



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité

amup
Architecture, Morphologie /
Morphogénèse Urbaine et Projet



Strasbourg,
école d'architecture

RIERES

séminaire de recherche

Urbanisme et patrimoine - Débats, transferts
et expériences en France et en Europe

séance 4 | **16 - 17 nov 2022**

Circuler en ville: la **modernisation** des réseaux face à la **conservation** des espaces urbains (XIX^e-XX^e siècle)

ENSA Strasbourg
salle **G.3.05**



Comité d'histoire
du ministère de la culture

→ nantes
ensa
→ architecture



U
UNIVERSITÉ DE NANTES

AAU crenau
ambiances
architectures
urbanités



AHTTEP
UMR AUSSEER CNRS



LARA
Laboratoire de recherche en
Archéologie et Architecture

mercredi 16 nov. 14h

Introduction par Angelo BERTONI

ENSA Strasbourg, Chaire Mobilités, AMUP

Urbanisme et mobilités, pistes de réflexion

→ **Karen BOWIE**

AHTTEP/AUSser

Entre Rambuteau et Haussmann : les échos de l'urbanisme français dans la modernisation de la voirie à Naples au XIX^e siècle

→ **Andrea PANE**

Université de Naples Federico II

On sait qu'une relation très étroite existait entre Paris et Naples au XIX^e siècle. Il ne s'agit pas seulement de la longue vague d'influence de la culture française, commencée avec la période napoléonienne, mais d'une application concrète de pratiques et modèles urbains déjà testés dans la capitale française à l'urbanisme napolitain, tant dans les années du règne de Ferdinand II (1830-59), ainsi que dans celles qui ont suivi l'unification italienne (1860). La preuve de cette approche ce sont deux axes routiers importants, qui ont représenté le signe tangible de la modernisation du réseau routier à Naples : le premier, via Duomo, dessiné dès 1839 puis construit seulement entre 1861 et 1882, a été conçu comme une extension de tracés routiers existants, directement inspirés par les expériences du préfet Rambuteau à Paris. Le second, Corso Umberto, imaginé au lendemain de la grave épidémie de choléra de 1884, prit plutôt pour modèle les grandes percées mises en œuvre par Haussmann durant les dix-sept années où il occupa le poste de préfet de la Seine (1853-1870), les transposant cependant à Naples au moment même où son succès, assombri par la polémique, semblait s'être définitivement évanoui. Les deux axes routiers ont suscité à leur époque des débats intéressants sur leur tracé, plus centrés sur des raisons de commodité de circulation dans le premier cas et, enfin, plus inhérents à la question de la conservation des tissus urbains anciens dans le second cas. La communication analysera les deux cas, en mettant en évidence à la fois l'évolution des pratiques urbaines - qui sont passées d'enjeux éminemment technico-esthétiques à des raisons hygiéniques et routières - ainsi que l'affirmation progressive d'un discours patrimonial à l'échelle urbaine.

Le patrimoine urbain a-t-il été détruit, menacé, révélé ou renouvelé par les réseaux de transport depuis le XIX^e siècle ?

→ **Arnaud PASSALACQUA**

Université Paris Est-Créteil, Lab'Urba/LIED

En France, le milieu du XIX^e siècle présente l'intérêt d'avoir à la fois engagé la transformation des villes selon la logique industrielle, incarnée par la figure d'Eugène Haussmann, et simultanément d'avoir structuré la question patrimoniale, incarnée par la figure de Prosper Mérimée. La mutation des villes s'est notamment fondée sur l'idée que la circulation des flux pouvait être une solution face aux dysfonctionnements urbains d'alors (maladie, propreté, congestion...). Les flux concernés sont multiples (air, lumière, eau, égouts...) et incluent en particulier les transports. Cette nouvelle ville des réseaux qui émerge alors se construit

donc en réaction face à la ville existante, souvent en détruisant le tissu ancien, mais parfois aussi en jetant un regard nouveau sur l'existant, dont l'environnement ou l'utilité peuvent être transformés. Dans le cas des transports, on connaît par exemple le poids du chemin de fer et des gares dans la mutation des polarités urbaines. Mais ne peut-on pas aussi identifier des situations dans lesquelles les réseaux nouveaux s'appuient sur les tracés anciens, se servant de l'existant jusqu'à le patrimonialiser de façon implicite ou explicite ?

En déployant un vocabulaire nouveau, faits d'artefacts nombreux, et en suivant leur logique de l'accélération et de la modernité, les réseaux de transport de l'ère industrielle sont-ils entrés en conflit avec les cadres pré-existants, à l'échelle de la voirie ou de la ville ? Au contraire, n'ont-ils pas développé une relation plus ambivalente, dans laquelle ce que serait l'aspiration des ingénieurs à faire tabula rasa du passé se croiserait avec de multiples hybridations, passant par le réemploi et les chemins de dépendance pour aller jusqu'à la participation du transport lui-même à la constitution d'un paysage urbain et d'un patrimoine renouvelé ?

Cette problématique sera discutée d'une façon large en se fondant sur des exemples nombreux, en particulier tirés de l'histoire des mobilités dans l'agglomération parisienne depuis le XIX^e siècle.

Une « drôle de guerre » : planification urbaine et ferroviaire en Roumanie avant 1920

→ **Toader POPESCU**

Université Ion Mincu, Bucarest

Dans les sociétés industrialisées développées de l'Europe de l'Ouest, les germes culturels et économiques de la modernité précèdent l'avènement du chemin de fer. Dans le cas de la Roumanie (comme ça s'est passé en général dans la périphérie européenne orientale et méridionale), l'apparition et le développement du réseau ferroviaire précèdent l'industrialisation et l'essor des villes et accompagnent en même temps le raccord culturel à l'Occident.

Ainsi, dans un premier temps, faute d'une législation ou d'une doctrine spécifique bien articulées, les municipalités se retirent devant les instances planificatrices ferroviaires, tout en leur cédant le monopole des décisions d'intérêt urbain. À travers le temps, ce modèle de décision et de compétences se modifie, et les administrations locales s'impliquent davantage dans la planification et la prise de décisions, surtout dans les grandes villes.

La communication présentera comment évolue dans les décennies qui précèdent la Grande Guerre l'interaction entre planification urbaine et ferroviaire en Roumanie, souvent caractérisée par une véritable compétition, toujours problématique, souvent inégale et parfois fertile, pour l'obtention de ressources, mais aussi pour une quête de visibilité et reconnaissance. Les discours et les pratiques de la planification permettront d'observer les effets sur les formes et le fonctionnement des villes existantes et d'en déceler l'éthos, qu'il soit « conservateur » ou « modernisateur ».

jeudi 17 nov. 9h

Maire bétonneur contre secteur sauvegardé? Les ambiguïtés des politiques urbaines sous Louis Pradel à Lyon (1957 - 1976)

→ **Louis BALDASSERONI**

Université de Nîmes, CHROME

L'objectif de cette communication est de réinterroger le lieu commun d'un urbanisme des années 1960-1970 qui aurait sacrifié les espaces urbains historiques sur l'autel de la circulation automobile. Par l'étude des dossiers des services de voirie de Lyon sur des infrastructures de voirie décriées, objets d'une recherche doctorale récente, il s'agit de montrer que les politiques urbaines qui visent à répondre à la modernisation des transports tendent à intégrer d'autres objectifs, dont la préservation et la valorisation du patrimoine de la ville ancienne.

Cela s'explique notamment par la complexité croissante des jeux d'acteurs, dont certains font preuve d'une préoccupation croissante pour la conservation des tissus urbains existants, telles les associations d'habitants de quartiers historiques. Le rôle de ces dernières sera notamment étudié à partir du cas du quartier du Vieux-Lyon, dont les mobilisations habitantes ont joué un rôle dans sa définition comme premier Secteur sauvegardé de France, avec des enjeux relatifs aux infrastructures de circulation.

Cette présentation sera aussi l'occasion de s'interroger sur les liens entre modernisation des systèmes de transport et changement des pratiques urbanistiques dans les espaces urbains historiques, notamment en se penchant sur le mythe de l'« autoroute urbaine » ou en analysant les formes urbaines nées des opérations de piétonisation d'espaces urbains historiques.

Les patrimoines bâtis de l'automobile, à Paris et dans sa banlieue

→ **Paul Smith**

Secrétaire général CILAC

Avec les communes de sa banlieue ouest, Paris, on le sait, est le berceau historique de l'industrie automobile. La voirie dédiée – boulevard périphérique, voies sur berges, rocades, et autres pénétrantes – qui accompagne la voiture automobile dans sa conquête de la capitale est relativement bien étudiée, mais le patrimoine bâti généré par et pour l'automobile l'est moins, et bien moins encore que l'objet technique lui-même, la « mémoire métallique » de l'industrie : une fois par an depuis 1976, le salon Rétromobile donne un aperçu des intérêts, des passions et de l'érudition qui entourent le marché des voitures de collection.

À ses débuts, du Grand Palais aux écuries des hôtels particuliers, l'automobile peut se contenter d'édifices existants mais au cours des premières années du XX^e siècle, de nouveaux bâtiments avec de nouvelles fonctions commencent à ponctuer le paysage urbain. Des magasins d'exposition se multiplient le long des Champs-Élysées tandis que dans leurs alentours, et bientôt dans tous les arrondissements, sont construits des garages, des immeubles voués à l'entretien des véhicules et à leur remisage quand ils ne sont pas utilisés, c'est-à-dire la plupart du temps.

C'est en banlieue toutefois, et notamment en banlieue ouest dans les communes le long de la Seine qui forment l'actuel département des Hauts-de-Seine que l'impact de l'automobile est le plus spectaculaire, marqué par d'autres grands garages, pour les voitures de place par exemple, et, surtout, par les usines de constructeurs. Proche encore de la clientèle dans les arrondissements de l'ouest de Paris mais offrant de grands terrains à des prix encore modiques, ce territoire connaîtra une centaine d'usines dont certaines aux noms encore familiers: Renault, Citroën, Peugeot...

À l'heure de la débagnolisation de Paris, la contribution au séminaire cherchera à voir quel patrimoine matériel nous reste de cette révolution automobile, la seule révolution vraiment triomphante du XX^e siècle.

Discussion conclusive

séminaire de recherche

Urbanisme et patrimoine. Débats, transferts et expériences en France et en Europe.

Le séminaire interroge la circulation des idées, entre la fin du XIX^e et le début du premier XX^e siècle, relevant de ce qui a pu être qualifié d'Art public, Esthétique des villes, Art urbain, Civic art, Stadtbaukunst, Arte di costruire la città ... et l'évolution de ces idées et leurs mises en application durant le second XX^e siècle. La dimension de « l'art urbain » sera envisagée dans les pratiques et théories de figures emblématiques du premier urbanisme en Europe, puis les modalités et les vecteurs (outils et acteurs) de la circulation de leurs idées vers la France.

École nationale supérieure d'architecture de Strasbourg

6-8 boulevard du président Wilson, 67000 Strasbourg

Contacts

Angelo BERTONI : angelo.bertoni@strasbourg.archi.fr
Lise LANÇON : lise.lancon@strasbourg.archi.fr

avec la participation de

Louis BALDASSERONI - Université de Nîmes
Karen BOWIE - AHTTEP, AUSser UMR 3329
Andrea PANE - Université de Naples Federico II
Arnaud PASSALACQUA - Université Paris Est-Créteil
Toader POPESCU - Université Ion Mincu Bucarest
Paul SMITH - secrétaire général CILAC

organisé dans le cadre du projet up-date par

Laurence BASSIERES - ENSA Paris La Villette
Gilles BIENVENU - AAU CRENAU Nantes
Angelo BERTONI - ENSA Strasbourg
Gauthier BOLLE - ENSA Strasbourg
Marie-Paule HALGAND - ENSA Nantes
Thomas RENARD - Université de Nantes
Pauline ROSSI - DHAAP

Le projet UP-DATE a reçu le soutien de :

MSH Ange Guépin (2021)
Comité d'histoire du ministère de la Culture (2022)
Chaire Mobilités en Projet de l'ENSAS (2022)

conseil scientifique

Arlette AUDUC - Comité d'histoire, ministère de la Culture
Karen BOWIE - AHTTEP, AUSser UMR 3329
Anne-Marie CHÂTELET - ENSA Strasbourg, ARCHE UR 3400
Jean-Michel LENIAUD - EPHE, Histara EA 7347
Filippo DE PIERI - Politecnico de Turin
Eleni PORFYRIOU - CNR, ISPC Rome
Loïc VADELORGE - Université Gustave Eiffel, ACP EA 3350
Guido ZUCCONI - Università IUAV