Monin E., Descat S., Siret D. (2002), « L'émergence du développement durable au regard des mutations de l'histoire urbaine », Annales de la Recherche Urbaine, N° 92, pp. 7-15

L'émergence du développement durable au regard des mutations de l'histoire urbaine

Éric Monin, Sophie Descat, et Daniel Siret

La ville classique devait être "belle" (en respectant les notions de convenance et de bienséance), la ville moderne devait être "radieuse" (suivant le slogan de Le Corbusier), la ville contemporaine doit être "durable". Peut-on voir dans ces mots d'ordre des similitudes et des ressemblances qui permettraient de mieux comprendre la notion de développement durable, d'en situer la portée historique et les limites ?

Des constats alarmistes

"Le monde est malade. Un réajustement s'impose[1]." Par cette déclaration Le Corbusier expose clairement le positionnement qui commandera l'émergence de son projet de ville radieuse. L'esprit de modernité présent à l'origine de cette démarche n'est pourtant pas totalement inédit. Un siècle et demi plus tôt le premier chapitre des *Mémoires sur les objets les plus importants de l'architecture* publié**s** par Pierre Patte en 1769 s'intitulait : "Considération sur la distribution vicieuse des Villes, & sur les moyens de rectifier les inconvénients auxquels elles sont sujettes".

L'articulation entre un diagnostic alarmiste et la nécessité d'une action urgente constitue une thématique récurrente dans l'histoire des villes. Notre époque n'échappe pas à cette règle. Les multiples sonnettes d'alarme tirées depuis une dizaine d'années en réaction aux modalités désastreuses qui ont commandé le développement des grandes villes contemporaines ont conduit à l'énoncé d'une nouvelle logique de progrès centrée sur la notion de développement durable. Développement durable, ville radieuse et embellissement urbain s'illustreraient alors comme les mots d'ordre de sociétés confrontées à des situations sans issues, où seule la remise en cause de l'ordre existant grâce à l'introduction de ces principes neufs permettrait aux villes de poursuivre leur évolution.

Dysfonctionnement

Mais avant d'envisager le salut des villes rien ne vaut l'efficacité d'un constat accablant où les maux sont exacerbés afin de mieux accuser les dysfonctionnements, de mieux condamner les imperfections de l'environnement. Les sociétés bougent, les exigences croissent, les besoins évoluent, les villes ne fonctionnent plus. Le Corbusier plaidera pour une ville nouvelle capable

d'outrepasser les limites étriquées des établissements urbains anciens, inadaptés aux rythmes de l'ère machiniste. La rue traditionnelle sera l'objet des critiques les plus vives. Ses limites formelles, l'échelle et les propriétés géométriques du réseau dans lequel elle s'inscrit, les relations qu'elle entretient avec les immeubles qui la bordent témoignent de son incapacité à accueillir les nouveaux moyens de locomotion :

"La ville se reconstruit sur elle-même : les vieilles maisons dominaient le bord de la rue. Les maisons sont sur la rue, la rue est l'organe même de la ville, la maison en est le moule. La rue devient atroce, bruyante, poussiéreuse, dangereuse ; les voitures y peuvent à peine avancer ; les piétons entassés sur les trottoirs, se faufilent, se heurtent, se contrarient ; on dirait quelque scène de purgatoire.[2]"

La rue est coupable des désordres qui minent la ville dans sa totalité. La rue génère l'inconfort, la maladie, la mort. Les citadins se trouvent exposés aux plus grands risques inimaginables. Lié à l'invention de l'automobile, ce constat sonne pourtant comme une vieille rengaine. A la fin du XVIIIe siècle, le trafic important des voitures à cheval exposait les piétons de la capitale aux plus grands dangers. Jean-Baptiste-Elie de Beaumont s'attardait déjà sur le sort des enfants de l'époque qui n'avaient guère de terrain de jeu qu'une rue encombrée par quantité de voitures occupant la totalité de la chaussée :

"Il y aurait la plus grande imprudence à laisser jouer les enfants dans les rues dans un âge si tendre, exposés à être sans cesse écrasés par les voitures et les fardeaux. Ces pauvres enfants sont donc réduits à languir, à se faner, à mourir dans des cinquième et sixième étages avec de la braise pour se chauffer, sans pouvoir se fortifier par l'exercice et le bon air ; on ne peut parler sans verser des larmes[3]."

Parallèlement à ces lamentations, Pierre Patte s'attaquait directement aux insuffisances et aux lacunes d'un réseau impropre à une telle circulation. Voici par exemple comment il critiquait le réseau urbain de Constantinople qui était pourtant cité par de nombreux auteurs de l'époque comme un modèle de référence :

"Ses rues sont étroites, mal percées, mal pavées, & toujours extrêmement malpropres : on est obligé de monter & de descendre sans cesse, ce qui est fort incommode[4]."

Les villes connaissent un état de saturation total causé par des infrastructures engorgées, sources de congestions trop souvent répétées et inadmissibles. L'étroitesse des rues, la difficulté qu'elle rencontrent pour assurer la liaison entre différents quartiers, l'absence de revêtements et la saleté de ces "cloaques" sont clairement critiqués par Patte. Les problèmes sont parfaitement identifiés, la rue doit être remise en cause puis réorganisée afin de pourvoir à quantité d'exigences nouvelles :

"Troisièmement, la disposition des rues de Paris, de Madrid ; de Naples et autres, quoique plus avantageuse par rapport aux maisons et à la propreté, occasionne des accidents journaliers, parce qu'en général leurs rues sont trop étroites, et le chemin des voitures n'étant pas distinct de celui du peuple, il résulte que celui-ci est souvent foulé aux pieds des chevaux, ou en risque d'être écrasé. Un autre désagrément, c'est qu'on ne peut guère marcher dans les rues, sans être couvert de boue par les voitures, ou sans être inondé, lorsqu'il pleut, par les égouts des toits[5]."

Dans ces conditions, la métaphore médicale s'applique parfaitement à une ville essoufflée dont les artères sont engorgées, prêtes à rompre sous la pression d'un flux disproportionné. La ville radieuse s'appuiera également sur cette analogie pour construire une partie de sa légitimité. Toutefois, les problèmes de circulation ne se résument pas seulement au déplacement des personnes et des marchandises. Le manque d'air, d'eau, d'espace ou de soleil peut conduire à

l'atrophie d'un organisme privé des matières nécessaires à sa survie. L'alimentation du corps urbain en substances essentielles ne doit pas masquer le problème concomitant de l'évacuation des déchets et des immondices dont l'accumulation risquerait d'encombrer et de compromettre le bon fonctionnement de la ville. Ces questions d'alimentation et d'évacuation s'inscrivent dans une problématique globale de circulation à l'intérieur de l'espace urbain où l'absence de mouvement finirait par scléroser un corps devenu inerte, sans vie. Dans les années 1930, Le Corbusier se fit l'écho de cette grave "menace[6]" pesant sur Paris :

"Mais si je pouvais démontrer que ce titre exprime une situation pathétique dont je trouve le reflet dans l'angoisse qui m'oppresse chaque fois que ma pensée se porte sur la ville qui pourrait s'éteindre, s'étioler, s'ankyloser, se mourir de malemort, si....[7]"

Malaise

L'angoisse générée par une telle pensée est sans commune mesure avec le malaise réel ressenti par des citadins quotidiennement exposés aux affres d'un environnement invivable. Dans la seconde moitié du XVIIIe siècle, la situation sanitaire de la capitale devient purement inadmissible. La vue, l'ouïe, l'odorat étaient alors communément agressés par quantité de stimuli suscitant le malaise et le dégoût. La "mal-propreté", les odeurs "mal-faisantes" régulièrement évoquées dans les textes de l'époque conditionnaient un mal-être difficilement contrôlable :

"En examinant attentivement une grande ville, ce qui frappe d'abord, c'est de voir de toutes parts couler les immondices à découvert dans les ruisseaux avant de se rendre dans les égouts, et exhaler sur leur passage toutes sortes d'odeurs mal-faisantes : ensuite c'est le sang des boucheries ruisselant au milieu des rues, et offrant à chaque pas des spectacles horribles et révoltants.[8]"

Les sentiments qui commandent ce témoignage justifient la démarche accusatrice de Pierre Patte face à l'inconfort des citadins. C'est ce positionnement excédé qui donne le ton de ses *Mémoires* où il traite sans ambiguïté de la question du bien-être du public dans la ville. Au-delà des exigences de commodité qui concernent l'organisation des pratiques usagères, la recherche du bien-être des citadins passe par l'étude des paramètres capables d'améliorer le confort urbain. Ces préoccupations sociales qui laissent entrevoir les prémisses d'une pensée hygiéniste, émergent lentement d'un débat encore largement centré sur la question des qualités esthétiques de l'espace urbain.

"Sans cesse on remarquera qu'on a tout sacrifié à la grandeur, à la magnificence, mais qu'on n'a jamais fait d'efforts pour provoquer un véritable bien-être aux hommes, pour conserver leur vie, leur santé, leurs biens, et pour assurer la salubrité de l'air de leurs demeures.[9]"

Dans ce débat les logiques paysagères ne s'opposent pas systématiquement aux considérations sanitaires. En marge de son discours sur la rationalité urbaine, Le Corbusier n'eut de cesse de s'élever contre l'hideur des villes issues d'un processus de transformation historique. Le constat concernant les lacunes fonctionnelles et hygiénistes des villes anciennes intègre un volet esthétique où l'auteur s'engage dans une croisade directement commandée par des ressentiments personnels :

"Que les grands ports sont beaux, mais qu'ils sont laids : Londres ou New-York, Anvers ou Buenos Aires ! Ici et là, pourtant, un paysage sublime couronne de majesté tant de faillites rassemblées – Marseille, Rio, Barcelone … Je sais bien malgré tout, les ports m'émeuvent de leurs hideurs comme des espoirs qui s'accrochent à chacun de leurs éléments, comme m'émeuvent aussi, et grandiosement, les *slums* de Chicago, de New-York, de Londres et les

ruelles du Marais à Paris. Splendeur de la laideur ou de la hideur, qui font penser, à leur manière dissonante, que tout de même la vie est belle, parce qu'elle s'offre à qui ouvre son cœur, avec ses fleurs, ses fruits et ses catastrophes.[10]"

Une invite à l'action

Architectes, ingénieurs, juristes ou artistes, ces acteurs s'engagent souvent dans une lutte acharnée contre les autorités en tentant de séduire puis de rallier la société civile à la cause qu'ils défendent. Cette tâche s'effectue souvent par de nombreuses publications permettant de diffuser les idées de chacun de ces auteurs. Les projets d'embellissements urbains publiés dans la seconde moitié du XVIIIe siècle constituent une littérature abondante témoignant de l'ampleur d'un débat largement ouvert auquel participèrent quantité de personnalités. Chacun admettait la nécessité de recomposer le paysage urbain et d'améliorer le fonctionnement de la capitale. Devant cette situation, il fallait agir rapidement. Les différents projets prenaient forme dans des descriptions ou bien des dessins développés selon un mode prescriptif. Voltaire lui-même se risqua à l'énumération des équipements publics qui faisaient cruellement défaut dans la capitale afin d'esquisser les grandes lignes d'un programme d'embellissement urbain :

"Il faut des marchés publics, des fontaines qui donnent en effet de l'eau, des carrefours réguliers, des salles de spectacles ; il faut élargir les rues étroites et infectes, découvrir les monuments qu'on ne voit point, et en élever qu'on puisse voir[11]."

L'imperfection des infrastructures existantes et l'absence de solutions adaptées conditionnent directement "l'invite à l'action" lancée par le Corbusier en préambule de son projet de ville radieuse. Après les constats accablants, le temps est à l'action. Les exhortations puis les sommations succèdent aux mises en garde et aux avertissements. Mais, comme on le constate aujourd'hui en matière de développement urbain durable, la transition entre le discours et la mise en œuvre des projets s'avère difficile. Invariablement, la rationalité des sciences et techniques est fréquemment convoquée dans un souci d'efficacité de persuasion et pour renforcer la légitimité de ces propositions. Depuis les constats préliminaires, jusqu'aux phases d'expression des projets de réforme urbaine, il s'agit de prouver le bien-fondé d'une démarche qui se doit d'être la plus objective possible. A titre d'exemple, Pierre Patte signale qu'il "serait important lors de la fondation d'une Ville, de mettre à profit toutes les connaissances physiques, pour choisir un terrain convenable[12]". Les états de l'art qu'il dresse systématiquement avant d'exposer les solutions qu'il propose, témoignent d'une démarche méthodique empreinte d'une certaine objectivité critique. Dans la première moitié du XXe siècle, Le Corbusier invoque la logique de l'ingénieur et la combinaison "du chiffre, du calcul et du dessin[13]". Il encourage l'utilisation des applications les plus récentes liées aux progrès de l'aviation afin de faciliter son approche analytique. La ville s'ouvre entièrement au regard curieux de l'urbaniste, Asmodée des temps modernes, observant et questionnant les anomalies d'une texture urbaine désormais caduque :

"L'avion, lui, scrute, fait vite, voit vite, ne se fatigue pas. Plus que cela : il plonge dans la réalité cruelle. De son œil implacable, il pénètre la misère des villes et il la photographie à l'usage de ceux qui n'ont pas le courage d'aller voir les choses de haut. [...]. Il faut arracher les villes à leur malheur ; il faut en détruire la part pourrie ; il faut reconstruire d'autres villes.[14]"

Les solutions projetées : une exigence de rationalité

À diagnostic sévère, mesures efficaces: il n'est pas anodin de souligner que les architectes-urbanistes qui ont tenté de remédier aux atteintes subies par la ville moderne se sont, pour la plupart, éloignés du système des utopies qui avaient pourtant été jusque-là une façon traditionnelle de concevoir l'aménagement urbain[15]. Le refus de l'utopie est en effet un premier moyen, pour les théoriciens des Lumières, de concevoir les principes d'un "urbanisme raisonnable"[16], qui s'oppose à l'émergence spontanée des villes et reste parfaitement ancré dans la réalité de la vie urbaine: il s'agit avant tout de penser aux utilisateurs, aux citoyens-citadins qui expérimentent quotidiennement l'espace urbain. Comme Pierre Patte le souligne dans ses ouvrages, envisager l'amélioration de la ville nécessite une certaine forme de sagesse:

"Pour réussir dans cet art, il n'est peut-être pas besoin de cette fougue d'enthousiasme si nécessaire au peintre ou au poète; il faut au contraire un génie sage, accoutumé à combiner les effets avec les causes et à envisager les objets suivant tous les différents rapports qu'ils peuvent avoir.[17]"

Plus tard, Le Corbusier insiste également sur la nécessité de mettre en place une méthode d'observation qui soit adaptée aux problèmes considérés:

"Nous sommes dedans, beaucoup moins maîtres des événements que l'on ne croit. Comment les mesurer ? Pourtant, partout où c'est faisable, il faut voir, mesurer, apprécier, juger, pour pouvoir inventer décider et agir. Il le faut.[18]"

De ce fait, planifier est perçu comme la réponse qui s'impose, et le plan devient l'instrument privilégié de l'amélioration urbaine. Pierre Patte le préconisait déjà à la fin du XVIIIe siècle : pour améliorer la ville, pour lutter contre le hasard qui a commandé la construction des établissements urbains traditionnels, il est nécessaire d'élaborer un plan général d'embellissement qui permette d'avoir une vue globale des changements à effectuer :

"Pour réussir à procurer à une ville des avantages si désirables, il serait à propos d'en faire un plan général suffisamment détaillé, qui rassemblât toutes les circonstances locales, tant de son emplacement que de ses environs : par-là on serait à même de juger de la situation respective des différents objets, des rapports dont ils sont susceptibles, et des secours que l'on peut espérer pour l'exécution de nos vues.[19]"

Bien avant de poser les jalons de sa ville radieuse, Le Corbusier, qui connaissait les projets de Pierre Patte[20], fait lui aussi l'éloge du plan comme la seule façon de contrer le désordre de la "nature chaotique[21]". Au-delà de sa dimension instrumentale, le plan s'illustre ici comme la première étape d'un programme global en réponse à "l'invite à l'action" suscitée par la situation dramatique mise en évidence grâce aux constats préalables :

"Le Plan est le générateur. Sans plan, il y a désordre, arbitraire. Les grands problèmes de demain, dictés par des nécessités collectives, posent à nouveau la question du plan. La vie moderne demande, attend un plan nouveau pour la maison et pour la ville[22]".

Mais ces défenseurs de la "ville rationnelle[23]" n'étaient pas pour autant des esprits rigides: Patte se méfie du plan hippodamique, qu'il juge trop froid[24]. L'un de ses collègues, l'abbé Laugier, fait même l'apologie de la fantaisie, acceptant l'idée d'un désordre de l'ensemble, pour autant que chaque partie en ait été conçue avec autant de rigueur que d'originalité:

"Ce n'est donc pas une petite affaire que de dessiner le plan d'une ville, de manière que la magnificence du total se subdivise en une infinité de beautés de détail toutes différentes, qu'on n'y rencontre presque jamais les mêmes choses, [...] qu'il y ait de l'ordre, et pourtant une sorte de confusion, que tout y soit alignement, mais sans monotonie, et que d'une multitude de

parties régulières il en résulte en total une certaine idée d'irrégularité et de chaos qui sied si bien aux grandes villes[25].”

Le Corbusier aussi s'enthousiasme de certaines bizarreries. La ville a en effet une histoire qui lui donne sens et qu'il faut accepter, voire valoriser —l'engouement patrimonial actuel trouve son origine dans les revendications des théoriciens des Lumières, Voltaire en tête. La lutte contre les désordres urbains permettait de définir différentes pratiques d'aménagement, notamment celle qui prône la mise en valeur de bâtiments anciens dont on souhaitait retrouver la monumentalité par une meilleure intégration dans un paysage urbain désencombré —l'un des exemples les plus fameux de cette prise de conscience du patrimoine urbain, le dégagement de la Colonnade du Louvre, se trouve magistralement illustré dans une publication critique de Maille Dussausoy, avec une légende particulièrement significative: “Les temps sont arrivés, cessez tristes chaos” [26]. Les rapports qu’entretiennent le progrès et l’histoire au regard du développement des villes sont ainsi clairement énoncés. En exploitant les enseignements hérités des anciens et en soulevant des questions nouvelles, les hommes des Lumières, comme plus tard les défenseurs du mouvement moderne, veulent entraîner l’évolution des villes dans la grande roue du progrès des arts et des techniques.

Pour une ville plus fluide...

Les acteurs situés à l’origine de cette réaction souhaitent donc mettre fin à l’immobilité en réintroduisant le mouvement dans un processus enrayé par une succession de dysfonctionnements. A ce titre, l'amélioration globale du réseau de voirie apparaît comme la solution récurrente au problème de la congestion des villes. Les administrateurs et les politiciens le savent: pour améliorer le confort et la sécurité de tous, il faut réformer la voirie —ce que Bertrand Delanoë, actuel maire de la capitale, n'a pas manqué de promettre lors d'une récente interview au journal *Le Monde*: “En 2007, la voirie parisienne ne ressemblera pas à ce qu'elle était en 2000.[27]”

Au XVIIIe siècle, la rue, qui constitue une part essentielle de l'identité de la ville, devient —et c'est une nouveauté— l'un des objets favoris de la réflexion urbaine. Pour organiser et gérer la cohabitation des différents flux, la segmentation de l'espace public, qui permet d'introduire une hiérarchie des surfaces (trottoir et chaussée), semble la solution la plus efficace. Voltaire, l'abbé Laugier et bien-sûr Pierre Patte y consacrent plusieurs chapitres de leurs ouvrages. Ils ne manquent pas de souligner l’antériorité de l'exemple londonien, où les premiers trottoirs apparaissent dans les années 1750, avec le succès que l'on sait:

“On a souvent cherché les moyens de mettre à couvert le Peuple de Paris du danger continuel où il est exposé par cette foule de carrosses qui roulent dans ses rues [...]. La capitale de l'Angleterre était exposée autrefois aux mêmes accidents. Le tribunal qui veille à la sûreté publique prit en considération ce désordre qui diminuait la population. [...] Après bien des règlements et ordonnances inutiles, le gouvernement éteignit le mal dans sa source: il fit construire des trottoirs pour que le peuple put marcher sûrement dans les rues[28].”

Mais le trottoir ne sera efficace qu'un temps. Face à l'utilisation de plus en plus intensive de l'automobile, d'autres solutions doivent naître. Pour améliorer à la fois le confort du conducteur et préserver celui du piéton, plusieurs théoriciens de la modernité ont prôné la séparation entre les circulations, sensée intensifier la fluidité du trafic et résoudre les conflits entraînés par les croisements entre flux de différentes natures. Avant même l'élaboration de la Chartes d'Athènes et son projet de “rue sur pilotis”, Le Corbusier mettra l'accent sur ce point, essayant de contrer l'inexorable montée en puissance de l'automobile:

“Pourtant du nouveau est intervenu dans la rue : l’auto et vous savez le reste. Personne, dira-t-on, ne s’est révolté puisque chacun croit qu’à cela nul remède n’est possible et qu’ainsi se perpétuera le destin des villes[29].”
“La cause du mal, ce sont les infinis recoupements des rues sur les avenues, comme à Paris, la cause du mal est dans les infinis recoupements à courte distance, des rues en maille complexe et serrée. L’auto, à cent à l’heure, ne peut vivre dans un tel réseau routier. Il faut un autre réseau[30].”
Pour résoudre cette question brûlante, il y eut de très nombreux projets, souvent assez fantasques, comme celui de la “cité verticale” d’Hilberseimer où la ville se voit creusée de profonds sillons réservés à la circulation automobile. Aujourd'hui le piéton semble de nouveau à l'honneur —doit-on y voir une tentative ultime de préserver l'identité de la ville européenne?—, et avec lui, toutes les formes “d'urbanisme à visage humain[31]”. Mais les projets les plus originaux ne sont pas toujours bien accueillis —en témoigne la polémique récente qui a accompagné le projet de trottoir-rapide (interdiction de marcher à moins de 5 km/heure) que Londres souhaitait mettre en place sur Regent's street!
Par ailleurs, rendre la ville plus fluide ne veut pas dire se contenter de fluidifier la circulation des personnes: la question de la gestion des déchets —si cruciale dans le cadre du développement durable— est aussi une préoccupation ancienne. Pierre Patte l'a montré de manière magistrale en proposant dans ses *Mémoires* un profil de rue idéale[32], dont la légende, précise et détaillée, prouve la fonctionnalité de son modèle. Il prévoit, entre autres, de disposer un système performant de tout-à-l'égout et d'aménager des trottoirs que l'on pourrait, en cas d'intempéries, couvrir d'une toile cirée qui protégerait les piétons. Une nouvelle fois, l'importance accordée à la rue est symptomatique de celle qui est accordée aux *liaisons*, si fondamentales, qui gèrent les flux et délimitent le public du privé.

Une ville plus saine ...

Une ville plus fluide conduit nécessairement à une ville plus saine: premièrement parce que l'air y circule mieux et y est donc meilleur. L'amélioration de la qualité de l'air, préoccupation qui semble on ne peut plus actuelle, trouve aussi des échos dans la ville des Lumières. La mise en place d'une trame urbaine régulière, ordonnée et *dégagée* devait en effet aider à lutter contre l'air vicié et augmenter ainsi la salubrité de la ville. Devenu l'un des thèmes favoris de la réflexion sur l'amélioration de l'espace urbain, l'air, cet élément pourtant imperceptible, est au centre des discussions[33]. Plusieurs moyens furent mis en place pour lutter contre cette nuisance typiquement urbaine: tout d'abord l'ouverture de rues droites et larges (en opposition aux quartiers médiévaux resserrés et malsains), et l'uniformisation des façades et de leur hauteur (avec la mise en place d'un premier *gabarit* urbain[34]), car on espérait réduire ainsi les endroits où serait retenu un air stagnant. Ensuite, et c'est un fait notable, on s'interroge sur la redistribution des activités. Patte et ses collègues, médecins-urbanistes amateurs, pressentent les bienfaits du zoning pour régénérer la ville selon un plan rationnel: le déplacement à l'extérieur des villes des hôpitaux et des cimetières, tous deux considérés comme générateurs de miasmes particulièrement néfastes, sera l'une de leurs plus grandes préoccupations[35]:
“Je me suis appliqué à prévenir les abus multipliés qui naissent des nombreuses habitations et j'ai distribué notre nouvelle ville de manière à pouvoir lui donner une propreté capable de la rendre une demeure délicieuse où la santé ne courût aucun risque, où la salubrité de l'air pût être maintenue dans toute sa pureté et où il fût possible en un mot de jouir des mêmes avantages que dans les campagnes.[36]”

Ainsi, le thème de l'accroissement des villes tend à devenir moins fondamental et on s'intéresse désormais à différentes solutions pour améliorer les villes *par le centre* — ce qui n'est pas sans préfigurer certains grands préceptes de l'urbanisme haussmannien. A nouveau, Londres sert de modèle: les fameux "squares" qui se multiplient à cette époque dans la capitale anglaise sont des objets d'admiration pour les théoriciens français. Jean-Baptiste-Elie de Beaumont en souligne l'aspect éminemment social et le souci du développement des générations futures.

"On sent bien que ces carrés (qu'il serait cependant possible de rendre agréables) ne seraient pas pour la décoration de la ville, mais pour la salubrité, pour la circulation de l'air, pour la conservation des enfants et des générations futures.[37]"

Plus tard, les partisans du mouvement moderne, poursuivant en cela une tradition bien française, continueront à penser *ensemble* hygiène et projet urbain. Augustin Rey dans ses écrits[38], Henri Sauvage dans ses constructions illustreront pleinement cette conception. Ce dernier, avec ses fameux projets d'immeubles en escalier qui optimisent la pénétration de la lumière naturelle et qui sont dotés d'équipements tout à fait inhabituels pour l'époque (la piscine de l'immeuble de la rue Vavin à Paris -1912- illustre cette approche novatrice), témoigne du souhait constant de la modernité de rendre la ville plus saine[39].

Et une ville plus naturelle

La liaison est évidente: une ville plus saine signifie une ville plus naturelle. Très tôt la présence du soleil en milieu urbain est devenue une considération cruciale. En 1702 le président Frémin prône l'importance qu'il faut accorder au soleil dans la construction des bâtiments:

" [...] tout ce qu'il y a eu d'habiles Architectes se sont fait leur étude principale de donner aux édifices les expositions les plus heureuses; l'agrément que le rayon du Soleil levant communique à un bâtiment, leur inspira, qu'il n'y avait de règle plus sûre pour embellir un édifice que de le présenter au Levant et à un peu du Midi. [...] D'un côté le bon sens les déterminant à ce choix, d'autre côté le secret plaisir que l'on sent, quand le Soleil vient réveiller la nature, confirmèrent le sage préjugé de ne bâtir que selon l'heureux cours de cet Astre, ils avaient appris dans la nature que le rayon du Soleil vivifie tous les êtres, et qu'à proportion qu'il est pur, les êtres qui en sont touchés en sont plus sains, plus beaux, & plus durables[40]"

Le Corbusier sera également un fidèle partisan d'une meilleure prise en compte du soleil dans la planification urbaine: "Espace, et la course du soleil devant nous, et non pas derrière. Voilà la base fondamentale de l'urbanisme.[41]" Il fait également le lien avec le deuxième élément fondamental qui rapproche la ville de la nature — l'arbre:

"Soleil, espace et arbres, je les ai reconnus comme les matériaux fondamentaux de l'urbanisme, porteurs des "joies essentielles". L'affirmant aussi, je voulais remettre l'homme dans ses villes, au cœur même de son milieu naturel, de ses émotions fondamentales.[42]"

Car si la ville s'améliore en étant plus lumineuse, elle s'embellit en étant plus verte. L'arbre (figure métonymique par excellence de la nature) a souvent été très distinctement associé à la beauté de la ville. Les anglo-saxons parlent de *green-building* et ce n'est sans doute pas un hasard si au mot "embellissement" les acteurs français de l'aménagement urbain associent presque toujours le mot "arbre": "Il y aura un véritable embellissement des rues avec en particulier 8000 nouveaux arbres.[43]"

Depuis les grands travaux de l'Ancien régime qui ont fait des remparts des villes françaises des boulevards plantés et gazonnés[44] —et avec quel soin! , l'arbre est devenu l'un des grands symboles du bien-être en milieu urbain. Le succès que connaissent les jardins publics sont

aussi là pour témoigner. Steen Eiler Rasmussen, dans son ouvrage de référence sur Londres, n'a pas manqué de souligner cet aspect:
"Le parc londonien est un espace vert idéal. Autrefois le parc constituait une fin en soi: son seul objectif était d'être beau. Mais, dans les cent dernières années, les Anglais ont appris au monde à utiliser les parcs urbains de façon plus intensive. Les parcs doivent faire l'admiration du connaisseur, mais aussi plaire aux jeunes sportifs et aux enfants. Ils peuvent être assimilés à un service public d'hygiène, aussi important que l'alimentation en eau ou les égouts.[45]"
Enfin, la proximité du paysage, voire la transformation de la ville en paysage, est aussi un moyen de rendre la ville plus naturelle. L'attention qui est accordée dès le début du XVIIIe siècle à l'aménagement des "rivières" (construction de quais appareillés; destruction des maisons sur les ponts pour aménager des points de vue, *etc*...) est caractéristique de ce besoin nouvellement ressenti de donner à la ville une dimension paysagère, que l'on retrouve pleinement dans certains projets de Le Corbusier[46] et qui perdure encore aujourd'hui[47].

Un questionnement durable

Au-delà des réponses esthétiques, fonctionnelles, hygiénistes, sociales et paysagères contenues dans les notions d'embellissement urbain et de ville radieuse, ces deux logiques d'intervention se sont illustrées comme deux positionnements critiques face à une situation déclarée insupportable. De la même façon, l'émergence de la notion de développement durable s'inscrit dans un schéma ponctué par la soudaine prise en compte d'un constat alarmiste et par l'envie irrépressible d'un changement salvateur capable d'agir sur la source de tous ces maux. Sans contrarier le moteur qui anime l'évolution des sociétés occidentales, ce processus propose de redéfinir les modalités d'un développement fondé sur un projet à la fois social, économique et environnemental. La société civile et les gouvernements, qui comportent désormais des ministères chargés du développement durable, s'engagent dans cette voie. Différentes formes rhétoriques sont adoptées pour donner les impulsions politiques et économiques nécessaires à la réalisation de ce projet. Dix ans après les prémisses de la conférence de Rio, le sommet de Johannesburg sera l'occasion d'évaluer l'efficacité de cette démarche. Au regard de l'apparition cyclique de grandes mutations qui ont rythmé l'histoire de la ville, une certaine lucidité pourrait être de rigueur dans ce contexte encore nébuleux: si la notion de développement durable semble bien préfigurer de profondes transformations structurelles au sein de nos sociétés urbaines, elle reflète cependant, et parfois reproduit, des questionnements plus anciens.

Bibliographie

Anonyme (1784), *Projet sur l'établissement de trottoirs, pour la sûreté des rues de Paris et l'embellissement de la ville*, Paris.
Ansay P. et Schoonbrodt R. (1989), *Penser la ville. Choix de textes philosophiques*, Bruxelles, AAM Editions, 479 p.
Beaumont J.-B.-E. de (1785), "Lettre sur l'embellissement et l'amélioration de Paris et sur les moyens de procurer en même temps sa salubrité sans qu'il en coûte rien", 11 novembre 1785, *Mémoires et documents pour servir à l'histoire du Commerce et de l'Industrie en France*, 6e série, Paris, 1921, pp.1-52.
Claude V. (1989), "Sanitary engineering as a path to town planning", *Planning Perspectives*, 4 (2), pp.153-166.

Corbin A. (1982), *Le miasme et la jonquille. L'odorat et l'imaginaire social XVIII*^{ème} *XIX*^{ème} *siècles*, Paris.
Darin M. (2000), "French belt boulevards", *Urban morphology history*, vol.4, n°1, pp.3-8.
Dussausoy M. (1767), *Le Citoyen désintéressé ou diverses idées patriotiques concernant quelques établissements et embellissements utiles à la ville de Paris, analogues aux Travaux publics qui se font dans cette capitale, lesquels peuvent être adaptés aux principales villes du royaume et de l'Europe*, t.I, Paris.
Edwards B. et Plessis Ch. du (2001), "Snakes in Utopia: a brief History of Sustainability", *Architectural Design*, vol.71, n°4, pp.9-19.
Etlin R. (1977), "L'air dans l'urbanisme des Lumières", *Dix-huitième siècle*, n°9, pp.123-134.
Foucault M. et al. (1979), *Les Machines à guérir (aux origines de l'hôpital moderne),* Bruxelles, Pierre Mardaga, 184 p.
Frémin (1702), *Mémoires critiques d'architecture*..., Paris, C. Saugrain.
Gallet M. (1995), *Les architectes parisiens du XVIIIe siècle. Dictionnaire biographique et critique*, Paris, Mengès, 493 p.
Laisney F. (1986), *Règle et règlement: la question du règlement dans l'évolution de l'urbanisme parisien 1600-1902*, Paris, (étude manuscrite consultable à l'A.P.U.R., service documentation).
Laugier M.-A. (1755), *Essai sur l'architecture*, nelle édition, Paris, (1° éd. 1753).
Le Corbusier (1923), *Vers une architecture,* Paris, G. Crès et Cie.
Le Corbusier (1924), *Urbanisme*, Paris, G. Crès et Cie.
Le Corbusier (1935), *La ville radieuse*, Paris, Vincent, Fréal & Cie, cité ici dans l'éd. de 1964.
Le Corbusier (1937), *Quand les cathédrales étaient blanches. Voyage au pays des timides*, Paris, Plon, cité ici dans l'éd. de 1971.
Le Corbusier (1941), *Sur les 4 routes*, Paris, Gallimard, 236 p.
Moos S. von (1991), "Machine et Nature : notes à propos de l'unité d'habitation de Marseille", *Le Corbusier et la Nature*, actes des rencontres des 14-15 juin 1991, Paris, Fondation le Corbusier, 1991, pp. 39-48.
Patte P. (1765), *Monuments érigés en France à la gloire de Louis XV*, Paris.
Patte P. (1769), *Mémoires sur les objets les plus importants de l'architecture*, Paris.
Picon A. (1988), *Architectes et ingénieurs au siècle des Lumières*, Marseille, Parenthèses, 317 p.
Rasmussen S.E. (1934), *Londres*, cité ici dans l'éd. française de 1990, Paris, Picard, 367 p.
Rey A. et al. (1928), *La science des plans de villes. Ses applications à la construction, à l'extension, à l'hygiène et à la beauté des villes; orientation solaire des habitations*, Paris, Dunod, 495 p.
Vidler A. (1968), "The idea of unity and Le Corbusier's urban form", *Architects' year book*, XII, 1968, pp.225-237.
Voltaire F.-M. Arouet dit (1749), *Des embellissements de la ville de Paris*, Paris, éd. critique de M. Waddicor, *The Complete works of Voltaire*, vol.31b, Oxford, The Voltaire Foundation Taylor Institution, 1994, pp.199-233.

Notes

1 Le Corbusier 1935, p.92.
2 Le Corbusier 1935, p.91.
3 Beaumont 1785, p.32.
4 Patte 1769, p.5.
5 Patte 1769, p.20.
6 “Menace sur Paris ” est le titre d’un sous chapitre de *La ville radieuse*, pp.98-103.
7 Le Corbusier 1935, p.98.
8 Patte 1769, p.5.
9 Patte 1769, p.5.
10 Le Corbusier 1941, pp.99-100.
11 Voltaire 1749, p.217.
12 Patte 1769, p.4.
13 Le Corbusier 1935, p.93.
14 Le Corbusier 1941, p.122.
15 Voir sur ce thème Ansay et Schoonbrodt 1989, pp.231-264.
16 L'expression est de Gallet 1995, p.394.
17 Patte 1765, p.222.
18 Le Corbusier 1935, p.93.
19 Patte 1769, p.63.
20 Voir sur ce point Vidler 1968.
21 Le Corbusier 1924, p.21 —cette expression est extraite du chapitre 2 intitulé “ L’ordre ”.
22 Le Corbusier 1923, p.33.
23 L'expression est de Picon 1988, p.176.
24 Voir Patte 1765, p.222.
25 Laugier 1755, p.224.
26 Dussausoy 1767, p.129.
27 *Le Monde* du mardi 15 janvier 2002, p.16.
28 Anonyme 1784, pp.3-4.
29 Le Corbusier 1941, p.190.
30 Le Corbusier 1937, p.80.
31 L'expression est de F. Edelmann —voir à ce sujet le dossier récent “Voiture et ville:état des lieux” publié dans le journal *Le Monde*, jeudi 20 septembre 2001.
32 Patte 1769, pl. II.
33 Sur cette question voir l'étude pionnière de Etlin 1977 et l'ouvrage de Corbin 1982.
34 Sur les règlements de voirie parisiens voir Laisney 1986.
35 Sur le thème des hôpitaux et de la politique de la santé au XVIIIe siècle voir Foucauld *et al.* 1979.
36 Patte 1769, pp.60-61.
37 Beaumont 1785, p.33.
38 Voir notamment Rey *et al.* 1928.
39 Voir sur ce thème Claude 1989.
40 Frémin 1702, pp.190-192.
41 Le Corbusier 1941, p.97.
42 Le Corbusier 1937, p.82-83. Suit un paragraphe où l'auteur exprime son admiration pour “ Central Park ”.
43 Interview de B. Delanoë, *Le Monde* du mardi 15 janvier 2002, p.16.
44 Voir Darin 2000.
45 Rasmussen 1934, p.335.
46 Voir Moos 1991 —l'auteur, évoquant l'Unité d'Habitation de Marseille, explique le rapport scénique qu'entretiennent nature et architecture chez Le Corbusier.
47 Voir sur ce thème et celui de la “green architecture” Edwards et Du Plessis 2001.