

LA REVUE

urbanisme

PROJET L'agriculture, en banlieue aussi 6/

PORTFOLIO Chongqing, sur les rives du temps qui passe 17/

BRUITS ET HUMEURS Le « je » de l'urbanisme et du hasard 62/

L'INVITÉ Christian Devillers 64/

www.urbanisme.fr

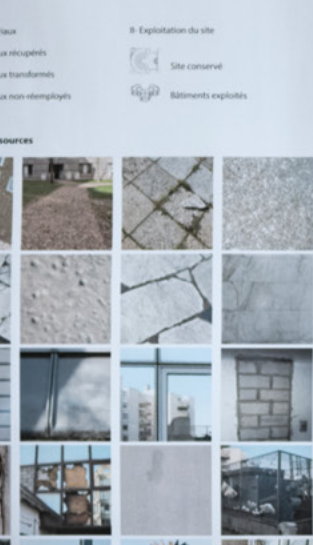
septembre
octobre
novembre

n° 422

20€



territoires / villes / sociétés / cultures



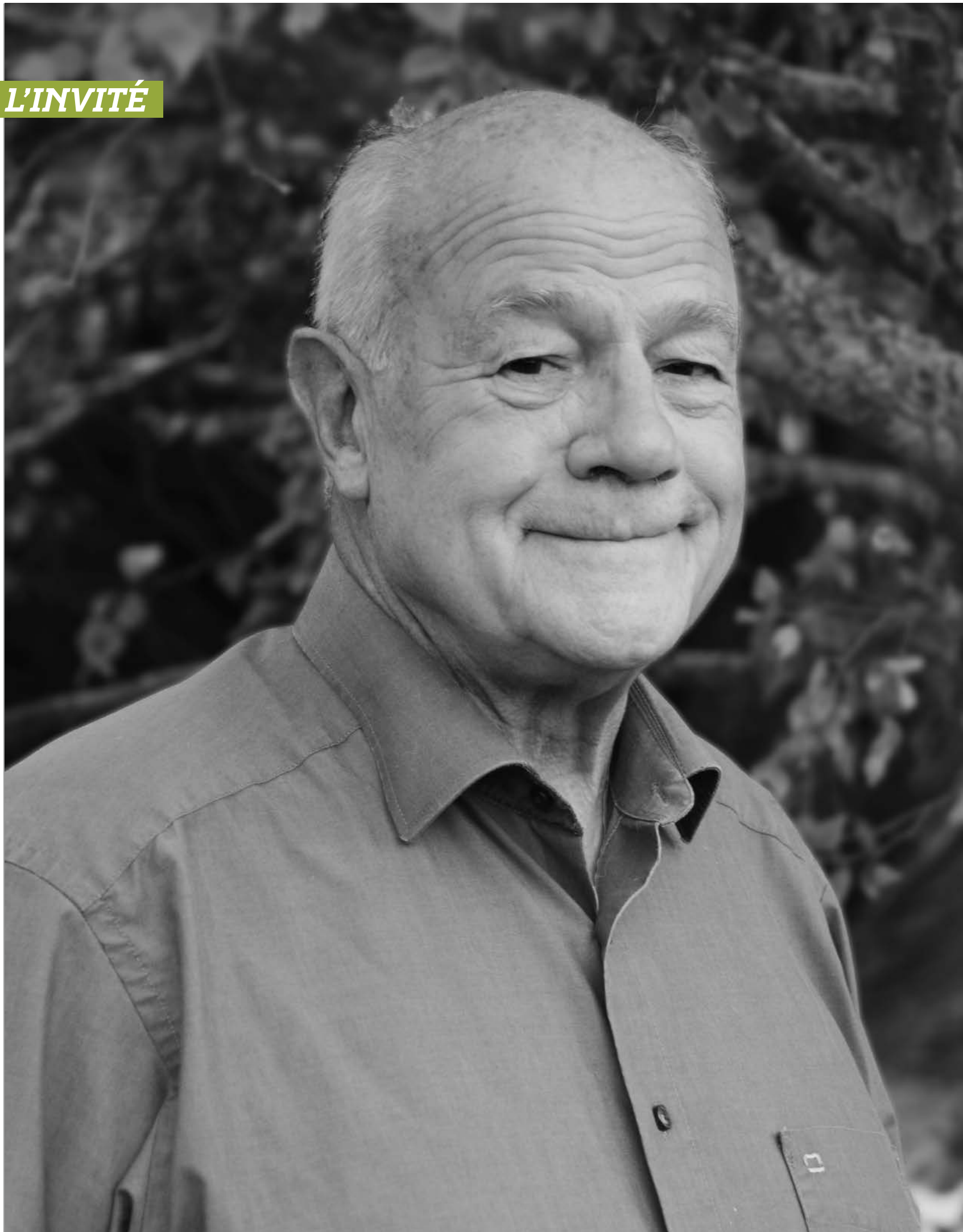
DOSSIER

Ingénierie territoriale et urbaine, la grande introspection

22/



L'INVITÉ



« Les villes que j'aime le plus sont les villes **Courageuses** »

Prix de l'Équerre d'argent, en 1984, et Grand Prix de l'urbanisme quatorze ans plus tard, l'architecte Christian Devillers n'a de cesse de défendre le projet urbain. Pour une ville des hommes et des lieux.

Par **Violaine Hacker et Tangi Saout**
Mis en forme par **Frédérique Chatain**
Photo **Sylvie Allouche**

Où êtes-vous né ?

Je suis né à Paris, dans le 6^e arrondissement, qui n'était pas encore le quartier ultrachic qu'il est devenu et où il y avait même encore des ouvriers. Mes parents étaient charcutiers rue de Seine, et je suis né dans l'appartement de mes grands-parents, au coin de la rue de Seine et du boulevard Saint-Germain, ce qui a probablement gravé dans mes gènes d'architecte une immense admiration pour l'urbanité parisienne (*rires*) que j'ai sans doute recyclée ailleurs. J'ai aussi eu la chance de naître dans ce quartier où, à l'époque, il y avait toutes les galeries où j'ai vu l'art contemporain se faire en direct.

Et de la rue de Seine aux Beaux-Arts...

Les Beaux-Arts, où je n'ai pas commencé, c'était en 1965, année de la mort de Le Corbusier. J'ai été au Grand Palais, où des ateliers

extérieurs novateurs s'étaient installés. J'ai eu la chance de tomber dans l'atelier Pingusson, un peu par hasard, parce que je ne connaissais personne dans le milieu de l'architecture.

En 1966-1967, j'ai fait partie du bureau de l'assemblée générale des élèves du Grand Palais, avec quelques personnes qui sont restées des grands amis, comme Roland Castro, Antoine Grumbach, Christian de Portzamparc...

On a eu la chance de participer à la démolition des Beaux-Arts qui était une école complètement en fin de course, qui n'avait plus rien à dire et qui était enfermée dans la répétition de son académisme et fermée sur l'extérieur. Il n'y avait ni enseignement technique, ni enseignement des sciences humaines, on n'étudiait pas le logement, qui était quand même le sujet de l'époque !

J'ai eu la chance de participer à ce mouvement qui est devenu ensuite très politique, qui était à la fois une réflexion sur la rénovation de l'enseignement de l'architecture et sur le rôle social de l'architecture.

On s'est rapproché d'autres groupes comme celui de l'atelier collégial de Bernard Huet (1932-2001), et on a pris en charge notre enseignement, basé notamment sur les sciences humaines.

Bernard Huet a joué un rôle important...

Très important. Bernard Huet nous a fait travailler pour la première fois sur l'analyse urbaine. Je devais être en deuxième année d'école. On étudiait la transformation du 13^e arrondissement en pleine rénovation, on lisait Henri

Coing et on allait compter les bistrotts, marchands de charbon, merceries, qui restaient.

Après 1968, il y a eu la création des nouvelles unités pédagogiques. Pour fonder une école, il fallait être dix enseignants et cinquante étudiants. On a donc fondé l'UP8, qui est devenue l'école de Paris-Belleville, avec à sa tête Bernard Huet, Claude Vié, et un certain nombre d'autres architectes, mais aussi Henri Raymond (1921-2016), sociologue, proche de Nicole et Antoine Haumont (1935-2016), tous disciples d'Henri Lefebvre (1901-1991).

Bernard Huet nous a introduits à une pensée rationnelle de l'architecture, notamment à travers l'étude des Américains qui s'occupaient de modélisation de la ville, comme Alexander. Et également à la pensée italienne, parce que Bernard, contrairement à la plupart des architectes français qui n'étaient pas ouverts sur le reste du monde, avait étudié et travaillé aux USA (avec Kahn), au Japon, en Italie, il avait une vision du monde et de ce qui s'y passait.

Il a importé auprès de nous la pensée italienne, ce qui s'est appelé *La Tendenza* et toute la théorie de l'analyse morphologique et typologique qui avait été développée depuis Muratori dans les années 1950 à Venise.

En France, c'était complètement nouveau, on a été les premiers à en bénéficier. On a traduit *L'Architecture de la ville* d'Aldo Rossi et on s'est imprégnés de cette pensée-là. L'autre chose très fondatrice a été l'enseignement d'Henri Raymond,

sur ce qu'on appelait les modèles culturels, c'est-à-dire ce qui préforme les conduites et comportements sociaux dans une société donnée.

Et puis Vincennes s'est ouvert...

Et on s'est tous précipités ! Avec un certain nombre de profs très intéressants comme Pierre Merlin, qui a dirigé l'IAURP. Il m'a envoyé faire un stage à Londres, chez Colin Buchanan and Partners, le grand spécialiste mondial de la circulation en ville dans les années 1960 et j'en ai gardé un grand intérêt pour les mobilités.

J'ai travaillé trois mois dans ce bureau qui rassemblait des urbanistes, des architectes, des ingénieurs, qui avaient une vision non seulement technique, mais très large de l'approche de la circulation, de la voirie et des réseaux.

À Vincennes, il y avait aussi Françoise Choay, Hubert Tonka, Henri Laborit, le médecin inventeur des psychotropes, homme d'avant-garde, ouvert sur le large. En TP, on avait un jeune assistant nommé Jean Baudrillard ! Et puis, évidemment, il y avait Deleuze, Foucault...

Un véritable enseignement à la carte !

Quand on a créé l'UP8, on était dans un mouvement de recherche partagée, loin de l'enseignement magistral.

À Vincennes, c'était pareil, c'était l'innovation. Quelle chance on a eue ! Ensuite, je suis allé aux États-Unis, avec ma femme, suivre l'enseignement

de Louis Kahn (1901-1974). Et là, j'ai renoué vraiment avec l'architecture. Kahn, évidemment, ça a été un éblouissement. Kahn a été le plus fantastique enseignant qu'on puisse imaginer et un des plus grands architectes du XX^e siècle.

Ce qu'il disait était extrêmement simple, très concret, comme ça existe dans la tradition juive (bien qu'il ne fût pas religieux). Pour parler de concept abstrait, Kahn utilisait toujours des faits ou des gestes concrets.

Par exemple, pour le projet d'un petit quartier à Philadelphie, j'arrivais avec les notions d'espace public, l'espace privé, etc. Kahn demandait : « *Qui est-ce qui balaie cet espace ?* », voilà, c'était tout. Il disait : « *Quand on fait un projet, on ne va pas de l'idée générale vers le détail – ce qu'on a tous appris à faire – mais on va vers le commencement du projet.* »

C'était une école d'approfondissement et de réflexion.

J'ai ensuite eu la chance de rencontrer quelques très grands architectes dans ma vie, mais jamais cette profondeur, cette intensité que j'ai trouvées chez Louis Kahn.

Après cette riche expérience américaine, vous rentrez en France...

De retour en France, j'ai travaillé dans quelques agences, chez Paul Bossard, chez Kalisz à l'AUA. Et puis Bernard Huet m'a proposé de participer à un projet de recherche sur les origines de l'espace moderne. Il y avait

trois objets de recherche : Paris, Bourges et Le Creusot. Au moment de la révolution industrielle, quel est le nouvel espace qu'on invente ? Et l'hypothèse : le nouvel espace moderne trouve ses fondements dans la révolution industrielle et invente ses nouveaux modèles spatiaux et de fonctionnement.

Il en est sorti d'ailleurs un livre, *Le Creusot : naissance et développement d'une ville industrielle*. C'était l'occasion de rencontrer les historiens, les archéologues industriels, j'ai connu de grands historiens comme Louis Bergeron et Michelle Perrot.

En 1974, je suis rentré chez Paul Chemetov à l'AUA, où j'ai travaillé cinq ans, avant de devenir associé. L'AUA était une agence formidable, il me semble qu'il y avait une centaine de personnes sur place, mais c'étaient des petites agences fédérées après avoir été une coopérative.

Il y avait encore cet esprit pluridisciplinaire avec des ingénieurs, des paysagistes, des designers, et des urbanistes, comme Michel Steinebach... C'était un milieu très riche avec des personnalités fortes très différentes, comme Ciriani, Deroche, Perrottet, Fabre, Tribel, Corajoud... Ils m'ont accueilli avec une grande générosité. J'ai eu la chance d'apprendre mon métier d'architecte avec Chemetov.

Pendant ces dix années de pratique architecturale avec l'AUA, j'ai continué à travailler sur ma recherche

Passerelle Pierre-Simon-Girard, à Bobigny, avec Jean-Marc Weill.

Maitrise d'ouvrage : Séquano aménagement.

Mission : maîtrise d'œuvre complète

© D&A



personnelle, qui a été d'abord la typologie... J'ai commencé une thèse avec Françoise Choay sur le sujet, que je n'ai pas terminée, j'ai traduit des textes d'Argan. En 1974, j'ai publié un article dans le n° 174 de *L'Architecture d'aujourd'hui*, « Morphologie urbaine et typologie du bâti », qui est toujours diffusé dans les écoles d'architecture, cet article a une longue vie... (*rires*). Je n'ai pas inventé la typologie, évidemment, mais j'ai essayé de faire une synthèse entre la pensée sociologique des modèles culturels et la typologie architecturale. En gros, je disais : « *Le type, c'est une structure de correspondance qui met ensemble du social. (C'est-à-dire comment on vit dans une maison à une certaine époque, dans une certaine classe sociale, le modèle culturel donc.) Et, de l'autre côté, les traditions, le savoir-faire des maçons, la technique, le savoir-faire des architectes.* »

Puis en 1975, vous faites un projet urbain...

C'était mon premier projet urbain, associé avec la très regrettée Édith Girard et avec Patrice Noviant. Jean-Michel Guénod, qui à l'époque était chargé de projet à l'Épareb, l'établissement public de la ville nouvelle de l'étang de Berre, nous a commandé un projet pour la ZAC du couvent à Miramas. On a fait un vrai projet urbain, avec un parcellaire, des typologies, des tracés viaires hiérarchisés et une forte inscription dans le paysage.

En même temps, j'ai publié dans *L'Architecture d'aujourd'hui* un texte qui s'appelle « Contributions au projet d'une forme urbaine », sous le pseudonyme d'Alfred Max. Je souhaite republier cet article parce qu'il semble que ce soit le premier article sur le projet urbain... et j'en revendique encore le contenu aujourd'hui (*rires*).

l'urbanisme après avoir lourdement collaboré aux grands ensembles, ils étaient mal vus et à juste titre, malheureusement. Les ingénieurs des Ponts avaient pris le pouvoir dans l'urbanisme et, de toute façon, c'est l'État qui avait la compétence d'urbanisme.

Ce n'est qu'à partir de la décentralisation, en 1981, qu'il y a eu

“ON ESSAIE D'ÊTRE UN ARCHITECTE VIRTUOSE AU LIEU D'ÊTRE UN PIÉTON DE LA VILLE.”

Dans les années suivantes, j'ai publié une dizaine d'articles pour étoffer la théorie du projet urbain et développé une réflexion sur la « logique sectorielle » qui préside à la constitution de l'espace dans la ville de l'ère industrielle. En simplifiant, la logique sectorielle est une projection de la division du travail sur le sol, elle privilégie les acteurs de l'aménagement et de la gestion de l'espace au détriment de son usage. Le projet urbain est la réponse nécessaire à cette logique sectorielle. Sa fonction est de coordonner les acteurs et de « rendre l'espace à l'usage ».

Est-ce que le travail dont vous nous parlez, entre typologie de l'habitat et morphologie urbaine, pose les bases de ce qu'est le projet urbain ?

Oui, en effet, ce premier article prend position contre l'urbanisme réglementaire et de zonage de la LOF, la loi d'orientation foncière de 1967. J'ai écrit bien d'autres articles sur le sujet, j'ai même rédigé une note pour Jean-Pierre Dupont, dont j'ai été le conseiller quand il était directeur de l'architecture et de l'urbanisme. Mes publications sur le sujet se sont étalées pendant les années 1980 et 1990, jusqu'à ma conférence à l'Arsenal en 1994 et ma participation à l'atelier Projet urbain aux côtés d'Ariella Masbounji, jusqu'en 2000, à Bilbao. En 1976, date de parution de mon article, personne ne remettait en cause la loi d'orientation foncière, les architectes avaient été déçagés de

une demande de projet de la part des maires, qui étaient devenus responsables de l'urbanisme. Le sujet est devenu dominant dans les années 1990.

Quarante-cinq ans plus tard, que pensez-vous de votre article écrit en 1976 ?

Aujourd'hui, quoi qu'on fasse, c'est toujours du projet urbain à toutes les sauces et sans véritable doctrine. Ce qui m'intéresse, rétrospectivement dans mon article de 1976, c'est qu'il y a une doctrine du projet urbain. Et quarante-cinq ans plus tard, je n'ai pas changé de doctrine.

Je n'ai rien inventé, mais j'ai essayé de théoriser cette nouvelle pratique de l'urbanisme qui serait une pratique de projet et pas simplement une pratique de schéma, de zonage et de règlement.

Ce qui prime dans la ville, c'est l'espace public, pour deux raisons. D'abord, c'est ce qui structure l'ensemble de la ville, c'est le bien commun, c'est là que se font tous les échanges.

Ensuite, cette structure est durable, au sens propre du terme. C'est dans l'espace public que l'on trouve ce que les Italiens ont appelé la permanence du plan. C'est d'abord de tracer des voies, sujet qui a beaucoup intéressé Manuel de Sola Morales, mais aussi mes grands amis, Panerai, Castex, Mangin...

Ensuite, il y a le parcellaire, la structure de la propriété foncière, qui a une durée de vie longue, comme on peut le voir après le grand



incendie de Londres [1666, NDLR] où on a reconstruit sur des parcelles anciennes, qui n'avaient pas été effacées des actes notariés.

La permanence, c'est d'abord l'espace public, ensuite, c'est le parcellaire et, enfin, c'est le bâti, le bâti est substituable.

Cette substitution parcellaire permet à la ville d'être l'organisme le plus ancien de l'humanité et en même temps de se renouveler perpétuellement sans se détruire. Dès lors qu'on enlève permanence ou substitution, on fait un grand ensemble qui ne se renouvelle pas et que l'on détruit au bout de trente ans. Ou un secteur sauvegardé, qui ne se renouvelle pas non plus, mais qui devient un musée, donc qui ne vit plus sa vie de ville normale.

Dans cet article, j'essaie de refonder le projet sur l'idée que la ville doit être conçue comme une série de projets. Le projet doit avoir une intention : rendre l'espace à l'usage.

Par exemple, si on ne savait pas que le plan de Venise, c'est Venise, on n'y trouverait certainement aucun intérêt. Mais quand on sait que c'est Venise, évidemment, ça devient très beau. Ce n'est pas le plan dessiné par un architecte qui a fait Venise, mais chaque morceau de l'espace de Venise, qui est investi de pratiques, d'une histoire, d'une accumulation. C'est cette accumulation qui fait la richesse de la ville, une accumulation

sans destruction, par substitution progressive.

Je proposais tout simplement de reprendre cette direction de travail et de faire que l'urbanisme soit pensé en fonction d'un projet politique, d'un projet d'usages. Il suffit de regarder comment est fabriqué l'espace moderne pour voir, par exemple, que lorsqu'on fait un rond-point ou une autoroute, on gaspille une quantité d'espace formidable de délaissés sur le côté, qui est juste l'espace entre les voies, qui n'a aucune valeur. C'est un gâchis de terre cultivable, mais c'est aussi un gâchis d'espace utile. Tandis que dans une vraie ville, il n'y a pas un centimètre carré de trottoir qui ne puisse pas être utilisé, ce ne sont pas des délaissés, ce n'est pas de l'espace interstitiel, c'est de l'espace destiné à l'usage.

Je pense que les idées de projet urbain ont influencé les auteurs de la loi SRU.

La loi SRU ?

Oui, la loi SRU de 2000. Mais de façon limitée à cause de la résistance des juristes, car le projet ne s'écrit pas en droit. Dans tous les projets urbains qu'on a faits, on a mis le plus possible de côté le règlement opposable aux tiers, qui nécessite une enquête d'utilité publique, qui est difficile à bouger, mais qui est très pauvre et donc qui ne peut pas décrire une forme urbaine ou une architecture. À la place, on met un plan directeur, un cahier des charges architectural, urbain, paysager, et ensuite une

coordination architecturale. Tout cela étant contractuel et non pas opposable aux tiers. Ce n'est plus du règlement, c'est un contrat annexé à l'acte de vente de l'aménageur vers le promoteur, et qui permet une négociation continue et d'être dans une démarche de projet du début jusqu'à la réalisation. C'est flexible et beaucoup plus riche. Mais je constate que les bons vieux

amateurs de règlement essaient toujours de remettre le cahier des charges dans le règlement, pour empêcher cette souplesse et cette inventivité qui est absolument nécessaire au projet.

Il n'y a rien de pire qu'un plan-masse. Un plan-masse, c'est un projet qui a été fait en cinq minutes et qui n'a jamais été perfectionné.

Qu'est-ce qui, selon vous, fait partie des réussites dans cette méthodologie de projet ?

Je ne sais pas s'ils sont vraiment réussis, mais on applique cette méthode en ce moment sur des quartiers, à Toulouse, Aix-en-Provence, à Nice et dans beaucoup de villes de France. On a fait Ginko, à Bordeaux, avec BLP, belle aventure, où on a carrément « squeezé » le PLU. On n'a gardé que les deux articles obligatoires et, tout le reste, c'est du cahier des charges. Avec un aménageur privé, Bouygues Immobilier, mais sous concession publique, ce qui change tout. C'est-à-dire que jusqu'au bout, la Ville garde la maîtrise de l'aménagement. Elle délègue une prestation de service, qui a d'ailleurs été très bien faite par Bouygues Immobilier, qui a joué le jeu de la transparence avec les collectivités. On travaille de la même façon actuellement à Toulouse sur le quartier Guillaumet avec Altarea-Cogedim.

Revenons à votre parcours dans les années 1980.

Donc dans les années 1980 et 1990, je défends l'idée de projet urbain, qui finit par passer auprès des responsables et il se passe un certain nombre de choses intéressantes. Mais, en 1984, à la suite d'une dépression – alors que je venais de recevoir l'Équerre d'argent, et que j'étais associé à Paul Chemetov et Borja Huidobro qui venaient de gagner le ministère des Finances –, je décide d'arrêter l'architecture et de devenir chauffeur de taxi ! Heureusement, Chemetov me repêche et m'envoie chez son ami Jean-Pierre Halévy, alors directeur de l'école d'architecture de Nancy. Donc, me voilà professeur où j'ai surtout développé l'analyse architecturale, à Nancy et aussi à



Boulevard des Italiens, à Paris. Maître d'ouvrage : AGF.
Mission : conception et détails d'exécution de la façade © D&A

QUELQUES RÉALISATIONS

1979-1984 / agence Devillers Chemetov

Réurbanisation de la ZUP de Montreynaud à Saint-Étienne ; parking des Chaumettes, Saint-Denis (Prix de l'Équerre d'argent)

1991-2021 / agence Devillers, Devillers et associés, D&A

Commerces, bureaux, logements 3-5 Bd des Italiens Paris ; projet urbain de La Plaine Saint-Denis ; ZAC Paris Rive Gauche : projet urbain du quartier Austerlitz ; Centre de recherche européen Saint-Gobain, à Cavaillon ; plan urbain de la ZAC de Bonne, Grenoble ; projet des espaces publics d'Euroméditerranée, Marseille (avec Alain Marguerit) ; aménagements urbains de l'extension de la ligne 3a du tramway d'Ile-de-France ; quartier Ginko Bordeaux (avec Brochet, Lajus, Pueyo) ; quartier Méridia, Nice ; quartier Guillaumet, Toulouse ; ZAC de la Constance, Aix-en-Provence, etc.

Harvard, où je suis invité, et dans d'autres écoles. Je finis par revenir à Paris, puis quitter l'enseignement. Car, même si vous avez des idées novatrices et des choses à proposer, il y a plein de gens pour vous empêcher de le faire... Je reviens donc à la pratique architecturale. Je reprends tout seul, sur une table à dessin, dans un coin de l'agence de ma femme, et je gagne un concours pour le 3-5 boulevard des Italiens, une façade moderne dans le Triangle d'or. C'est sans doute mon projet le plus abouti en termes de détail. J'ai passé un an à dessiner ce projet entièrement à la main.

En même temps, je suis invité par Pierre Riboulet (1928-2003) à participer à la consultation sur La Plaine Saint-Denis : 700 ha, en ruine, pas de voirie, pas de réseau, une autoroute à ciel ouvert, 15 000 emplois perdus, des villes incapables de financer les énormes investissements d'infrastructures nécessaires, un désastre urbain total.

Il s'était créé un syndicat de communes avec Saint-Denis, Aubervilliers et Saint-Ouen qui s'appelait Plaine Renaissance, un peu la préfiguration de Plaine Commune.

Cette intercommunalité envisage de rénover La Plaine Saint-Denis et demande à Pierre Riboulet d'organiser une consultation avec quelques architectes. Il y a Roland Simounet, qui finalement se désiste, Yves Lion, Philippe Robert, de Reichen & Robert, et moi. Et Michel Corajoud (1937-2014), que je fais venir comme paysagiste.

Je m'aperçois qu'on peut très bien faire un projet de 700 ha ou de 4 000 ha, comme on le fera ensuite

à Roubaix. La question n'est pas la dimension, mais la façon de faire, de procéder. Je fais ce projet de La Plaine Saint-Denis avec quelques jeunes étudiants, qui vont ensuite fonder l'agence Jam (excellents urbanistes et architectes). Nous proposons un projet, plus modeste, qui part du « déjà-là », des structures présentes sur le terrain. Il y a des tracés, pas forcément des rues, parfois des chemins de fer industriels, des choses comme ça. On s'inscrit dans une idée de la ville durable, de la ville, aussi, qui n'efface pas son histoire.

Finalement, il n'y a pas de lauréat, et les autres projets sont complètement à l'opposé du nôtre. Philippe Robert propose d'abandonner La Plaine et de construire une dalle sur les voies ferrées de la gare du Nord et de la gare de l'Est, ce qui n'est pas possible, parce que le prix de la dalle est environ dix fois plus élevé que le prix du terrain à côté.

Yves Lion fait un « pyjama » à la Rem Koolhaas, avec une alternance de 100 m bâtis, 100 m non bâtis, ce qui suppose d'acheter le foncier de 700 ha. Riboulet participe quand même, et fait un mail très large, qui suppose aussi une maîtrise foncière impossible. Et nous, nous sommes très critiqués parce que notre projet, qui n'apparaît pas comme spectaculaire, marche.

Le GIE « Hippodamos 93 » est alors créé. Mais, pour des raisons un peu bêtes liées à mon caractère, je quitte le GIE... qui fait le projet que j'ai dessiné, parce qu'il est difficile d'en faire un autre, voire impossible. Donc je peux dire que j'ai beaucoup contribué au projet de La Plaine Saint-Denis qui, en quelques

décennies, est devenu le deuxième pôle de développement économique de l'agglomération parisienne, après avoir été une poubelle industrielle. C'est un très grand succès sur le plan économique, un peu moins sur le plan social...

Le projet permet de fédérer, de développer, de mobiliser et de trouver le financement, la couverture de l'autoroute, les gares RER, le Stade de France qui arrive. Sans projet, tout ça n'aurait jamais existé. Cela aurait été un lotissement de magasins généraux. Tandis que là, c'est devenu un des grands pôles de la métropole.

Ce qui est important dans un projet, c'est de comprendre quels sont les enjeux, quelles sont les forces. Et pour citer mon ami disparu aujourd'hui, Michel Corajoud, qui avait le sens de la parabole, quand on se baigne dans un fleuve, il faut comprendre la direction... dans quelle direction le fleuve coule. Parce que si vous vous épuisez à remonter le courant, vous avez assez peu de chance d'y arriver. Au fond, c'est quoi un projet urbain ? C'est comprendre le sens de l'histoire, le potentiel, c'est comprendre ce qui va se passer. Un bon projet urbain, ce n'est pas un beau plan, c'est d'abord comprendre la géographie, savoir utiliser ce qui est déjà là, et savoir quel potentiel on a pour l'avenir. Et c'est d'abord un acte d'écoute et un acte de compréhension du terrain, des gens, évidemment, des élus, etc. On ne fait pas la ville, on accompagne sa transformation.

Comment fait-on pour comprendre la potentialité ?

Pour Roubaix en 1993-1994, avec Jean-Marc Bichat, Vincent Marniquet, qui ont fondé JAM par la suite, on a parcouru 4 000 ha à pied avec des feuilles A3 sur lesquelles on avait photocopié le cadastre et les plans de la ville et on prenait des notes.

Pour un architecte et pour un urbaniste, la qualité première, c'est apprendre à voir, comme disait Bruno Zevi (1918-2000). Voir la pensée derrière l'œuvre ou la vie derrière la ville. On avait aussi évidemment notre *background* de projet urbain, de pensée sur la permanence de l'espace public, sur les infrastructures urbaines, sur le parcellaire, sur la ville.



ZAC Guillaumet/CEAT, Toulouse. MOA : Altarea-Cogedim/Crédit Agricole Immobilier. Étude 2017-2019, chantier en cours pour une livraison prévue en 2025. Programme : 80 000 m² SDP logement / 24 000 m² SDP activité – tertiaire – commerces (dont 3 000 m² MSA) © D&A

Comme dans l'analyse architecturale, il faut avoir quelques grilles de lecture. C'est utile pour vous aider à classer les informations, à les organiser en fonction des problématiques.

Comment aviez-vous obtenu ce projet ?

C'était un concours international organisé par Giuseppe Bonacorsi, qui travaillait à l'Agence d'urbanisme de Lille. Le canal de Roubaix était en ruine, il devait être converti en voie rapide.

On a donc fait un plan, dessiné à la main sur des feuilles A3 avec de la gouache – à l'époque il n'y avait pas encore les ordinateurs –, pour les 4 000 ha de territoires traversés par le canal de Roubaix.

Il fallait redresser et requalifier le versant nord-est de l'agglomération lilloise, qui était tombé complètement

en déshérence. On a donc proposé un plan de reconstruction de Roubaix, Tourcoing, Wattrelos, avec une politique de reconstruction des friches, en s'appuyant sur les grands espaces publics, et d'abandonner le prolongement de la voie rapide urbaine pour faire un boulevard urbain au bord du canal.

On a proposé la réhabilitation du canal, de sauvegarder les ponts anciens que les services voulaient démolir, de rénover toute la zone de l'Union. Tout le monde a oublié qu'on a fait le premier projet de l'Union... Nous, les urbanistes, nous sommes juste un rouage dans l'engrenage de la ville qui se fabrique, on est à un moment transitoire, on ne commence jamais et on ne finit jamais.

Une petite anecdote pour conclure le sujet de Roubaix. J'étais invité par un vieil ami, directeur des services techniques de Lille, à sa remise de

Légion d'honneur par René Vandierendonck, ancien sénateur et ancien maire de Roubaix. René me dit : « Tu sais, ton plan, c'est toujours lui qui nous guide, c'est toujours celui-là qu'on fait. » Trente ou quarante ans après avoir fait ce grand plan de référence, qui n'était pas un document officiel, qui n'était même pas passé dans le PLU, ni aucun document réglementaire. C'était juste un grand plan stratégique de requalification de Roubaix et du canal, qui s'est partiellement réalisé parce qu'il était partagé. J'étais très ému. Au début des années 1990 à Montreuil (Prix de l'aménagement urbain du Moniteur avec Siza, Beaudouin et Corajoud), j'ai proposé la notion de « plan de référence » à l'échelle d'une ville ou d'un quartier (le terme avait été utilisé précédemment pour autre chose). C'est un document stratégique

de long terme, sans valeur réglementaire, qui représente sur fond du cadastre actuel les projets d'espace public (qui ne figuraient pas dans les POS), le foncier mutable, et, par écrit, les intentions d'aménagement (un ancêtre du PADD et des OAP). L'idée était de faire un plan, pas un schéma, une représentation compréhensible par tout le monde, pouvant être discutée, amendée. Nos outils de projet urbain sont donc par ordre chronologique et de précision croissante : le plan de référence, le plan directeur (opérationnel) et les cahiers des charges architectural, urbanistique, paysager et environnemental (CCAUPÉ). Ils représentent à la fois l'espace public et l'espace privé et leur relation qui est la condition de l'urbanité. Ils sont contractuels et complémentaires des documents réglementaires.

Encourageriez-vous les jeunes architectes ou urbanistes à avoir une intelligence plus intuitive ?

Ce que je leur conseillerais de faire, c'est de ne pas se précipiter directement dans le dessin, même s'ils sont formés pour ça, ne pas aller digérer en permanence la dernière œuvre de Jean Nouvel ou de Rem Koolhaas. Parce qu'ils rêvent tous d'être Nouvel ou Koolhaas, mais, évidemment, ils ne le seront pas tous. On essaie d'être un architecte virtuose au lieu d'être un piéton de la ville, qui essaie de comprendre comment ça marche et qu'est-ce qu'on pourrait en faire. D'ailleurs, Rem Koolhaas, c'est quelqu'un qui s'intéresse aux villes, qui observe et qui fait travailler ses étudiants sur ce sujet. Jean Nouvel, c'est quelqu'un qui a une capacité d'intuition et d'analyse du site impressionnante. Le génie de Nouvel, c'est ça, c'est une réponse à une situation. Pour ça, il faut comprendre où on est. Avant d'être un génie, il faut d'abord écouter et regarder.

QUELQUES DATES

1946 / naissance à Paris
1971 / diplôme d'architecte DPLG et maîtrise d'urbanisme Paris-8
1972 / Master of Architecture University of Pennsylvania USA
1974-1984 / salarié puis associé de l'agence Paul Chemetov-AUA
1984 / Prix de l'Équerre d'argent
1984-1990 / professeur à l'École d'architecture de Nancy, Paris-Tolbiac, Toronto, Harvard
1991 à aujourd'hui / agence Devillers, puis Devillers & associés, enfin D&A
1995-1999 / professeur à l'École nationale des ponts et chaussées
1995-2000 / atelier Projet urbain avec Ariella Masbouni
1998 / Grand Prix de l'urbanisme
1998 / Prix de l'aménagement urbain
2006 / Prix de la Biennale de l'habitat durable
2009 / Pyramide d'or, premier grand prix des écoquartiers pour la ZAC de la caserne de Bonne à Grenoble (avec Loizos Savva)

Que pensez-vous des nouvelles méthodes de concertation ?

J'en pense le plus grand bien, d'autant que je pratique ça depuis quarante ans. La concertation est une chose absolument essentielle. Simplement, il ne faut pas lui demander de faire le projet. Le projet est un travail qui demande du temps, de la compétence. Mais il est évident que le projet ne peut pas se faire sans concertation, sans écouter ce que disent les gens, sans les informer de ce qui est en train de se faire, souvent à la suite de décisions politiques. Pour moi, la concertation a presque toujours été un moment positif, sympathique. Là où j'ai, disons, un peu souffert de la concertation, c'est quand il y avait des enjeux politiques, qui n'avaient rien à voir avec le quartier, ça a été le cas à Paris Rive Gauche, par exemple, qui était un enjeu politique très violent.

La temporalité, la concertation dans la ville, où avec le Covid, les bouleversements sont nombreux...

La ville a toujours été décrite comme l'endroit de tous les maux. Mais on est aussi dans un questionnement de plus en plus fort. Est-ce que c'est une manière de faire advenir le changement de la ville ? Moi-même, j'ai toujours vécu à Paris, je n'aurais jamais pensé pouvoir vivre un an à la campagne. Et je me dis que c'est quand même beaucoup plus agréable de passer le confinement en Bretagne qu'à Paris, dans mon appartement qui n'est pas très grand. On a tous été en télétravail, qui a d'ailleurs bien marché. Ça fait bouger les choses, ça fait aussi bouger un peu la façon dont on voit la ville. Il y a des nouvelles possibilités qui s'ouvrent dans la façon de travailler, d'habiter, et il y a de nouveaux désirs en matière de vie urbaine. Pour moi, ce n'est pas une surprise parce que ça fait des années, dans nos projets urbains, que la dimension écologique est extrêmement présente. Ce n'est plus le chapitre « développement durable » qu'on met à la fin du rapport, on commence par là maintenant. On commence par travailler avec un écologue, avec un géographe, avec des spécialistes des sols. On a connu l'époque où le débat était entre la ville européenne et la ville moderne, débat heureusement totalement oublié aujourd'hui. Dans les dix ou quinze dernières années,

on a vu l'urbanisme devenir très technique. On n'est plus seulement dans le coup de crayon, le dessin, on est dans une approche bien plus approfondie, plus détaillée, plus attentive.

On ne fait de projet urbain aujourd'hui qu'avec, au minimum, une quinzaine de bureaux d'études spécialisés. Et pas le bureau d'étude généraliste HQE, comme on disait, mais avec un spécialiste des haies bocagères, un spécialiste des mares à grenouille, un spécialiste du trafic piéton, un spécialiste des nouvelles mobilités, un spécialiste de l'hydraulique, des pollutions, des *smart grids*, du bilan carbone... On travaille avec des gens très pointus dans leur domaine, et depuis le début.

Nous n'avons jamais d'ailleurs été adeptes du coup de crayon souverain. On part du terrain. D'abord la géographie, qui, en l'occurrence, est devenue très scientifique, très approfondie.

Et, du coup, la figure de l'urbaniste évolue beaucoup. D'ailleurs, il n'y a pas une figure de l'urbanisme. L'urbanisme n'est pas une discipline, c'est un vaste champ de disciplines dans lequel il y a énormément de métiers différents qui se croisent, qui travaillent ensemble.

Nous arrivons à la fin de notre entretien, avec cette question plus légère sur vos villes préférées.

Les villes que j'aime le plus sont les villes courageuses, comme Roubaix, Aubervilliers, Saint-Denis et les villes bombardées, comme Lorient ou Saint-Nazaire, par exemple.

Pour ces villes, il y a un enjeu urbain plus fort qu'ailleurs. Elles n'ont pas la chance d'avoir la beauté d'une ville ancienne, de l'histoire, de la richesse d'une bourgeoisie...

C'est là que les gens vivent, c'est là qu'il y a de vrais problèmes sociaux. C'est là qu'il faut travailler. Ce ne sont pas des villes « glamour », mais des villes courageuses. Voilà, ce sont les villes qui m'émeuvent le plus. Ces villes sont celles qui ont le plus de sens pour moi. Après, ce n'est pas difficile d'aimer Venise (*rires*) ou Paris, que j'aime aussi, évidemment. /