



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

Liberté  
Égalité  
Fraternité

amup  
Architecture, Morphologie,  
Méthodes, Urbanisme et Projets



Strasbourg,  
école d'architecture



**séminaire** de recherche

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

séance 6 | **23 - 24 nov 2023**

# infrastructures et patrimoine urbain : regards croisés (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)

**ENSA** Strasbourg



**jeudi 23 nov. 14h**

**Introduction par Angelo BERTONI**

ENSA Strasbourg, Chaire Mobilités, AMUP

**Infrastructure et patrimoine, infrastructure comme patrimoine: les apories romaines**

→ **Denis BOCQUET**

ENSA Strasbourg, AMUP

La notion de patrimoine a été l’objet, à Rome, depuis le XIX<sup>e</sup> siècle, d’innombrables déclinaisons, distorsions, extensions et restrictions, dans le contexte sans cesse redéfini sur rapport entre pouvoir, ville, archéologie et idéologies.

Cette communication s’attachera à analyser, autour du cas des infrastructures, certains moments particulièrement parlants de ce rapport complexe, dans lequel s’exprime et se forge un rapport spécifique au patrimoine: remise en service des aqueducs de l’époque romaine, travaux de canalisation du cours du Tibre, plan régulateur des égouts, ouverture de la ville à la circulation automobile, construction des lignes de métro. Il s’agira pour chacune de ces configurations, d’examiner autant les processus de patrimonialisation que les usages du patrimoine, dans le souci de contribuer à en mettre à jour les ressorts.

**Turin et la modernisation de la ville historique: projets et réalisation des rues diagonales à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle**

→ **Mauro VOLPIANO**

Politecnico di Torino

Après 1885, la loi sur la rénovation urbaine de la ville de Naples a été appliquée dans de nombreuses autres villes italiennes. À Turin, le débat sur la modernisation du vieux centre, visant au «sventramento» et à ouvrir de nouvelles rues, est en cours au moins depuis les années 1870. Il s’agit apparemment d’une sorte de «haussmannisation» mineure des tissus urbains, et c’est ainsi que l’opération a été traditionnellement interprétée par l’historiographie, mais le terme doit être discuté de manière critique. Certaines pratiques sont en effet reprises du cas parisien, comme la subdivision des ouvrages en trois catégories, et pourtant le débat local se développe avec une grande sensibilité autour de thèmes plus récents, issus par exemple du contexte allemand, comme la question des rues droites ou courbes ou des perspectives en angle, bref par rapport à une idée de l’esthétique pittoresque des centres anciens, qui devait servir de contrepoids à la monotonie traditionnelle de la ville planifiée, telle que Turin l’était depuis le début du XVII<sup>e</sup> siècle.

La réalisation de percées dans le centre historique déclenche une discussion complexe et intéressante, à plusieurs voix et dans différents institutions, entre les sociétés savantes et les associations techniques d’ingénieurs et d’architectes, d’universitaires, d’archéologues, de fonctionnaires et d’ingénieurs sanitaires experts en égouts et aqueducs, mettant en jeu un large éventail de valeurs qui ne sont pas toujours partagées, à la base d’un concept de patrimoine urbain qui n’est pas encore consolidé. Expression en partie nostalgique de la ville préindustrielle, la Via

Diagonale est aussi, de manière apparemment contradictoire, l’occasion d’un chantier innovant, qui voit la construction des premiers immeubles en béton armé de la ville, avec de nouvelles solutions typologiques, comme les grandes vitrines du rez-de-chaussée destinées aux activités commerciales, déterminées aussi par les parcelles triangulaires sur lesquels s’élèvent les immeubles.

**Neustadt et grande-île: rupture et/ou continuité ?**

→ **Hervé DOUCET**

Université de Strasbourg, ARCHE

Dans son organisation urbaine comme dans l’architecture qui la constitue, la Neustadt de Strasbourg revendique sa discontinuité avec la grande-île. Par contraste avec la vieille ville, la Neustadt se veut moderne, hygiéniste, parfaitement adaptée aux besoins de la vie contemporaine. Incidemment, la Neustadt contribue par ailleurs à mettre en valeur le patrimoine ancien de Strasbourg.

Lorsque la ville fait appel à un architecte local, Jean-Geofroy Conrath, et à un architecte berlinois, August Orth, pour concevoir le plan d’extension urbaine, se pose immédiatement la question du lien souhaité entre le nouveau quartier et le centre historique. Le choix qui a été finalement fait, matérialisé par le Bebauungsplan de 1880, est également la conséquence du contexte spécifique dans lequel se trouvait alors Strasbourg, devenue capitale du Reichsland d’Elsass-Lothringen, territoire inclus au Reich au moment même de sa création. La Neustadt de Strasbourg peut-elle pour autant se comprendre uniquement par une logique interne, comme un corps isolé et parfaitement indépendant du centre historique auquel elle est greffée ?

**vendredi 24 nov. 9h**

**Un problème pour un autre ? Piétonnisation et patrimonialisation en perspective (1940-1980)**

→ **Cédric FÉRIEL**

Université de Rennes 2, TEMPORA

Depuis les années 1980, deux politiques distinctes se sont trouvées liées sans trop de démonstration dans le récit historien. La piétonnisation a été présentée par bien des observateurs de l’urbain comme l’un des signaux évidents de la patrimonialisation des villes. Pourtant, dans le cas français par exemple, la politique des secteurs sauvegardés lancée par Malraux en 1962 ne prévoit aucun dispositif précis à ce sujet. À Paris, le plus grand plateau piétonnier d’Europe (les Halles-Beaubourg, achevées en 1981) s’arrête d’ailleurs net aux abords du secteur sauvegardé du Marais où, en revanche, aucune politique d’exclusion de l’automobile n’a initialement été mise en place.

Nous nous proposons ici de démêler deux regards différents portés sur les centres-villes en soulignant les origines modernes de l’idée piétonne. Il s’agira, par là, d’évaluer les conséquences de l’association tardive entre cette politique et celle dite de patrimonialisation afin de questionner, notamment, le paradigme du tournant 1970 en histoire urbaine.

Le propos reposera sur une analyse à l’échelle européenne de la généalogie des projets piétonniers, de l’Allemagne au Danemark, en passant par le Royaume-Uni et la France. Il s’agira ainsi de montrer qu’en associant piétonnisation et patrimonialisation, le récit historique prend un problème pour un autre.

**Orly-Sud: monument aéronautique ?**

→ **Paul DAUM**

Mission Mémoire de l’Aviation civile, DAGC

En 2014, la Région Île-de-France lançait une opération d’inventaire du patrimoine portant sur l’aéroport d’Orly. Cette étude a donné lieu à la publication d’un ouvrage et de 17 dossiers électroniques mis en ligne dans les bases de données du ministère de la Culture. Cet inventaire a principalement porté sur l’aérogare conçue par Henri VICARIOT, inaugurée par le Général De Gaulle en 1961 et que la mémoire collective française à retenue comme celle des dimanches à Orly.

À travers la présentation de cette opération nous nous interrogerons sur l’intérêt patrimonial des structures aéroportuaires et sur les méthodes pour étudier de telles infrastructures.

Nous montrerons également la diversité des approches en présentant certaines études en cours de réalisations.

**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<sup>e</sup> et le début du premier XX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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](mailto:angelo.bertoni@strasbourg.archi.fr)

Lise LANÇON : [lise.lancon@strasbourg.archi.fr](mailto:lise.lancon@strasbourg.archi.fr)

### avec la participation de

Denis BOCQUET - ENSA Strasbourg  
Paul DAUM - Mission Mémoire - Aviation civile  
Hervé DOUCET - Université de Strasbourg  
Cédric FÉRIEL - Université de Rennes 2  
Mauro VOLPIANO - Politecnico di Torino

Organisé dans le cadre du **projet UP-DATE**  
Suivez-nous sur <https://update.hypotheses.org>

### par

Coordination scientifique :  
Laurence Bassieres (ENSA Paris La Villette),  
Angelo Bertoni (ENSA Strasbourg),  
Thomas Renard (Université de Nantes)  
Membres :  
Gilles Bienvenu (AAU CRENAU Nantes),  
Gauthier Bolle (ENSA Strasbourg),  
Marie-Paule Halgand (ENSA Nantes),  
Pauline Rossi (DHAAP)

Le projet UP-DATE a reçu le soutien  
MSH Ange Guépin (2021)  
Comité d'histoire du ministère de la Culture (2022 et 2023)  
Chaire Mobilités en Projet de l'ENSAS (2022 et 2023)

### 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