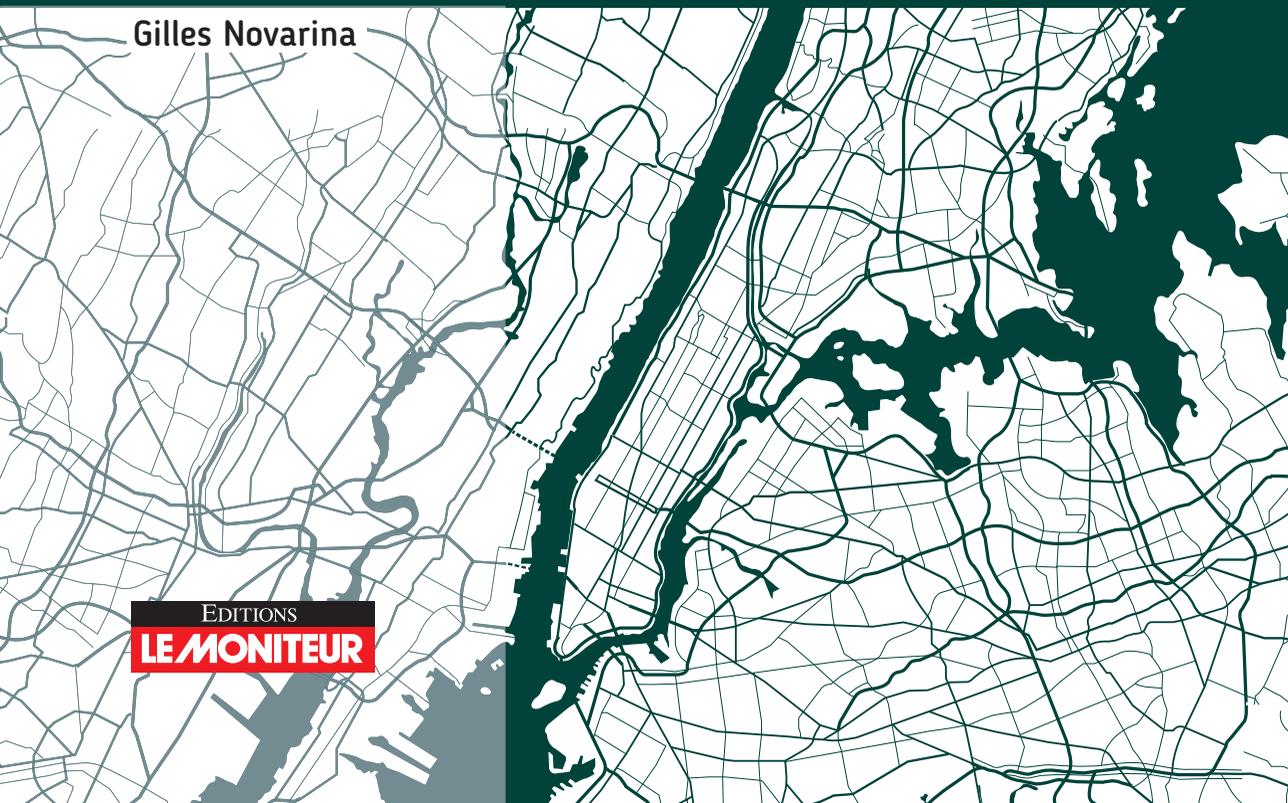




L'art et la raison

Histoire de l'urbanisme de la Renaissance à nos jours

Gilles Novarina



EDITIONS
LE MONITEUR

Sommaire

| | |
|---|-----|
| Préface | 7 |
| Introduction | 9 |
| 1 La ville régulière | 19 |
| Les premiers pas de la ville régulière : de la Renaissance au baroque | 21 |
| L'urbanisme haussmannien | 45 |
| Le réformisme social et urbain de Cerdà | 67 |
| 2 La ville organique | 87 |
| Camillo Sitte ou l'invention de la ville historique | 89 |
| La <i>garden city</i> en Angleterre | 105 |
| Le modèle de la <i>garden city</i> et sa diffusion | 133 |
| La théorie de la ville organique | 169 |
| 3 La ville moderne | 185 |
| Congrès internationaux d'architecture moderne et Charte d'Athènes | 187 |
| Construction de l'État-Providence et premières expérimentations en France | 209 |
| La modernité ordinaire des grands ensembles | 237 |
| Le plan INA-Casa : mettre un frein au chômage par la construction de logements ouvriers | 259 |
| Dissensions au sein des CIAM et constitution du Team 10 | 269 |
| Les <i>New Towns</i> britanniques | 283 |
| 4 Les débats contemporains : construire des alternatives au modernisme | 299 |
| La typo-morphologie italienne : émergence et diffusion d'un modèle | 301 |
| Planification territoriale et projet urbain en Italie à la fin des années 1990 | 313 |
| L'École française du projet urbain | 333 |
| Le <i>New Urbanism</i> aux États-Unis | 359 |
| Conclusion | 379 |
| Table des matières | 389 |

Les origines de la notion de système du vert

La notion de système du vert, reprise aujourd'hui en France sous le nom de « trame verte » et « trame bleue » dans le Code de l'environnement, a une double origine. Elle remonte aux premières réflexions des paysagistes français (Alphand, Forestier) puis américains (Olmsted), qui développent l'idée d'avenues promenades (*parkways*) reliant les jardins et parcs publics pour constituer ce que Jean-Claude Nicolas Forestier appelle un système de parcs. Elle emprunte aussi aux recherches de l'écologie du paysage, une discipline qui émerge en Allemagne avec Carl Troll (1939) et cherche à conjuguer géographie et écologie. S'intéressant aux interactions entre organisation de l'espace

et processus écologique, l'écologie du paysage montre que la fragmentation des habitats (de la faune et de la flore), consécutive à la diffusion de l'urbanisation, entraîne une diminution de la biodiversité. La préservation et la remise en bon état des corridors écologiques deviennent, en milieu anthropisé, un enjeu majeur de protection de l'environnement.

Source : Nathalie Blanc, Teddy Arif, Philippe Boude, Laure Cormier, « Une histoire entre aménagement et écologie », in Philippe Clergeau, Nathalie Blanc (dir.), *Trames Vertes et Bleues. De la recherche scientifique au projet urbain*, Paris, Éditions du Moniteur, 2013, pp. 25-33.

différents espaces composant ce système une fonction écologique particulière (réservoir de naturalité, espaces tampons entre zones naturelles et zones urbanisées, corridors écologiques) et s'interroge sur les conditions de leur interconnexion. Il y a là les prémices d'une approche qui se généralise, à partir des années 2000, dans les différents exercices de planification, sous le nom de trame verte et bleue, charpente paysagère, maillage vert, réseaux écologiques, *blue and green ribbons* ou *green infrastructures*.

La reconstitution des systèmes apparaît, aux yeux des deux architectes-urbanistes, comme un moyen privilégié de restructuration de la ville diffuse et de renforcement de ses qualités.

Conjuguer plan et projet

La ville contemporaine diffère donc profondément de la ville moderne et doit conduire les urbanistes à élaborer de nouvelles stratégies cognitives et à renouveler leur approche du projet urbanistique : « Le caractère fractal de la ville contemporaine est incontournable, s'y opposer est vain, revenir à l'îlot et à la construction sur son périmètre, retourner au langage de la ville du XIX^e siècle, comme cela est pratiqué dans de nombreux projets, conduit à faire un pas en arrière injustifié... ». Il convient donc de multiplier les angles de lecture de cette ville contemporaine, en s'affranchissant des images préconçues : écoute des habitants, des acteurs économiques et sociaux, relevés et analyses techniques, reportages photo et exploration projectuelle figurent au rang des méthodes utilisées.

L'outil que constitue le plan d'urbanisme et la réglementation qui l'accompagne ont été pensés, dans un contexte de croissance urbaine rapide, comme des moyens de limiter la spéculation foncière et immobilière. Les règles sont formulées en termes d'obligations ou d'interdictions et visent à limiter les densités ou les hauteurs ou bien à inciter au financement d'équipements publics par les promoteurs privés. Si

cette approche traditionnelle de la planification apparaît largement dépassée, il n'est pas envisageable de prêcher pour autant le refus de toute règle, mais au contraire d'engager une réflexion approfondie sur le contenu le plus adapté à la complexité de la ville contemporaine. Il faut donc utiliser de manière simultanée plusieurs approches du projet urbain : « [...] La ville contemporaine exige que l'on recoure simultanément à toutes les modalités du projet urbanistique. Densités, emprises au sol, hauteurs des constructions, distances entre les édifices, principes d'implantation, critères de performance peuvent permettre de dessiner l'espace urbain d'une manière sophistiquée et ouverte, comme aurait pu le permettre le zoning, s'il est utilisé de manière consciente et imaginative, comme peut bien évidemment y contribuer un ensemble stratégiquement organisé de projets qui investissent des lieux ou des thématiques spécifiques »⁹. Pour dépasser la vision linéaire du processus de planification, selon laquelle il faut passer du schéma stratégique au plan réglementaire et enfin au projet opérationnel, Secchi et Viganò préconisent de combiner les démarches de plan et de projet. Dans leurs plans régulateurs, ils mènent de front :

- une approche globale qui débouche sur l'identification des systèmes, sur l'élaboration de stratégie de consolidation de ces systèmes et sur la mise au point de règles et de normes visant à encadrer le processus de transformation territoriale ;
- des approfondissements sur des secteurs géographiques particuliers, donnant lieu à la production de projets-guides, qui constituent des lignes directrices pour l'action des acteurs et investisseurs privés.

Cette distinction entre projet norme et projet guide est reprise quelques années plus tard dans la législation française de l'urbanisme. La loi *Solidarité et renouvellement urbain* du 13 décembre 2000 remplace le Plan d'occupation des sols par le Plan local d'urbanisme et distingue le règlement auquel les projets opérationnels doivent être conformes et les orientations d'aménagement et de programmation avec lesquelles ils doivent être compatibles.

Secchi et Viganò préconisent par ailleurs une approche plurielle des normes. À côté des règles au caractère contraignant, existent des normes alternatives, des lignes-guide, des orientations, des schémas dessinés, qui visent non pas à interdire, mais à orienter ou à inciter.

Enfin, ils mettent l'accent sur la nécessité de réfléchir à la fois à des orientations à moyen terme et à des actions à court terme. Les orientations portent sur les éléments structurants du territoire (notamment sur les systèmes) et peuvent avoir en tant que besoin un contenu détaillé et parfois contraignant, comme dans le cas de la protection ou de la remise en état d'un corridor écologique. Les actions portent sur des secteurs géographiques particuliers et leurs effets sur l'ensemble du territoire sont plus limités. Dans ce cas, un desserrement du cadre réglementaire permet une plus grande liberté d'action pour les concepteurs.

S'ils sont d'accord avec l'idée d'une flexibilité du plan régulateur, Secchi et Viganò prônent l'exploration de scénarios alternatifs de transformation du territoire pour montrer aux décideurs publics et aux acteurs privés une large palette de possibilités d'action.

La ville poreuse

Dans des expériences plus récentes de planification, Secchi et Viganò enrichissent encore leur analyse de la mobilité dans la ville diffuse et c'est sur cette base qu'ils établissent la notion de « ville poreuse ». Lors de l'élaboration du Plan territorial de coordination de la Province de Lecce (Salento), dans l'extrême Sud-Est de

ville et de chaque territoire de l'autre. Le progrès est ici pensé comme un prolongement d'une évolution (ou comme une bifurcation par rapport à cette évolution) dont les urbanistes s'attachent à retracer les grandes étapes grâce à un travail cartographique.

L'analyse du machinisme par les Modernes est d'une tout autre nature. Le remplacement de l'artisanat par la grande industrie, l'apparition des vitesses mécaniques, les nouvelles technologies de construction, la croissance démographique et l'urbanisation rapide constituent autant de problèmes nouveaux que les sociétés n'ont jamais eu à affronter. Il est donc utopique de se plonger dans le passé pour trouver des solutions. Il faut, au contraire, accepter un saut dans l'avenir et inventer une nouvelle forme de ville adaptée au machinisme et au progrès technique. Ce culte de la nouveauté, qui constitue le trait commun de toutes les avant-gardes qui ont marqué l'histoire des pays développés depuis le début du XX^e siècle, débouche sur une apologie de la rupture et une dénonciation du caractère illusoire de toute forme de continuité.

La question du logement au cœur des préoccupations d'urbanisme

Souhaitant une implication de l'État dans la renaissance de l'architecture et de l'urbanisme, les architectes modernes ne peuvent que remettre en cause la division des rôles entre secteur public et secteur privé, qui a été établie par Haussmann et demeure en vigueur dans l'urbanisme organiciste des années 1920. Le Corbusier dénonce à ce propos la vision réductrice de l'urbanisme de circulation à laquelle se résume, selon lui, l'expérience haussmannienne : « L'urbanisme exprime la manière d'être d'une époque. Il s'est attaqué jusqu'ici qu'à un seul problème, celui la circulation. Il s'est contenté de percer des avenues ou de tracer des rues, constituant ainsi des îlots bâtis dont la destination est laissée au hasard des initiatives privées. C'est là une vue étroite et insuffisante de la mission qui lui est dévolue... »⁵.

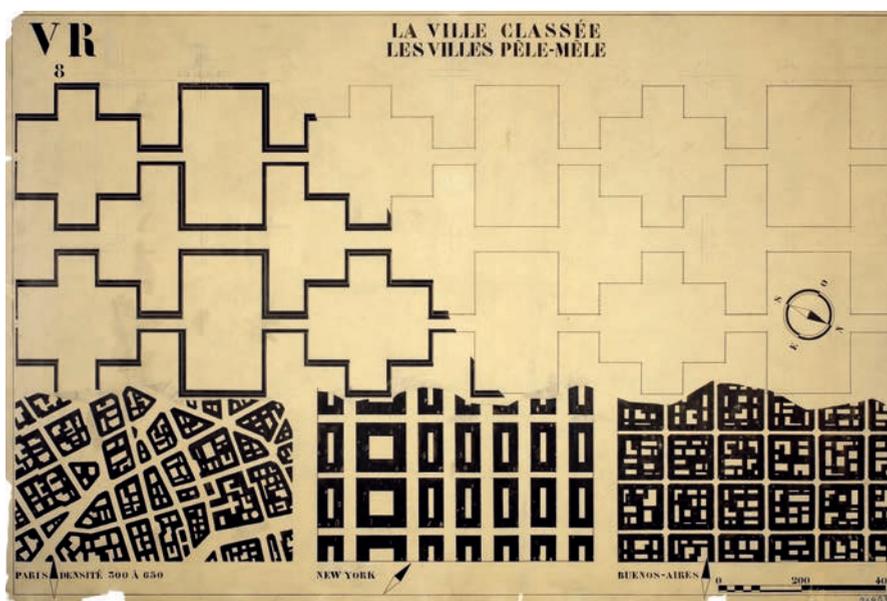


Fig. 8.2. La ville classée et la ville pèle mèle.

Source : Le Corbusier, *La ville radieuse*, op. cit., p. 164. © F.L.C./Adagp, Paris, [2023].

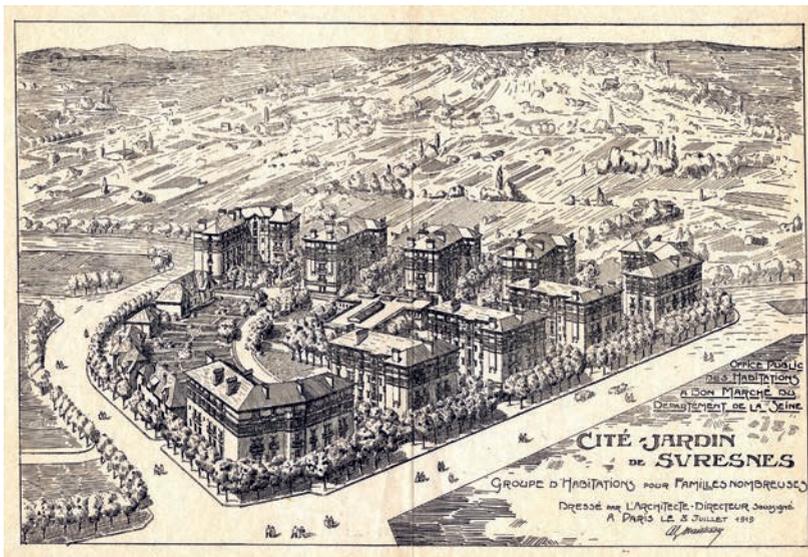


Fig. 6.9. (suite) Élévation du premier îlot de la cité-jardin, inv. 997.00.619.
Source : MUS.

Dumail, qui achève la cité à partir de 1938, intègre son intervention au plan dressé par son prédécesseur, contribue à la densification de la cité-jardin, en remplaçant certains ensembles de maisons par des immeubles collectifs, et participe à l'introduction d'une architecture moderne. Il tente d'introduire, dans une partie centrale de la cité, un ensemble d'immeubles dominé par une tour, reprenant à son compte l'idée de Sellier, selon laquelle le gratte-ciel constitue une déclinaison moderne du donjon du château, du clocher de l'église ou du beffroi, qui constituaient des lieux de ralliement dans les villages ou villes médiévales. Les nombreuses esquisses dessinées par Dumail permettent d'étudier le recours à une ossature en béton armé mais ne sont pas mises en œuvre.

Garden city et cité-jardins

L'OPHBM du Département de la Seine n'a donc jamais cherché à reproduire fidèlement le modèle de la *garden city*. Les responsables de l'Office, qu'il s'agisse de son président Henri Sellier ou des architectes de son entourage ont, à maintes reprises, refusé la création de villes complètes, indépendantes des agglomérations existantes. Dans le prolongement des *garden suburbs*, ils ont préconisé la réalisation de faubourgs-jardins, permettant de rééquilibrer le développement de l'agglomération parisienne en faveur de la banlieue. Ils ont opposé le réalisme de leur démarche au caractère utopique de l'expérience anglaise.

Les quinze cités-jardins du Grand Paris ont en effet été conçues et réalisées sous la responsabilité d'un établissement public et sont le fruit d'un dialogue entre élus et architectes. Il n'y a pas eu de volonté d'impliquer les futurs habitants comme ce fut le cas, dès l'origine et encore aujourd'hui, dans la gestion communautaire de la *garden city* de Letchworth comme d'ailleurs du *garden suburb* de Hampstead. Sellier s'inscrit en effet dans une tradition du socialisme municipal qui accorde une place privilégiée aux représentants élus dans la conduite des réformes économiques et sociales.

La cité-jardins à la française se distingue de la *garden city* sur un autre point : la place accordée à la maison individuelle. Cette place est prépondérante dans l'expérience anglaise, alors qu'elle devient rapidement

Camillo Sitte ou l'invention de la ville historique

Les réactions vis-à-vis de la ville régulière s'élèvent rapidement de la part de personnalités ou d'associations attachées à défendre le patrimoine architectural et urbain que représente la ville ancienne. Au premier rang des initiateurs d'une telle démarche, il faut citer l'architecte viennois Camillo Sitte, connu principalement pour la publication en 1889 de son livre, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, qui fait l'objet en 1912 d'une première traduction en français par Camille Martin avec comme titre *L'art de bâtir les villes*. Daniel Wieczorek, tout en affirmant que la traduction du titre allemand est *L'urbanisme selon ses fondements artistiques*, reprend pour sa nouvelle édition en 1981 le titre proposé par Camille Martin afin de ne pas dérouter le lecteur. Le débat sur le titre de cet ouvrage renvoie à la volonté de rattacher Camillo Sitte au pré-urbanisme ou, au contraire, d'en faire l'un des fondateurs de la nouvelle discipline qui émerge à son époque, à savoir l'urbanisme.

Vienne, capitale impériale et le projet du ring

Afin de comprendre la portée de la réflexion de Camillo Sitte, il est nécessaire de prendre en compte les débats qui ont lieu au cours de la deuxième moitié du XIX^e siècle à propos de l'extension de la capitale impériale qu'est Vienne. Depuis la chute en 1815 de l'Empire français, l'Autriche-Hongrie est devenue une grande puissance à l'échelle européenne. Placée au centre de la Mittle Europa, elle réunit une grande diversité de nationalités. Vienne, autrefois résidence des Habsbourg, s'affirme comme une grande capitale sur les plans administratif, économique et culturel. Des travaux d'embellissement sont alors envisagés pour permettre à Vienne d'accéder pleinement au statut de capitale.

Le projet le plus connu, le *ring*, dont l'initiative revient à l'empereur François-Joseph I^{er}, participe de cette volonté de transformation. Depuis le début du XVII^e siècle, Vienne connaît une situation particulière, puisqu'elle possède deux enceintes : l'une, autour de la ville médiévale ou Altstätt, l'autre autour des faubourgs appelés aussi Vororte. Un glacis, de 500 à 1 000 mètres de large selon les endroits, maintient une séparation entre la ville administrative d'un côté, la ville résidentielle de l'autre (photo 4.1).

En 1857, quelques années donc après que le baron Haussmann a engagé les premières percées à Paris, l'empereur d'Autriche entreprend de démolir l'enceinte médiévale et de créer un boulevard arboré. En 1858, un concours est lancé pour l'aménagement des terrains rendus libres par la démolition des fortifications et la récupération du glacis. Il est décidé que 4/5^e des espaces ainsi libérés seront dévolus aux bâtiments et espaces publics et 1/5^e aux édifices privés. En 1859, pour suivre la mise en œuvre des travaux, une commission est mise en place qui associe des représentants de l'administration et les trois architectes lauréats du concours. La réalisation du ring, boulevard de 5,3 kilomètres de long et de 57 mètres de large, qui ceinture la ville dans sa quasi-totalité (le ring n'étant interrompu que par le

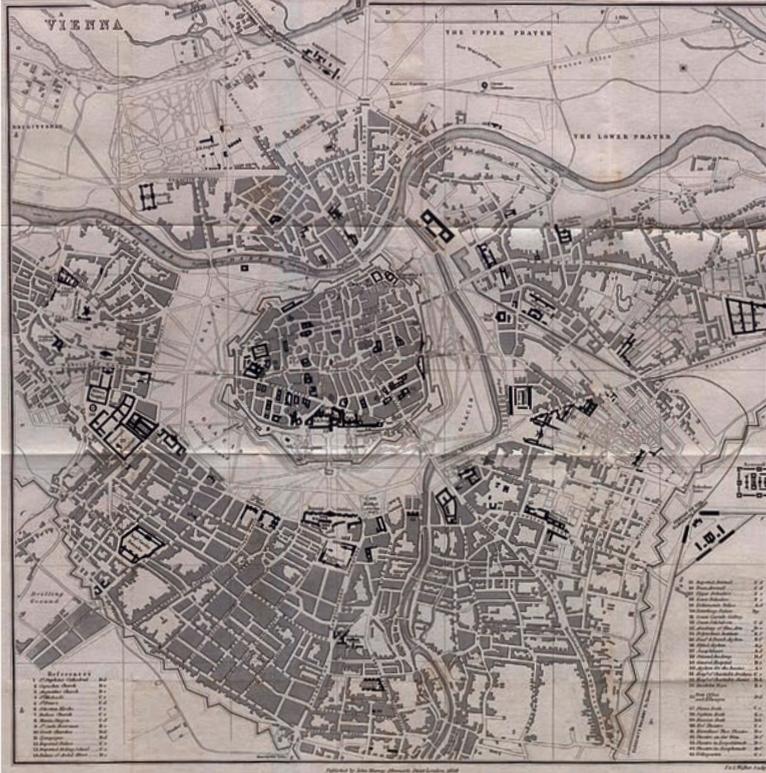


Photo 4.1. La ville de Vienne au XVIII^e siècle.
Source : John Murray, 1858.

Danube), n'est qu'un élément d'un projet plus vaste qui comprend aussi l'implantation de bâtiments monumentaux destinés à accueillir le Parlement, les ministères, l'Hôtel de Ville et différentes institutions culturelles (musée, théâtre, opéra...), ainsi qu'un véritable système de parcs et jardins publics. À l'extérieur de ce premier anneau d'urbanisation, le plan d'extension prévoit un ensemble de quartiers implantés en éventail autour de la ville, et dont le plan est un damier. La ville médiévale fait, dans le même temps, l'objet d'une série d'interventions plus ponctuelles de restructuration.

Le ring, s'il n'a pas l'ampleur des projets conduits par Haussmann à Paris, contribue à restructurer en profondeur Vienne et donne naissance à un nouveau paysage urbain aisément reconnaissable de nos jours (photo 4.2).

Ce projet, parce qu'il est fondé sur une volonté réitérée de régularité du plan de ville, est l'objet de débats et de discussions. Dès sa mise en œuvre, il suscite des critiques de la part d'architectes – au premier rang desquels Camillo Sitte – qui y voient un signe de l'appauvrissement esthétique de l'urbanisme des ingénieurs qui font prévaloir des critères techniques et fonctionnels. Il suscite aussi malgré tout l'enthousiasme d'autres architectes – parmi lesquels Otto Wagner – qui y perçoivent la première étape d'un projet plus ambitieux encore de restructuration de l'ensemble du territoire (urbain et rural) de Vienne.



Photo 4.2. Espaces publics et bâtiments administratifs le long du Ring, Vienne (Autriche).
© Photo 5000 / dudlajzov / Igor Tichonow / Stock.adobe.com.

Étude de la ville historique

Pour les tenants de la ville régulière, le « bon plan » résulte de l'application de principes géométriques : tracés urbains rectilignes, murs se coupant à angle droit sauf dans les immeubles d'angle, symétrie des constructions, hauteur des percements supérieure à leur largeur, relation entre hauteur de l'immeuble et largeur de la rue... Et ces principes, parce qu'ils s'appliquent quels que soient les contextes géographiques ou historiques, conduisent à juger les irrégularités de la ville existante (la référence à la ville médiévale est ici constante) comme anormales car contraires à la rationalité géométrique. La ville historique possède donc une valeur négative pour les défenseurs de la ville régulière.

Dans son ouvrage *Der Städtebau*, Sitte prend le contre-pied de cette approche : « Cet objectif – offrir aux habitants de la cité la sécurité et le bonheur – n'est réalisable que si la construction des villes

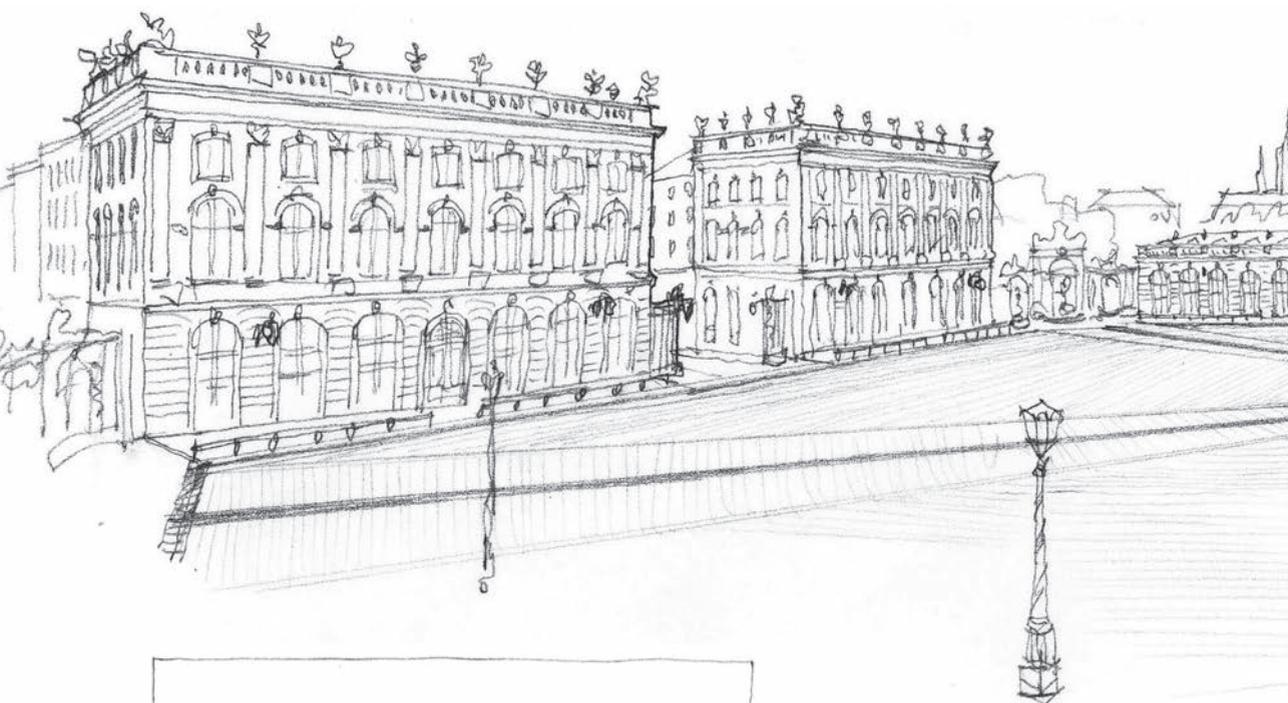
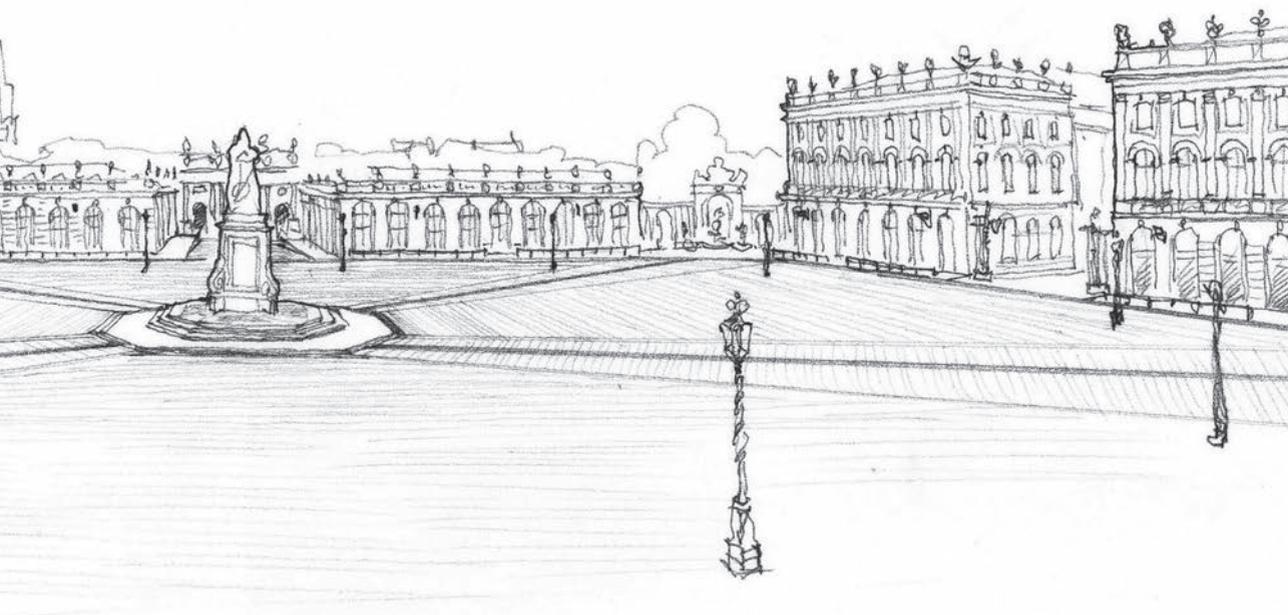


Fig. 1.2. Dessin de la place Stanislas – Nancy (1752).
Source : Denis Dodeman architecte – projet P.Y. Caillault ACMH.



Fig. 1.3. Détail de la place Stanislas
Source : Denis Dodeman architecte – projet P.Y. Caillault ACMH.



et frère du premier ministre de la Régente. Il aboutit à une extension de la surface de la ville de 50 %. Le projet dressé par Jean Lombard est un simple plan de lotissement (fig. 1.4) qui doit accueillir les nouvelles demeures des détenteurs de charges et d'offices constituant la bourgeoisie de la ville. Les espaces publics sont réduits à la portion congrue : deux rues principales (à peine plus larges que les voies secondaires) qui se croisent sur une place carrée de moins de 400 m² (photo 1.6). Les îlots rectangulaires sont de faible profondeur (30 m) et accueillent des hôtels particuliers avec un jardin et des annexes.

Comme à Nancy pris en exemple précédemment, se pose la question de faire coïncider la géométrie des tracés viaires de la ville ancienne et de la ville nouvelle. L'aménagement de cette interface, non prévue à l'origine, se fait sous la pression des habitants et donne naissance (1651), en lieu et place d'îlots prévus par le plan Lombard, à un cours (334 m de longueur, 40 m de largeur) planté et agrémenté de fontaines (photo 1.7).

L'invention du modèle de la ville baroque

L'étymologie du terme « baroque » renvoie à l'idée d'irrégularité, de bizarrerie, puis d'extravagance, tant et si bien que l'Âge Baroque est souvent considéré comme une période artistique au cours de laquelle les caprices des artistes remplacent le respect des règles de proportion, de symétrie et de perspective. Benedetto Croce, par exemple, définit le baroque comme une sorte de laid qui « n'obéissant pas à la loi de cohérence artistique, se rebellant contre elle ou la contournant, répond de façon évidente à une autre loi qui ne peut être que celle du bon plaisir, de la commodité, du caprice »⁷. À l'inverse, Lewis Mumford

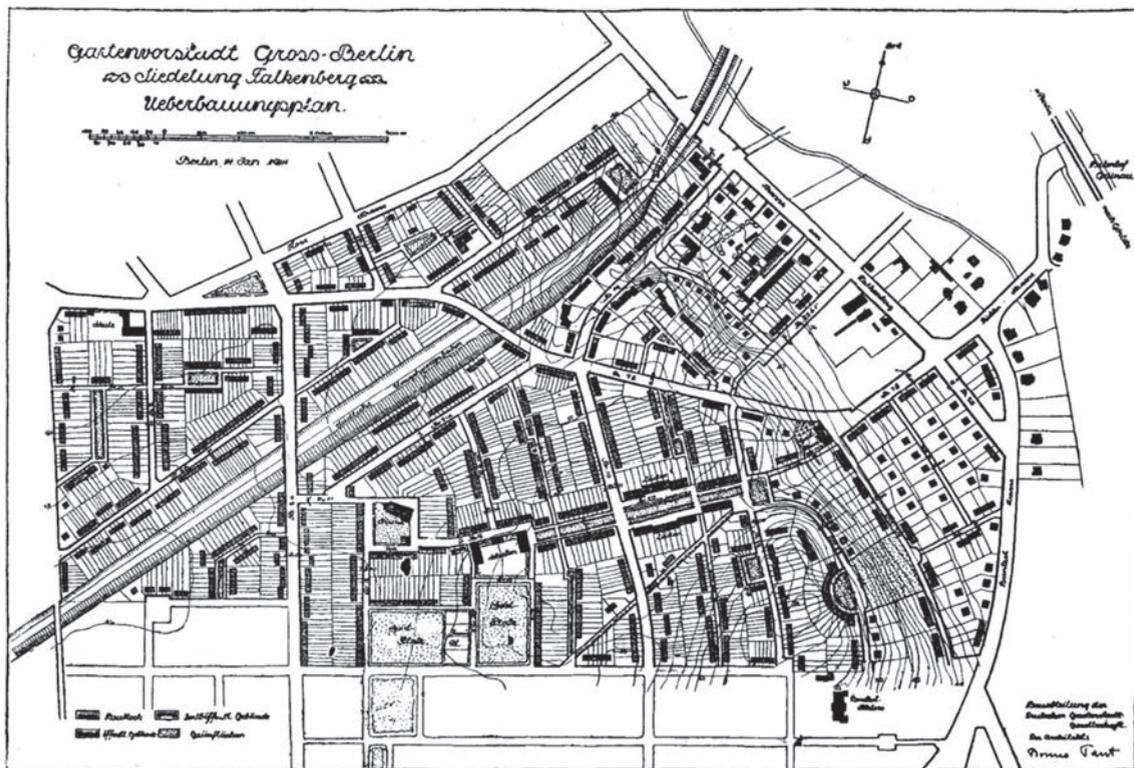


Fig. 6.11. Plan directeur de la cité-jardin de Falkenberg.
Source : Bruno Taut, 1912.

Bruno Taut, architecte de la Gartenstadt

Bruno Taut applique dans les cités-jardins, dont il est l'initiateur avant le premier conflit mondial, la conception de l'urbanisme formulée dans ses écrits. Dans le plan qu'il dessine pour la cité-jardin de Falkenberg (1912), il reprend à son compte la pratique des irrégularités préconisée par Unwin et un jeu subtil entre symétrie et asymétrie qu'il emprunte à son professeur Theodor Fischer. Il organise la composition urbaine à partir d'un axe central qui prend la forme d'une place large de 35 à 40 mètres, où sont implantés les commerces. Cette place linéaire est fermée à son extrémité par une école et une église (fig. 6.11). Mais cette première réalisation du couronnement de la ville est brusquement stoppée par le déclenchement des hostilités entre l'Allemagne, la France et la Grande-Bretagne en 1914.

La République de Weimar

Droit au logement et émergence des entreprises sociales de construction

Le premier conflit mondial et les démolitions qu'il engendre aggravent la crise du logement en Allemagne. Les associations pour la promotion de logements bon marché, comme l'Association du Grand Berlin, sont rejointes par des responsables de la DGG. Alfred Otto, ancien trésorier de la DGG, intègre par exemple la Fédération allemande des coopératives de construction, avec laquelle collaborent

central. Il y a un paradoxe à ce que ce plan, imposé par Madrid, soit depuis une trentaine d'années célébré comme un élément du patrimoine urbain de Barcelone et par là même de sa catalinité. L'organisation en 1994 par la Généralité de Catalogne d'une vaste exposition (qui circule par la suite dans plusieurs villes européennes) est une manifestation de cette patrimonialisation du plan Cerdà, comme celle organisée en 2009-2010 à l'occasion des 150 ans de ce même plan.

Le projet de réforme et d'extension de Barcelone

Le mémoire qui accompagne le plan de 1859 est extrêmement détaillé et aborde une longue liste de points particuliers qui vont de l'habitat, aux voies et espaces publics, en passant par l'adduction d'eau, les égouts, la circulation de l'air, les moyens de transport. Tout au long du texte affleurent les préoccupations hygiénistes typiques des techniciens œuvrant pour la réforme sociale dans la seconde moitié du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle. Une dernière partie du mémoire, qui se présente comme une synthèse, justifie les formes urbaines choisies pour l'extension de Barcelone. Le plan de l'*ensanche* se présente sous la forme d'un quadrillage régulier résultant du découpage de l'espace par des rues de 20 m de large, qui se coupent à angle droit et se décomposent en une chaussée de 10 m et deux trottoirs de 5 m chacun (photo 3.4). Il est à noter, à ce propos, que Cerdà propose un partage équilibré de l'espace public entre les piétons et les voitures (à l'époque hippomobiles).

Le tracé des voies fait apparaître en négatif le découpage des îlots ou « intervoies »⁴. Définis comme des *urbes* élémentaires, les îlots doivent favoriser le séjour et la protection des habitants contre les nuisances

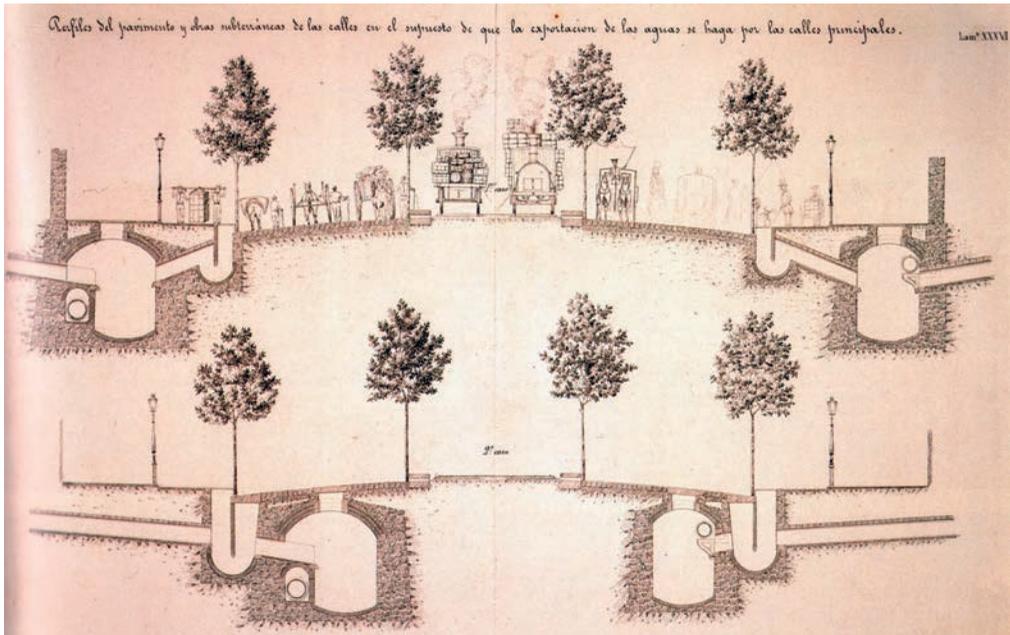


Photo 3.4. Plan de l'Eixample de Barcelone. Section de rue du projet « Plan Cerdà ». 1859.
Coupe d'une voie de 35 m.

Source : Cerdà. *Ciudad y territorio*, op. cit., p. 207 (Fondation catalane pour la recherche, Madrid).

Histoire de l'urbanisme de la Renaissance à nos jours

Cet ouvrage, richement illustré, replace les théories de l'urbanisme dans le contexte culturel, social, économique et politique de leur émergence. Il les met en perspective pour comprendre ce qui les unit ou les oppose.

Les trois premières parties du livre montrent comment la diversité des expériences d'urbanisme, qu'ont connues les villes depuis le XVI^e siècle, relèvent de trois modèles :

– le modèle de la ville régulière qui organise l'espace à partir de principes et règles de nature géométrique (formes simples, murs se coupant à angle droit, symétrie du plan des constructions, régularité des ouvertures, continuité des façades, rapport entre hauteur du bâti et largeur des voies) ;

– le modèle de la ville organique qui naît d'une critique de l'urbanisme haussmannien et s'appuie sur la géographie et l'histoire pour construire une action urbanistique qui prenne en compte les diversités spatiales et sociales ;

– le modèle de la ville moderne qui cherche à adapter les structures urbaines à un progrès technique et économique qui s'incarne dans la voiture et l'immeuble résidentiel.

La dernière partie montre comment ces modèles doivent être revisités pour répondre aux défis contemporains de la durabilité, de la résilience et de la transition écologique.

Ce livre constitue un outil au service des étudiants, des chercheurs et des professionnels en montrant comment théories de l'urbanisme et projets opérationnels interagissent pour penser les transformations de la ville et agir sur son devenir.

Gilles Novarina, professeur d'urbanisme à l'Université Grenoble Alpes, a dirigé l'Institut d'urbanisme de Grenoble de 2001 à 2011 et a été *visiting professor* au Politecnico di Torino. Il est actuellement chercheur au laboratoire Architecture Environnement & Cultures Constructives de l'École d'architecture de Grenoble. Ses recherches portent sur les théories de l'urbanisme, la planification territoriale, la requalification des zones d'activités économiques et les infrastructures vertes et bleues. Il a codirigé, avec Natacha Seigneuret, l'ouvrage *De la technopole à la métropole ? L'exemple de Grenoble*, paru en 2015 aux Éditions du Moniteur.

SOMMAIRE

Partie 1. La ville régulière : 1. Les premiers pas de la ville régulière : de la Renaissance au baroque. 2. L'urbanisme haussmannien. 3. Le réformisme social et urbain de Cerdà

Partie 2. La ville organique : 4. Camillo Sitte ou l'invention de la ville historique. 5. La *garden city* en Angleterre. 6. Le modèle de la *garden city* et sa diffusion. 7. La théorie de la ville organique

Partie 3. La ville moderne : 8. Congrès internationaux d'architecture moderne et Charte d'Athènes. 9. Construction de l'État-providence et premières expérimentations en France. 10. La modernité ordinaire des grands ensembles. 11. Le plan INA-Casa : mettre un frein au chômage par la construction de logements ouvriers. 12. Dissensions au sein des CIAM et constitution du Team 10. 13. Les *New Towns* britanniques

Partie 4. Les débats contemporains : construire des alternatives au modernisme : 14. La typo-morphologie italienne : émergence et diffusion d'un modèle. 15. Planification territoriale et projet urbain en Italie à la fin des années 1990. 16. L'école française du projet urbain. 17. Le *New Urbanism* aux États-Unis

