



L'HÉRITAGE DES PRINCIPES HAUSSMANNIENS DANS L'URBANISME DE LA FIN DU XX^e SIÈCLE

Les formes urbaines de la ville haussmannienne sont spécifiques et identifiables : la systématisation de la percée et du lotissement comme outil de transformation de la ville de Paris a généré un paysage assez uniforme. Alors qu'au début du 20^e siècle, les architectes et urbanistes inventent de nouvelles formes de la ville moderne, on assiste à partir des années 1970 à un regain d'intérêt pour Haussmann, et plus généralement pour la ville historique.

La pensée sur la ville, et par conséquent, les façons de la construire, se sont profondément modifiées au début du 20^e siècle, dans un rejet des formes historiques de la ville et des méthodes haussmanniennes de transformation de la ville. Les premiers projets d'autoroutes émergent dans les années 1930, portant la volonté d'adapter la ville à la voiture : ainsi se dessinent les voies sur berge, ou encore le projet d'autoroute couvrant le canal Saint Martin, qui sera finalement abandonné. Après la seconde guerre mondiale, les secteurs de rénovation urbaine sont mis en place. Dans les zones les moins touchées par les transformations d'Haussmann (principalement à l'Est), des pans entiers de la ville ancienne sont rasés, jugés insalubres ou dégradés, pour reconstruire des quartiers modernes (comme les Olympiades, la place de Fêtes). Les grands bouleversements que connaît la pensée sur la ville se traduisent également dans l'évolution des réglementations urbaines. Le Plan d'Urbanisme Directeur (PUD) de 1967 modifie considérablement le rapport de l'immeuble à la rue (ruptures d'alignements et ruptures d'échelles du fait de l'évolution des règles de prospects et de gabarits). Cette opposition des principes modernes avec la ville historique amène une réaction dans les années 70 : Valéry Giscard d'Estaing, élu président de la république, annonce la fin des tours dans Paris. La question est alors posée aux architectes et urbanistes : comment revenir à la ville historique ?

L'analyse des formes du tissu urbain donna lieu à une nouvelle réglementation urbaine, le Plan d'Occupation des Sols (POS). Celui-ci, approuvé en 1977, privilégie la rue pour fabriquer les gabarits et les droits à construire ; dans sa volonté de respecter les formes héritées de la ville, il est assez mimétique avec l'existant.



Cet article met en perspective l'intervention de **Christiane BLANCOT** dans la deuxième soirée du cycle de cours publics les **Petites Leçons de Ville, « Formes urbaines »** proposé en 2013, par le CAUE de Paris.

Christiane Blancot est architecte DPLG et travaille à l'Atelier Parisien d'Urbanisme depuis 1983. Au sein de cette structure, elle est actuellement cadre de direction du pôle évolutions urbaines où elle dirige et coordonne l'ensemble des études urbaines. Elle a également dispensé de nombreux enseignements de projets et enseignements théoriques dans les écoles d'architecture parisiennes (Belleville, Versailles, Malaquais, et aujourd'hui La Villette), ou encore à l'Institut d'Études Politiques de Paris.



Le bassin de La Villette, 19^e arrondissement, Paris

Le quartier autour du bassin de La Villette, dans le Nord Est de Paris, est emblématique du retour à la ville historique dans les années 1970. Il est alors un port en déshérence, et l'ensemble du quartier souffre de la désindustrialisation. C'est avec la requalification des espaces publics que s'initie le réaménagement du quartier : en cela, les urbanistes s'inscrivent dans la lignée d'Hausmann. L'espace public partagé (et non plus uniquement dédié à la voiture) est considéré comme la valeur ajoutée permettant de donner une nouvelle image au quartier. Ainsi, les quais sont réaménagés en promenades plantées, la place Stalingrad est requalifiée pour devenir un espace public, alors qu'elle était occupée par une gare de bus. Une procédure de ZAC est ensuite engagée. La restructuration du quartier va s'orchestrer en suivant certains principes de compositions urbaines, proches de ceux de l'époque haussmannienne : la perspective est utilisée comme outil de mise en valeur du monument, les règles de gabarit et d'alignement par rapport à l'existant permettent de donner une cohérence et une lisibilité au projet d'ensemble. Enfin, l'espace public se dessine dans la continuité des ambitions d'Hausmann : l'avenue de Flandres est élargie et un mail piéton est réalisé, ce qui permet de lui conférer une valeur de boulevard parisien majeur. La rue Armand Carrel, percée haussmannienne jusqu'alors inachevée, est réalisée.

Le règlement d'urbanisme a aujourd'hui évolué : nous ne sommes plus sous le régime du POS, mais du PLU. La ville de Paris continue cependant de se construire aujourd'hui, dans un grand respect de la ville historique. Bien que l'on retrouve, dans la réglementation urbaine actuelle, un souci de s'inscrire dans la continuité des formes de la ville haussmannienne, l'architecture, quant à elle, se distingue et évolue en intégrant des matériaux et des formes contemporaines.