanística municipal*, Ajuntament de Barcelona, 1985.
- La trame foncière comme structure organisatrice de la mise en forme du paysage*, IAURIF.
- Les vies de Barcelona*, Materials del seminari, Ajuntament de Barcelona, 1984.
- Misurare la terra : centuriazione e coloni nel mondo romano*, Modena, 1983.
- Paris-Projet*, n° 13-14, 1975.
- Paris-Projet, Espaces publics*, n° 30-31, 1993.
- Zo Groeide Amsterdam, 1275-1975*, Amsterdam, 1975.

# Table

<i>Chapitre 1</i>	
La forme urbaine comme enjeu	7
<i>Chapitre 2</i>	
L'échelle parcellaire : découpages, densités, typologies	29
<i>Chapitre 3</i>	
La construction des espaces publics	53
<i>Chapitre 4</i>	
La production du tissu urbain	83
<i>Chapitre 5</i>	
Tracés	101
<i>Chapitre 6</i>	
Des activités	123
<i>Chapitre 7</i>	
Construire avec le temps	139
Lexique	165
Bibliographie	183