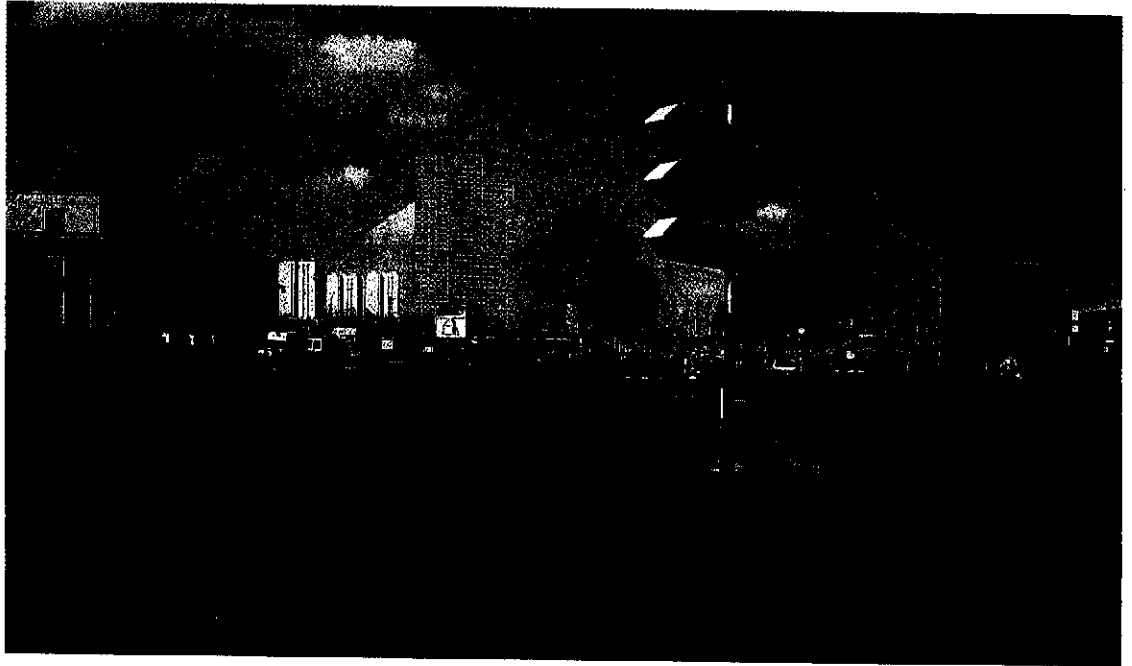


# Plan potentiel

## Potential plan



par Alain Guiheux

Vertement, Alain Guiheux stigmatise ce qui lui apparaît comme la politique urbaine des deux dernières décennies, en particulier à Paris: la reproduction de la forme existante et l'urbanisme de lotissement, un projet pointé comme en totale opposition aux modes de transformation de l'espace de notre société. Dont la réalité serait à chercher dans les concepts de « continent urbanisé » et de « distance de temps ». Qu'à travers la notion de « plan potentiel », il propose d'investiguer. Afin de faire apparaître enfin une urbanisation s'articulant simplement mais pleinement avec les réseaux.

*Alain Guiheux strongly condemns what he sees as France's urban policy of the last two decades, especially that for Paris: reproduction of what went before in terms of form and format; a project that is completely at odds with the ways in which our society transforms space. For him, the reality lies in the concepts of the « urbanised continent » and of « time-distance ». He proposes to explore these through the idea of the « potential plan », his goal being to bring to the fore an urbanisation that is simple but fully connected to the networks.*

► A la crise de la définition de la ville engendrée par l'urbanisation des populations a correspondu la création de mots: mégalopole, métapolis (Kurokawa 1970), conurbation, archipel urbain, bassin de vie. Cette quête trouve son terme lorsque la ville atteint la dimension d'une région - ainsi la Ruhr, désormais donnée par les géographes comme la plus grande ville d'Europe. Ce n'est pas un cas isolé. Il n'y a plus en Belgique de territoire décrit comme agricole. Les géographes suisses parlent de leur pays comme d'une ville unique. La ville est un pays. Et lorsque physiquement tout n'est pas rejoint, les déplacements comblent la distance, donnant d'un coup l'échelle continentale comme mesure de l'urbain.

Les concepts de « continent urbanisé » et de « distance de temps » saisissent la révolution réelle des modes d'urbanisation contemporains, pour lesquels les mots de mégalopole ou d'étalement urbain ont perdu de leur efficacité. Continent urbanisé et distance de temps sont nos marques de départ pour agir sur l'urbain, leurs conséquences s'étendent jusque dans les modes opératoires de chaque projet urbain.

#### Le continent urbanisé.

J'ai proposé de considérer l'Europe comme un territoire totalement urbanisé (1993). Cette posture met fin à la recherche de la définition physique de la ville reposant sur la croissance d'une tache urbaine; continent urbanisé évacue l'opposition ville-campagne mais correspond à la perception que nous avons d'être dans un *hinterland* toujours bâti. Énoncer le continent urbanisé, c'est dire que nous sommes tout le temps en ville. Simplement, l'ensemble de la population vit des villes différentes: dans ce halo suburbain, chacun fait sa ville. On habite peu dans les grandes villes dont la taille est faible à l'échelle. En revanche, le territoire est occupé dans sa totalité, rendant de moins en moins perceptible la distinction entre les villes. Continent urbanisé rend compte du fait que le centre des villes compte moins que ce qui les entoure. Nous ne sommes pas dans une société des villes qui désignent des individualités, mais dans celle de l'urbain, étendu à une dimension territoriale, continentale. Continent urbanisé, c'est dire enfin qu'il n'y a pas de taille limite à l'urbanisation, contrairement à ce que l'on a longtemps pensé.

#### La ville comme distance de temps.

Melvin Weber énonçait en 1964: « *C'est l'interaction et non le lieu qui est l'essence de la ville et de la vie en ville* ». Aujourd'hui on dira que l'urbain est la réunion du plus grand nombre possible d'êtres humains et d'activités sur la distance de temps la plus courte, en vue de l'optimisation des échanges et de la productivité. A la distance spatiale s'est substituée la distance de temps, une définition en termes d'interaction, et donc de déplacement. Le maillage routier a conduit à ce que les emplois et les commerces se déplacent eux-mêmes sur le réseau et contribuent à la formation d'un continent indépendant des villes. Cette transformation immédiate de l'Europe est la révolution que décrit le continent urbanisé et donc sa différence avec la mégalopole. Avec le continent urbanisé, nous n'avons plus de croissance de la tache urbaine. Ce n'est pas un stade ultime, mais une mutation de fait.

#### Clone stamp (= tampon clonage).

La métropolisation a montré l'importance des croisements de réseaux, comme outils de dynamisation et de contribution aux échanges et à l'emploi. Parallèlement, on a intégré le principe d'un « milieu favorable » - la combinaison des lieux éducatifs, culturels, scientifiques, commerciaux et distractifs

► *Metapolis and urban archipelago are two of a long list of terms coined to define urbanisation on a scale that has surpassed cities and towns. The region Ruhr is considered by geographers to be Europe's largest « town ». Belgium no longer has any sectors described as « agricultural ». Swiss geographers speak of their country as one town. Physically, everything may not be connected, but reduced travel times have compressed distances so that urbanisation is now measured on a continental scale.*

*« Urbanised continent » and « time-distance » have replaced megalopolis or urban sprawl, now inadequate words. Henceforth these two concepts are the starting point for any consideration of urban action, and that influence the way every urban project is tackled. Urbanised continent. I put forward, in 1993, the idea that Europe is a urbanised entity, so bringing to an end the search for a physical definition of the town based on the growth of its urban footprint. Urbanised continent eliminates the town-country dichotomy, corresponding to the principle that we are always in town. Nevertheless, people do not all live in towns in the same way. By global standards European towns are sparsely populated (less than 10 million inhabitants). What is increasingly difficult is to distinguish where one town ends and another begins. Urbanised continent takes account of the fact that town centres count for less than what surrounds them. Today's society is not composed of individual towns but of urban communities attaining the dimension of a territory.*

*The town in terms of time-distances. In 1964 Melvin Weber said, « interaction rather than locality is the essence of the town and of living in a town ». Forty years on, built-up areas unite the greatest possible number of human beings and activities within the shortest time-distance. Spatial distance has been replaced by time-distance, a definition*

*involving interaction, which is availed by transit capabilities. The road network has seen businesses growing up alongside these routes, so contributing to the formation of a continent that is independent of the towns. This transformation in Europe is the revolution described by urbanised continent which replaces the expansion of the megalopolis'urban footprint. Clone stamp. Metropolitanisation has shown the importance of intersecting networks as the generator of exchanges and employment. In parallel, the principle of « favourable locality » has developed. This combines educational, cultural, scientific, commercial and recreational facilities in a single space, served by a maximum of networks. It is, however, the block and boulevard model that has prevailed, despite the importance attributed to the civil engineer and the urban planner. Urbanism has abandoned the progressive work that was once its own. This is the situation the new mayor of Paris has inherited. His new policy is marked by the desire to establish fresh relationships with the communes that make up the city's inner suburbs, and for which recently drawn up tenders display a more pertinent comprehension of urban dynamics and strategy than that before. Poles, nodes, socialisation by development, status and image are back, coupled with a more progressive and less financially based vision. From the 1980s, such notions were left in favour of an urban policy based on specific development schemes. For example, the project chosen by SEMAPA for Masséna-Ivry is a clone of the neighbouring industrial project. Reproductive cloning, the « clone stamp » is the most profitable way of designing space. The architect seizes upon the client's preconceived, and not to be changed, aesthetic and political ideal. A contract. The disappearance of active thinking in urban terms is linked to a*

Entre boulevard des Maréchaux et le Périmètre (ici Porte de La Chapelle), des réseaux à réconcilier avec l'urbanisation.  
photos Olivier Wogenscky

*Between Boulevard des Maréchaux and the ring-road (here the Porte de La Chapelle entry into the city centre), the need to reconcile networks and urbanisation.*

réunis sur un même espace, desservis par le maximum de réseaux - comme incubateur type d'un développement. Mais dans un pays où l'ingénieur et le planificateur ont eu une si grande importance, c'est pourtant le modèle de l'îlot et du boulevard qui a souvent prévalu depuis 25 ans. Autrement dit, l'urbanisme a abandonné le travail progressiste qui était le sien.

Telle est la situation que la nouvelle mairie de Paris, au cœur d'une des grandes concentrations économiques mondiales, a trouvée en héritage. On lui doit d'avoir annoncé une politique de la ville marquée par la volonté d'établir de nouvelles relations avec les communes de la petite couronne, et dont les appels d'offres récents font apparaître dans leur rédaction une compréhension beaucoup plus pertinente des dynamiques urbaines et une vision stratégique qui a manqué dans la dernière décennie. En effet, des notions telles que pôle, nodosité, articulation sur les flux, socialisation par le développement, statut et image reviennent autour d'une vision plus progressiste et moins financière.

Ces positions avaient été abandonnées en échange d'une forme urbaine et d'un urbanisme du lotissement à partir des années 1980. Il n'y a rien de commun en termes de savoir sur l'espace entre l'organisation des ensembles comme la Défense, Montparnasse, le 15<sup>e</sup>, l'échangeur de Bagnole, et l'urbanisme de lotissement dont on sait qu'il a fait jusque récemment l'unanimité professionnelle et politique. On a pratiqué un projet urbain en totale opposition aux modes de transformation de l'espace de notre société, décrits ici par le continent urbanisé et la distance de temps. Ainsi, exemple qui nous suivra dans ce texte, le projet choisi par la Semapa pour Masséna-Ivry est-il simplement un clone de l'hôtel industriel situé à côté. Poursuivre sous une autre forme la reproduction de la forme urbaine existante sert de mode de pensée. C'est le mode de conception de l'espace le plus rentable, par clonage reproductif, la touche « clone stamp ». C'est dramatique d'intelligence; l'architecte a saisi l'idéal esthétique et politique de son client: que rien ne change dans mon monde.

#### Un contrat.

La disparition d'une pensée active de l'urbain est liée à un consensus protectionniste. La forme urbaine est un non-savoir, possédé par tout le monde: l'architecte (qui, du coup, a perdu toute spécificité), l'élu et son entourage, l'aménageur, le promoteur, l'habitant. C'est un contrat qu'il faut respecter impérativement: toute remise en cause est celle d'un équilibre qui met en danger l'ensemble des « partenaires » et en premier lieu la technostructure. L'îlot est un produit-signé d'embourgeoisement à consommer par les classes moyennes revenues des grands ensembles, un code minimal postmoderne, un contrat vide qui organise encore les rapports de forces professionnels. Le contrat assurait qu'il n'y aurait pas de pensée du projet. Nous sortons de cet enfermement, parce qu'un renouvellement politique a eu lieu, et que Paris doit reconquérir des emplois et trouver dans l'aménagement aussi sa stratégie.

#### Le plan potentiel.

Quand l'urbanisme d'îlot prolonge les rues existantes en prétendant faire la ville, le plan potentiel engage l'ensemble des traits possibles d'un territoire - quatre lignes de transport en site propre, le périphérique parisien et les voies SNCF pour le site d'Ivry, à 20 minutes d'Orly et à 30 de Roissy. Jamais La Défense n'a eu le quart de ce potentiel. Cette zone est un condensé d'urbanisation potentielle, la concentration et l'interaction dans l'espace d'emplois, de biens et de services, de vitesses d'informations et d'échanges interpersonnels. L'urbanisme du lotissement ne se pose évidemment aucune de ces questions:

*consensus of protectionism. Everyone from architect (who loses all specificity) to local authority, developer, and local resident, « knows about » urban design. Nothing must be called into question for fear of « rocking the boat », and in particular the « technostructure ». The block is a project that is a product of « gentrification » to be consumed by the middle classes, a minimal post-modern code, an empty contract organised by the balance of power between professional institutions. This contract ensures that no real thought will even be given to a project. Paris' new political climate breaks through these barriers, opening the way for development to be an integral part of its strategy.*

*The potential plan. One of the problems with urban planning is that it is too easy to concentrate on individual plots and ignore networks. As a result, the possibilities of « domesticating » expressways, developing socialising functions, shops for example, are ignored, as are the possibilities of creating links with the suburbs. Indeed, when urbanisation encounters networks, the pole of attraction shifts, which should imply a different way of thinking through a project; and when interconnections are present, they should not be ignored. One example is Paris-Ivry connection. Alongside the Maréchaux tramway, crossed by the Austerlitz/Noisy-le-Grand main line railway, with plans for a new metro station and a RER suburban railway station, the site is strategic. However, the distance between the Ivry and the French national library RER stations was twice the average inter-station distance. This provided a raison d'être for an interface, a new centre. Paris often comes up against such questions in its quest to form closer ties with its inner suburbs. Here, the building of a mall that crossed the ring road would have cemented the project. Shops should be used as a link between neighbourhoods that have*

*been separated by expressways. Compression of speeds. The reconciliation of networks and urban planning is an issue for all metropolises. Active urbanisation must absorb, transform, and slow down the fast flows coming from the outskirts once they enter the city. Covered intersections would serve to compress functions such as a car park and gives access to things to do. A relationship would be established between cars and buildings. We should see shops along these underpasses. Mobility. Europe is now a single town. In terms of networks, its territory has almost reached saturation point, and we can expect no more from this field. It no longer makes sense to talk about the « emergence » of a town. Towns are now being « completed ». The networks are built, but suffer from technical and ecological failures. After many attempts at different amenities, the Bagnole intersection, on the eastern rim of the Paris ring road, has a shopping centre attached to it. However, access and architecture has been designed like a machine, and behaviour follows this model, which unfortunately is just not credible. It is totally mechanical and lacking any passion.*

*A new layer of reality. Europe is now covered in networks. They will continue to function, but make no contribution to architecture. However, what must be pursued is the modernist superimposition of infrastructure and architecture, but without ideology or modernist fusion. What is proposed is the imposition of a new layer of reality that does not seek to formally link one with the other. What must be sought is to bring to the surface an urbanisation that connects simply but fully with the networks. Another urban layer above the networks should create « speed transformers ». It is a post formal, post seduction, and post theoretical project, in that it seeks not to interpret reality, nor to idealise, nor to be extreme. «*

ignorer les réseaux, la possibilité de « domestiquer » le périphérique, les fonctions de liaison et de commerce, les « nodosités » comme facteur de développement et de socialisation; ignorer la banlieue et le passage à une urbanisation polynucléaire, qui est la grande question à Paris et pour toutes les métropoles centralisées.

Lorsque l'urbanisation rencontre les réseaux, elle change de pôle d'attraction, impliquant une autre pensée du projet; et lorsque l'interconnexion est là présente, il vaut mieux ne pas la laisser passer. L'exemple Paris-Ivry est symptomatique: jouxtant le tramway des Maréchaux, traversé par la ligne radiale Austerlitz-Noisy-le-Grand, et ultérieurement doté d'une station de métro prolongée (ligne 10) et d'une station de RER, le site était pour les communes et la région un condenseur de transformation positive autour d'une ambition stratégique et programmatique. La distance qui sépare la station RER Ivry et la station de la Bibliothèque de France est le double de la distance moyenne entre deux stations. Il était donc raisonné de construire une interface et une origine pour un nouveau pôle d'activités. La ville de Paris rencontrera souvent ces questions dans son projet de rapprochement avec les communes limitrophes. Comment passer du boulevard Masséna à Ivry, du tramway au RER? La construction d'un mail de liaison au travers du périphérique aurait fédéré le projet. L'outil urbanistique qu'est le commerce devrait être utilisé comme lien, pour relier des quartiers que les voies rapides urbaines ont séparés.

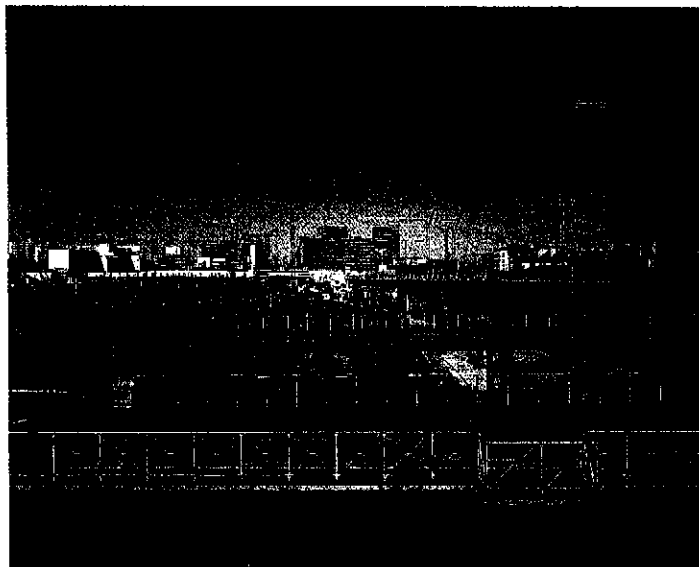
Ainsi, depuis le milieu des années 1970, deux attitudes se sont succédé: l'une tentant d'articuler territoire et développement, un projet moderniste donc, et l'autre, opportuniste et sans projet (l'îlot, le boulevard, maintenant la tour), consistant à mettre en état de « droits à bâtir » un territoire déjà prêt à recevoir les activités qui lui reviendront.

#### Compression des vitesses.

Réconcilier l'urbanisation avec les réseaux est un des enjeux de toutes les métropoles. Pour retrouver une accroche sur les voies rapides urbaines, l'urbanisme devra réaliser des équipements transformateurs de vitesse. L'urbanisme actif se doit - pour rester dans des exemples parisiens - d'absorber et de transformer les flux venus du périphérique en une circulation urbaine lente. Le principe d'échangeurs couverts assurerait cette compression des vitesses. Cet étage « échangeur » fonctionne comme stationnement et donne un accès aux activités. On établira alors une relation de l'automobile aux édifices qui atténue la séparation des mondes. Ainsi nous devrions voir des boutiques dans les souterrains.

#### Mobilité.

L'Europe est désormais une ville unique. On a assisté à la fin de la conquête totale du territoire par les réseaux. Il n'y a donc pas d'effet à attendre qui vienne se surajouter à ce qui a été conquis en deux siècles. Nous avons énoncé pour la Biennale de Rotterdam qu'il faut tenter d'explorer l'urbanisation après la mobilité, une fois que cette histoire a atteint son terme. Il y a un contresens total à parler de ville émergente en y associant les entrées de villes et les autoroutes, car il s'agit précisément de la ville qui s'achève (et non qui émerge). Les réseaux sont construits, mais défailants techniquement et écologiquement, et l'Europe sera peut-être incapable de les réparer. L'échangeur de Bagnolet a été conçu comme un distillateur entre l'autoroute et le métro. Durant trente ans, les urbanistes et les politiques ont essayé de poser dessus un centre sportif, une patinoire, une salle de rock puis enfin un centre commercial. Le tracé des



voies d'accès est sa conception comme machinerie mécanique, l'architecture comme machine donnant existence aux comportements. On ralentit, on se gare, on prend le métro. Au retour, côté opposé, on accélère vers la « campagne ». Pourtant ce modèle n'est plus crédible: la machinerie autoroutière et le supermarché sont dépassionnés. C'est la situation relationnelle actuelle entre les infrastructures et l'architecture, la fin d'une passion.

#### Une nouvelle couche de réalité.

L'ensemble des réseaux ayant recouvert l'Europe, leur rôle est achevé, ils continueront de fonctionner, mais sans apport pour l'architecture. En revanche, il y a bien lieu de poursuivre le projet moderniste de superposition des infrastructures et des architectures, mais cette fois sans idéologie, sans nostalgie ou fusion moderniste. Superposer tel quel, sans histoire. Il n'y a pas lieu de prolonger un imaginaire des réseaux où viendraient se mêler les infrastructures et l'architecture. Aussi ce que nous proposons, c'est l'imposition d'une couche neuve de réalité, qui ne cherchera pas à relier formellement l'un à l'autre, drame expressionniste qui était encore celui de Rem Koolhaas à Euralille. Tout au contraire, on cherche à faire apparaître une urbanisation qui s'articule simplement mais pleinement avec les réseaux. Une autre couche urbaine est à installer au-dessus des réseaux, sans négociation, mais comme on l'a dit, avec des transformateurs de vitesse. C'est un projet postformel, postsédution et postthéorique, dans la mesure où il ne s'agit pas d'interpréter la réalité, de l'idéaliser ou de l'extrémiser. ◀ Alain Guiheux

† Exemple de télescopage des flux et de l'urbain, à la frontière de Paris et d'Ivry (à l'est de Paris Rive gauche) qu'Alain Guiheux propose de réconcilier en installant « aux dessus des réseaux une autre couche urbaine avec des transformateurs de vitesse ».

*Example of telescoping of traffic flows and built-up areas on the Paris/Ivry border (to east of the Paris Rive Gauche site) that Alain Guiheux proposes to reconcile by laying « below the networks another urban layer incorporating speed transformers ».*