



HAL
open science

Quels rapports les habitants de Brisbane entretiennent-ils avec le module de répétition ?

Diane Glaunès

► To cite this version:

Diane Glaunès. Quels rapports les habitants de Brisbane entretiennent-ils avec le module de répétition ?. Architecture, aménagement de l'espace. 2015. dumas-01227901

HAL Id: dumas-01227901

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01227901>

Submitted on 12 Nov 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright

Mémoire de séminaire : conditions de consultation

Ce document est protégé par le droit d'auteur (art. L. 112-1 du Code de la propriété intellectuelle).

L'auteur du document accorde les droits d'usages suivant :

| | OUI | NON |
|------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| Consultation sur place | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Impression | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Diffusion Intranet | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Diffusion Internet | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Exposition | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Publication non commerciale | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Quel rapport les habitants de Brisbane entretiennent-ils avec le module de répétition

Mémoire - Séminaire Images De Villes
Diane GLAUNÈS



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Quel rapport les habitants de Brisbane entretiennent-ils avec le module de répétition

Mémoire - Séminaire Images De Villes
Diane GLAUNÈS

Mémoire de Mobilité à l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Toulouse, réalisé dans le cadre du Séminaire Images de Villes.

Lecteur : Nadja MONNET
Relecteur : Pierre WEIDKNNET

Équipe enseignante :
Clara SANDRINI
Mohammed ZENDJEBIL
Carl HURTIN
Caterine REGINENSI
Emilie CALVET
Nadja MONNET
Noël JOUENNE
Pierre WEIDKNNET
Thomas LEQUOY

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Remerciements

Je remercie toute l'équipe enseignante du séminaire Images de Villes, pour la diversité et la richesse des enseignements transmis

Je tiens à remercier tout particulièrement Nadja Monnet pour m'avoir suivi tout au long de ce semestre, m'avoir permis une appropriation complète du sujet ainsi que du terrain d'étude de ce mémoire et pour son accompagnement dynamique.

Mes remerciements vont aussi à l'équipe enseignante de l'Université Technologique du Queensland (QUT) pour l'apport de leurs savoirs et leurs ouvertures d'esprit vis à vis des étudiants étrangers.

Enfin je remercie les étudiants en architecture de QUT, pour leur accueil chaleureux, leur participation à mes recherches, leur écoute et leur patience.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Sommaire

| | |
|--|------|
| Préambule..... | p.9 |
| Introduction..... | p.13 |
| I. L'îlot Urbain comme module de répétition..... | p.15 |
| I.1 L'efficacité d'un module de répétition comme générateur de plan urbain | p.16 |
| I. 1.1 The Grid as Generator Martin Leslie | |
| I. 1.2 L'analyse de la ville future de David Grahame Shane | |
| I.2 Autres théories en corroboration avec cette thèse | p.21 |
| I-2-1 Le mouvement moderne et le cas du Corbusier | |
| I-2-2 Le cas de New-York: New-York Délire, Rem Koolhaas | |
| II. Le cas de Brisbane : Un module de répétitions comme urbanisation..... | p.27 |
| II-1 Les prémices d'une urbanisation | p.27 |
| II-2 Les Plan de Wade et Brunett: détermination d'un réel plan urbain | p.28 |
| II-3 Critique de ce module de répétition | p.31 |
| III. Une méthodologie urbaine de répétition d'un module appliqué à l'enseignement...p.33 | |
| III. 1 Présentation de l'exercice : Le cas d'étude de Southport | p.33 |
| III. 2 Analyse du site et hypothèse de réponse | p.33 |
| III. 3 Stratégies adoptées pour la ville de Southport | p.34 |
| III. 4 Exemple d'autres travaux étudiants | p.36 |
| Conclusion..... | p.39 |
| Bibliographie..... | p.41 |
| Tables des illustrations..... | p.43 |
| Annexes..... | p.45 |

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Préambule

Dans le cadre d'un échange à l'étranger avec l'université de QUT à Brisbane mon étude se tourne vers l'Australie et plus particulièrement sur le ville de Brisbane et sa périphérie.

L'Australie est un pays situé dans l'hémisphère Sud qui couvre la majeure partie de l'Océanie. Avec sa superficie de plus de plus 7 692 milles km² est le 6ème plus grand pays du monde : il peut être définie tel un pays-continent. Afin de mieux appréhender cet espace on peut comparer l'Australie à l'Europe.

La ville de Brisbane se trouve sur la cote Est dans l'Etat du Queensland et s'établit le long du fleuve du même nom. Elle est la capitale de cet état fédéré.

L'Australie abrite plus de 22 millions d'habitants en 2012, d'après le site gouvernemental de l'australie, (australia.gov.au), ce qui est trois fois inférieur à la population française sur un territoire onze fois plus grand. Elle est passée de 8 millions en 1950 à 22 millions en l'espace d'une soixantaine d'années. Néanmoins il est important de remarqué l'inégale répartition de cette population : Environ 90% de la population se concentre sur 3% du territoire, cet inégale répartition est du à une concentration forte sur le littoral ou se situe les 5 plus grandes villes du pays : Brisbane, Sydney, Melbourne, Adélaïde et Perth.

La population de Brisbane est d'environ 1 millions 600 milles habitants et est la ville la plus peuplé de tout l'État du Queensland.

Dans une note méthodologique nous devons, avant notre départ, poser des hypothèses sur le pays où nous allions être immergé pendant 6 mois. Il me semblait que les mentalités australiennes étaient beaucoup plus ouvertes que celle des Français. Il me paraissait donc judicieux de faire appel à un système d'entrevue comme moyens d'analyse afin de mieux comprendre leur perception de l'images des villes. Une fois arrivée à Brisbane je me suis rendu compte que les habitants de la ville de Brisbane que j'ai côtoyée étaient des personnes très avenantes au premier abord, mais qu'il était très difficile d'établir un rapport de proximité avec eux. Leur sympathie au premier abord laissait place à une sorte de pudeur, les rendant très difficilement accessibles. J'ai donc eu beaucoup de mal à cerner l'opinion des habitants de cette ville. Lors de mes voyages dans différentes ville tel que Sydney, Melbourne ou Cairns ce sentiment s'est renforcé, leur mode d'habitation est très individualiste, « chacun sa maison, son jardin bien gardé » explique peut-être cette préservation de leur intimité.

L'étude de l'ouvrage *l'invention des villes*, d'Yves Chalas¹, m'a permis de comprendre les différentes problématiques auxquelles les urbanistes sont confrontés lorsqu'ils essayent d'analyser l'image qu'ont les habitants d'une ville à travers la pratique d'interview : ils ont dû déceler le «vrai du faux». Il y a-t-il vraiment de fausses images de villes possible? C'est du moins ce que l'auteur explique dans cet ouvrage à travers l'analyse de trois types de discours. Tout d'abord un discours «d'ignorance», les personnes interrogées ne savent tout simplement que répondre. Dans un second temps un discours «d'imagerie», dans un but de «bien faire» les interviewés font appel pas à leur bon sens mais évoquent des préjugés, des idées toutes faites, des lieux communs et des clichés qui sont dans l'air du temps. Une fois décelés et éliminés ces éléments qui nuisent à une analyse objective, les chercheurs ont alors pu tirer des propos de la population un discours «d'existence», c'est celui-ci qui est le fondement de leur démarche : le vécu des personnes questionnées et leurs pratiques de la ville dont ils n'avaient pas une conscience claire et communicable s'est donc établi à travers ce discours d'existence. Cette méthode d'investigation met au premier plan l'imaginaire urbain, c'est en m'attachant à suivre cette technique d'entretiens que j'espérais réussir à interviewer les habitants de Brisbane. Pour obtenir un discours d'existence le plus clair possible il faut amener les personnes interrogées à se confier sur leurs habitudes d'usage de la ville, en d'autres termes il faut établir un questionnaire le plus ouvert possible pour que l'analyse soit la plus objective, neutre et impartiale possible. L'élaboration d'un questionnaire visant à analyser le rapport qu'ont les habitants de Brisbane avec leur modèle urbain, les différentes échelles, et l'identité de leurs villes me semblaient donc le premier pas de ma démarche.

1 Voir en annexe 1 la fiche de lecture de cet ouvrage

Questionnaire :

N'ayant que peu de rapport avec les Australiens, mon questionnaire s'est tourné vers les étudiants en architecture que je fréquentais là bas, soit un échantillon d'une quinzaine de personnes. En m'appuyant sur la démarche d'Yves Chalas il m'a paru important de poser des questions concises et fermées avec des choix précis.

Questionnaire: Perception australienne de la ville

What is the perfect word to describe Australian' cities?

| | |
|-------------|------|
| -Historical | |
| -Futuristic | |
| -Eclectic | 71% |
| -Harmonious | 29 % |

On your opinion what will best define the Australian way of life?

| | |
|---------------|-----|
| -Chill | 85% |
| -Intense | |
| -Hard working | 15% |
| -Quiet | |

What kinds of infrastructures do a city need most?

| | |
|--------------------------|-----|
| -Park | |
| -Public Transport | 85% |
| -Leisure Infrastructure | |
| -Cultural Infrastructure | 15% |

What kinds of infrastructures do Australian' cities are missing?

| | |
|--------------------------|------|
| -Park | |
| -Public Transport | 100% |
| -Leisure Infrastructure | |
| -Cultural Infrastructure | |

What kind of element is structuring a city?

| | |
|------------------------|-----|
| -Streets | |
| -Buildings | 25% |
| -Neighbourhood | 15% |
| -Public infrastructure | 55% |

Ce questionnaire m'a permis de mieux comprendre l'image que ces étudiants avaient de leur ville et des villes australiennes en générale. La première question montre bien une similitude entre mon regard sur Brisbane et le leurs, cette ville semble totalement éclectique, sans harmonie notable dans la constitution des bâtis et des espaces publics. La deuxième question visait à comprendre leurs modes de vie, d'après leurs réponses le mot qui qualifie le mieux leurs modes de vie semble être « chill » qui signifie être posé, tranquille. Lorsque l'on observe les horaires moyens de travail des australiens : 9h-17h, 5 jours par semaine, il semble en adéquation avec ce terme.

La troisième et la quatrième question devaient me permettre de comprendre ce dont les habitants de Brisbane manquaient le plus dans leur ville en terme d'infrastructure. Avec 15 étudiants sur 15 répondant à cette question par un manque de transport public il m'a semblait clair que les villes australiennes était, comme je le présageais bien plus orienté vers la voiture que vers les transports en public, mais que cette nécessité de s'ouvrir vers d'autre moyens de transport se faisait ressentir. Effectivement lors de mes déplacements dans Brisbane j'ai aussi été confrontée à ce manque de transport, utilisant beaucoup plus les taxis qu'en France. Enfin dans une dernière question je souhaitais comprendre ce qui pour eux structurer le mieux une ville, en d'autre terme quelles infrastructures étaient prépondérante dans une ville. Avec une majorité très légère de 8 étudiants contre 7, il semble que les bâtiments publics soit le moteur structurant d'une ville pour eux.

En conclusion, cette première approche de la perception des villes australiennes par les étudiants que je côtoyais m'a permis de mieux comprendre leurs points de vue de manière générale sur la ville. Cependant j'ai réalisé ce questionnaire avant d'avoir une véritable problématique. En effet celle-ci est issue de la synthèse de recherches, d'extraits de livres, d'articles et d'internet fait dans le cadre d'un semestre d'étude à la Queensland University of Technology de Brisbane. Les enseignements, discussions, lectures, cours et la façon dont j'ai arpenté la ville tout au long de se semestre on ainsi apporté un regard croisé, qui m'a permis de me diriger vers un questionnement plus précis que la simple perception des villes en Australie. Je me suis donc orientée vers le module de répétition et le rapport qu'entretenait les australiens avec celui-ci.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Introduction

Dans un premier temps, avant de partir en Australie, je m'interrogeais sur le rapport qu'entretiennent les australiens avec leurs villes. Quelles étaient les différentes perceptions de ville qu'ils pouvaient avoir ? C'est au fur et à mesure de mon voyage d'étude à Brisbane que s'est précisé mon questionnement.

En effet l'Australie est un pays avec une histoire que l'on peut qualifier de relativement courte si on la compare à l'Europe¹, son urbanisation c'est donc faite très rapidement. Terrain de jeu des anglais, ils ont profité de ces nouveaux terrains, libre de toute urbanisation, pour expérimenter les théories urbaines de la fin XIXème siècle de Fournier, Owen, ou encore Cerda et ont laissé leurs traces dans la composition des villes et dans l'imaginaire collectif des occupants du nouveau monde.

A l'heure actuelle, l'urbanisme est en complète remise en question sur les recherches formelle d'occupation d'un site « we are all trying to find ways of better using our urban land »². Il semble qu'une des questions primordiale reste l'efficacité des plans urbains déjà créé.

Le plan de Brisbane est l'expression d'une uniformité sociale théorique liée à l'industrialisation des moyens de production du bâtiment. Il m'importe donc, à travers ce mémoire, de mieux comprendre le rapport que les habitants de Brisbane entretiennent avec ce module de répétitions dont ils sont héritiers.

À premier vu, il semblerait que ce modèle de grille et de répétition d'îlot ne soit que purement théorique. C'est du moins l'idée que je me faisais à mon arrivé en Australie. En effet lorsque j'ai arpenté la ville, son centre et sa banlieue, il ne me semblait pas y avoir une cohérence urbaine du tout. Outre les rues placées de manière orthogonale, chaque îlot, de par son architecture, semblait complètement distinct. Y-a-t-il alors une véritable pensée urbaine de répétition du module ? Ou n'est-ce seulement qu'un principe urbain mis en place par les architectes colonialistes, aujourd'hui désuet ?

Nous verrons dans un premier temps au travers des différentes théories étudiées lors de mon échange avec l'Université de Queensland University of Technology de Brisbane à quel point l'héritage de ces théories urbaines est ancré dans leurs enseignements. Nous essaierons aussi de comparer leurs théories avec d'autres textes, corroborant ou non ces idées.

Dans un second temps nous expliquerons les principes d'établissement de la ville de Brisbane, appuyés sur ces théories précédemment expliquées. Puis nous essaierons d'apporter une conclusion critique à ce plan urbain.

Enfin nous verrons dans une troisième partie à quel point ce modèle d'urbanisation reste encore dans les mentalités australiennes, par l'explication d'un projet d'urbanisme réalisé dans le cadre de mon échange universitaire.

Le corpus rassemblé dans ce mémoire est issu d'apports théoriques reçus à la fois en Australie, sur mon terrain d'étude, mais aussi grâce aux apports théoriques faits dans le cadre du séminaire Images de Villes, lors de mon premier semestre. Ce corpus rassemble un questionnaire avec les étudiants en architecture de Brisbane, des citations de textes, des plans de relevés, des photographies et des exercices d'élèves de Brisbane.

1 Voir en annexe 2 l'histoire de l'Australie

2 Petter Hall, Introduction of The Grid as Generator, Architectural Research Quarterly, Volume 4, Issue 04, Summer 2000, p.309

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

I. L'îlot Urbain comme module de répétition

Afin de mieux comprendre le rapport qu'entretiennent les habitants de Brisbane avec la répétition du module, il semble tout d'abord important de définir ce que représente ce module, c'est à dire l'îlot urbain et dans quel type de plan urbain est-il répété.

Comme le dit P. Lombaerde, C. van den Heuvel: il n'existe aucune définition claire ou étymologique du terme « grille » "A clear definition of the grid, or an etymological explanation of the term, is lacking"¹

Cependant, afin de clarifier au mieux ce terme de planification urbain, une définition simple peut être notable expliquée par David Grahame dans son livre *Urban Design since 1945*: «The gridiron» correspond à un type de plan de ville où chaque rue s'inter-sectionnent en angle droit formant alors une grille.

Toujours d'après David Grahame Shane, cette forme urbaine existe depuis l'antiquité, en effet si l'on étudie le plan de Babylon, les routes droites et larges créées par Hammurabi s'entrecroisent presque en parfait angles droit. Ce modèle fut aussi fortement répandu dans la création des bastides, ces villes nouvelles du Sud-Ouest de la France durant le 13^{ème} et 14^{ème} siècle. Mais c'est surtout à la renaissance que ce modèle urbain devient populaire. Dès 1606 les nouvelles villes Allemandes, tel que Mannheim, sont planifiées en totalité par ces plans en grille. La question est: pourquoi les colonialistes et encore aujourd'hui les australiens urbanisent-ils leurs villes à l'aide de ce plan en grille ? Existe-t-il une théorie prouvant l'efficacité de ces modèles de villes?

Nous verrons dans une première partie à quel point le module de répétitions dans l'urbanisation des villes australiennes fait partie intégrante de leurs approches théoriques. D'une part à travers l'analyse du travail de l'écrivain Martin Leslie dans son livre : *the Grid as Generator*, étudié en Australie. Martin Leslie explique que l'on peut comparer le type de ville en grille à des endroits où l'on aurait placé un filet sur une terre vide. D'autre part, à travers l'analyse de la formation des villes de David Grahame Shane dans son livre *Urban Design since 1945*, nous essaierons de comprendre pourquoi le module de répétition semble un parti pris efficace pour urbaniser les villes de demain. Ces deux ouvrages étudiés lors des cours suivis à l'Université de QUT semblent pour les enseignants de Brisbane, la base de toute urbanisation.

Dans une seconde partie nous essaierons de trouver des corrélations avec d'autres théories urbaines. Chaque théorie sera expliquée succinctement, n'ayant pas la prétention, à travers ce mémoire, de pouvoir analyser les œuvres complètes de ces théoriciens.

La première théorie nous intéressant sera le cas de Le Corbusier dans son ouvrage *Urbanisme*. Son explication par la description de la ville radieuse semble en adéquation avec ce principe de module répéter à l'infini.

Le second ouvrage analysé est celui de Rem Koolhaas dans son livre *New-York Délire*. En effet, l'un des plans en grille les plus connus est celui de Manhattan, mais répond-il vraiment à un désir de répétition de module (d'îlot) ?

¹ PIET LOMBAERDE AND CHARLES VAN DEN HEUVEL, *Early Modern Urbanism and the Grid: Town Planning in the Low Countries in International Context*, Edition Brepols, 2011

I. 1 L'Efficacité d'un module de répétition comme générateur de plan urbain

I. 1.1 The Grid as Generator, Martin Leslie

Ce livre est à la base de la réflexion de tout les cours d'urbanisme que j'ai pu suivre en Australie. Il explique donc clairement la position urbaine qu'ont les habitants de Brisbane en rapport avec un module de répétition. En effet la problématique principale de l'auteur, Martin Leslie, est de se questionner sur l'adéquation des hypothèses de création de la doctrine du plan en grille avec son efficacité réelle une fois mise en place : « What is being questioned is the adequacy of the assumptions on which planning doctrine is based »¹. En d'autre terme l'auteur se demande à quel point le système de grille peut il être un générateur de forme urbaine dans une ville.

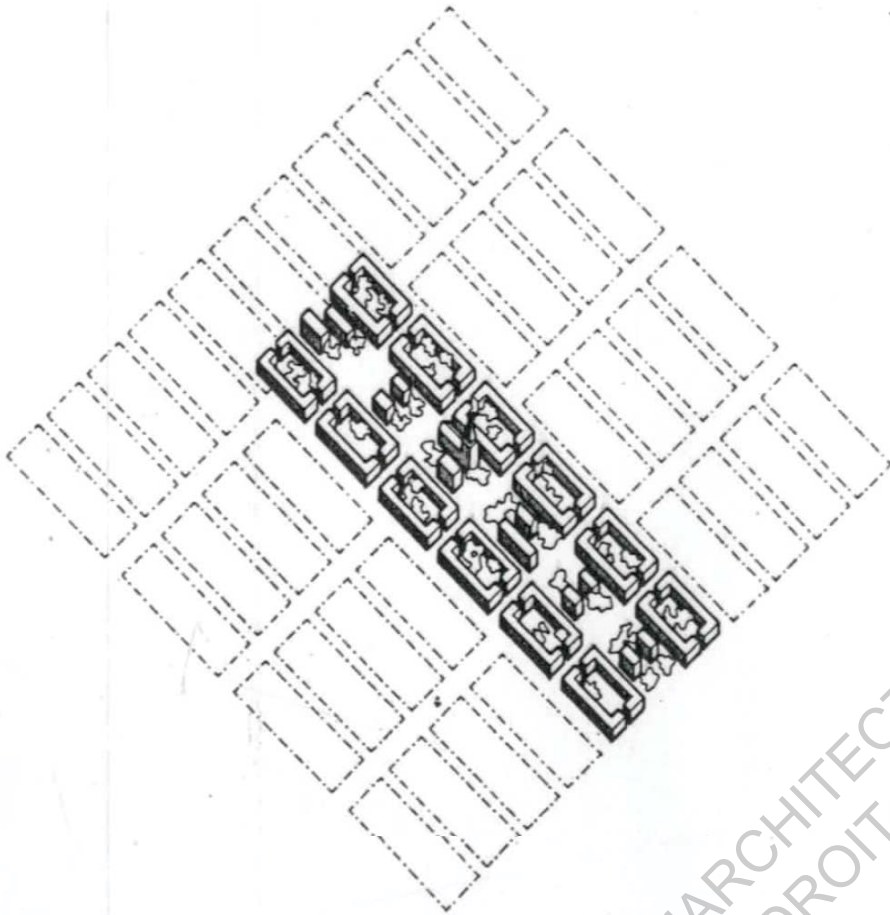
Dans un premier temps ils s'interroge sur les différents modèles urbains préexistants et leurs relatives efficacités à se développer. Il identifie alors deux types de ville : la ville spontanée et la ville artificielle : « Many town grew up organically by accretion. Others, were established with a preconceived framework as a basis »². L'auteur définit les villes spontanées comme tout type de ville s'étant développée de manière spontanée et inconsciente sans aucune planification au préalable. La ville artificielle au contraire est, pour lui, une ville ou le dessin des rues et des îlots c'est fait au préalable sans prendre en compte la topographie, la géographie ou tout autre critère référent à la nature du lieu. Ainsi catégorisée en deux partie, Martin Leslie se demande s'il est possible de séparer les villes artificielles des villes spontanées par un simple facteur temporel : « Would it be true to say that all old towns are a kind of spontaneous growth and that there have never been « artificial » or consciously planned towns in history ? »³ C'est à travers le commentaire du travail de Christopher Alexander dans son ouvrage *A city is not a tree*, qu'il explique que vieille ville ne rime pas forcément avec ville spontanée. En effet à travers l'étude de plus de 400 plans urbains de ville du Moyen-Age, Sir Alexander a prouvé que ces « villes nouvelles » de l'époque utilisent un plan de grille systématique qui répètent toutes un module prédéfinie. Martin Leslie en déduit donc qu'elles résultent donc d'une planification « hautement artificielle ».

Lorsqu'il compare ces deux types de villes quant à leur efficacité vise à vis d'une rapidité de développement, il arrive alors à la conclusion que par sa trame répétitive, les villes artificielles sont plus efficaces. En effet contrairement aux villes spontanées qui s'agrandissent par accréation d'éléments à un tissu préexistant, les villes artificielles n'ont qu'à reproduire le même module à l'infini jusqu'à épuisement des terres. Il part du postulat que les colons savent que la nature sauvage doit être transformée, certaines terres doivent être préservées pour l'agriculture et d'autres utilisées pour le bâti. Il explique donc que les nouvelles terres colonisées ont tout intérêt à utiliser ce deuxième type de ville afin de se développer le plus rapidement possible. Dans une seconde partie, l'auteur se demande à quel point l'utilisation du plan en grille est un moteur de contrôle et d'influence de forme urbaine. Peut-il y avoir plusieurs formes urbaines avec un même module de répétition d'îlot. C'est à travers l'étude de trois plans de ville : la ville de Savannah, construite en 1733, la ville de Manhattan débutée en 1811 et la ville de Chicago planifiée en 1833 que l'auteur démontre qu'en fonction de la densité d'une ville, une même trame peut recouvrir des formes urbaines complètement différentes. Le schéma ci-contre nous montre les trois formes bâti qu'ont adoptés les trois villes partant d'un même module de répétition de 200 feet par 600 feet. Ces trois villes utilisent le même module de répétition mais par leurs différentes nécessités à se densifier, ont une image complètement différente. À travers ce diagramme il explique qu'un même module de répétition fixe un modèle de ville mais laisse une totale liberté à la forme des bâtis et donc à l'image des villes. Il conclut donc cette seconde partie en montrant que le système de grille permet d'élaborer différents modes de vie et permet aussi par l'utilisation de chaque parcelle de façon indépendante de répondre aux attentes de changements et de développements.

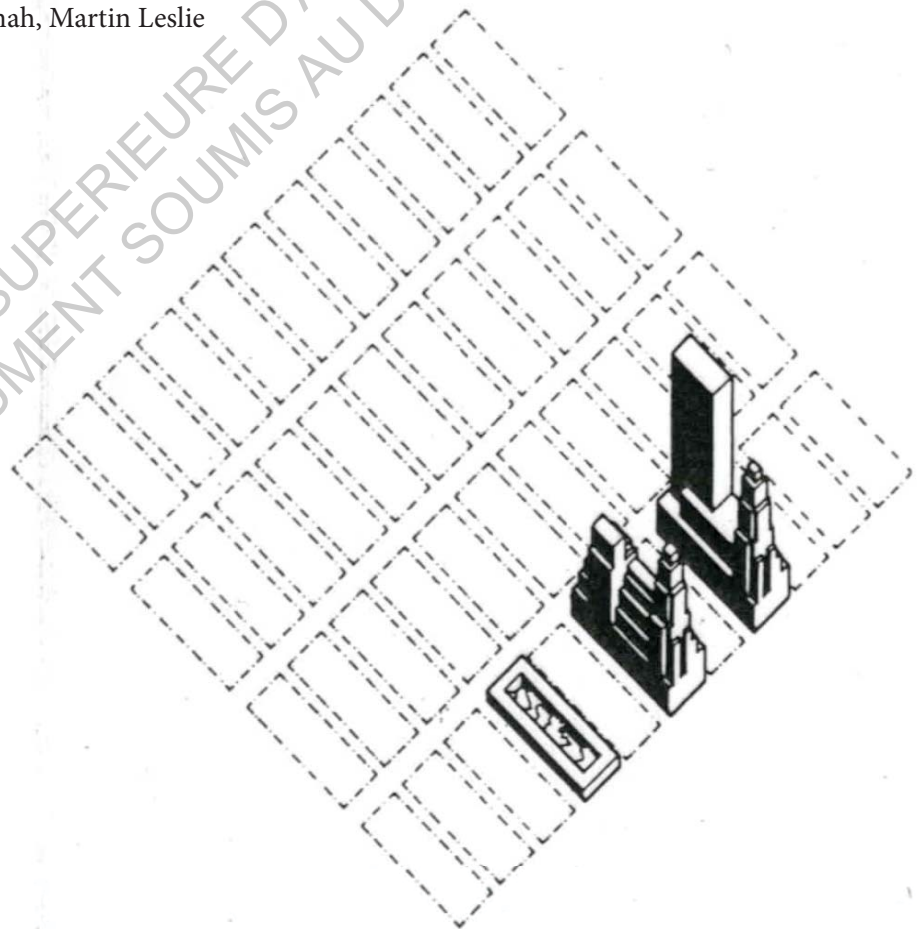
1 MARTIN LESLIE, *The Grid As Generator*, Architectural Research Quarterly, Volume 4, Issue 04, Summer 2000, p.310

2 MARTIN LESLIE, Op.Cit., p.311

3 MARTIN LESLIE, Op.Cit., p.311



1- Schéma du plan de ville de Savannah, Martin Leslie

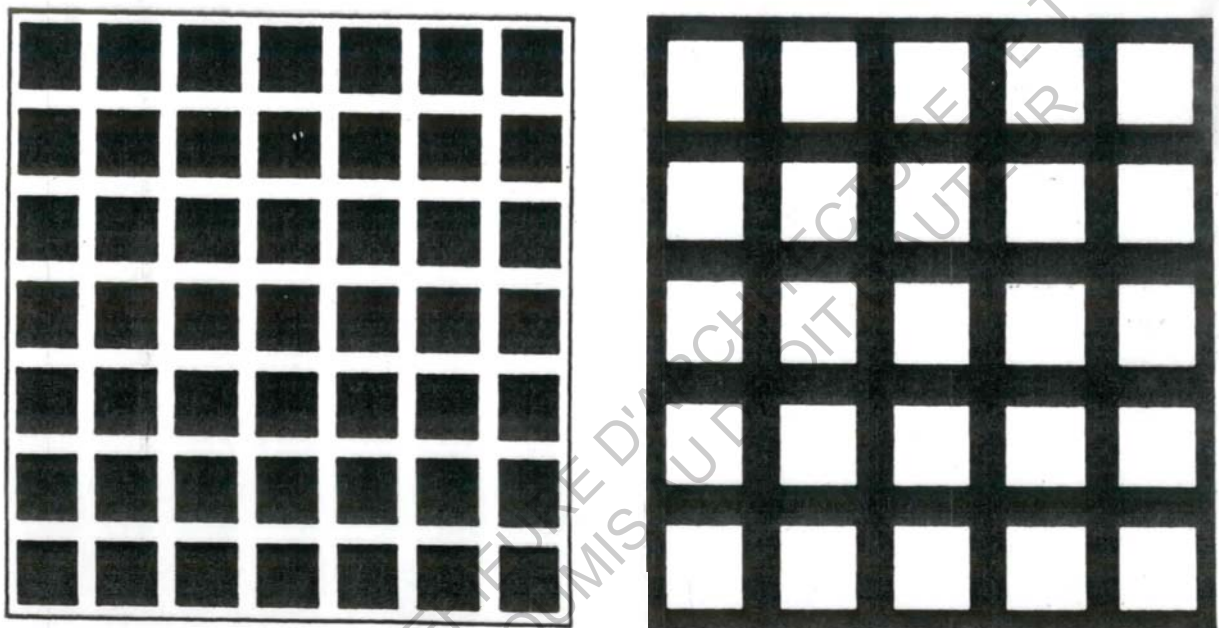


2- Schéma des trois plan de ville de Savannah, Chicago et New-York juxtaposés, Martin Leslie

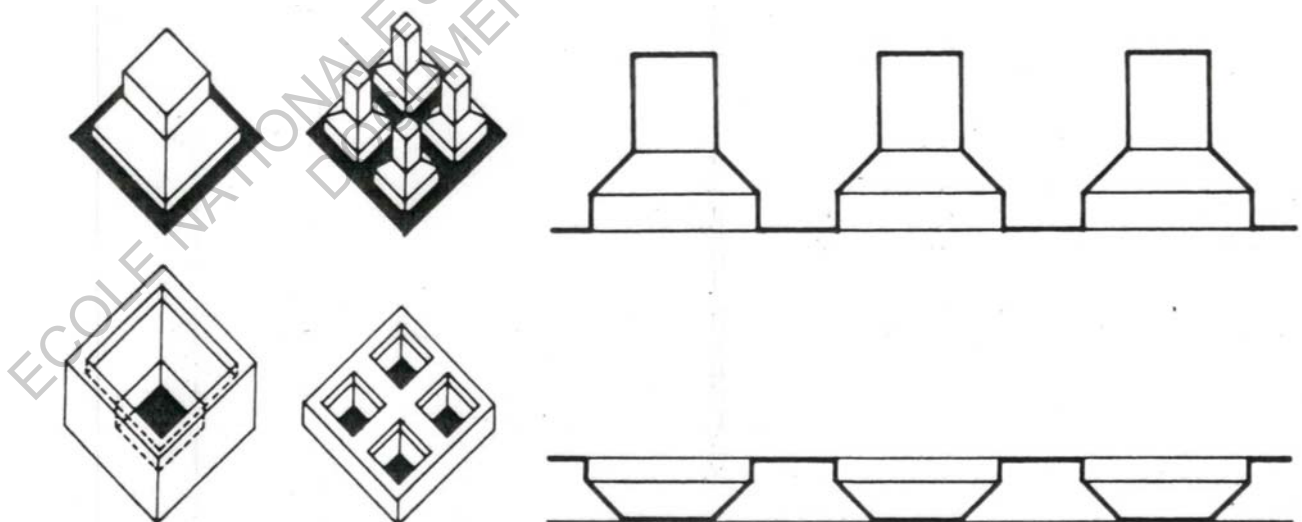
Quel rapport les habitants de Brisbane entretiennent-ils avec le module de répétition
Séminaire Images De Villes – 2014/2015

Enfin une troisième partie, purement théorique, exploite les différentes interactions possible entre la forme du bâti et ce système de grille. Il définit le système de grille comme une base de table de jeu ou les règles du jeu peuvent être changées à l'infini.

C'est en s'inspirant du travail de Fresnel sur la densification qu'il réalise une première hypothèse. Afin de comprendre sa démarche il faut d'abord analyser l'étude de Fresnel, ce dernier montre à travers l'étude de la superficie de plusieurs carrés emboîtés les uns dans les autres, que la superficie du carré intérieur est égal à la superficie du carré extérieur moins celle du carré l'intérieur. Il démontre alors que la densification d'un îlot est aussi probante si on construit en cœur d'îlot qu'en périphérie. Martin Leslie prend alors l'exemple de la ville de New-York, en partant du principe que dans un avenir hypothétique les routes ne seraient plus utilisées et que seul les transports souterrains serviraient à desservir chaque îlot. Dans un panel de diagrammes et de schémas, il inter-change alors les vides et les pleins et prouve qu'en densifiant non pas le cœur de l'îlot mais l'extérieur et en créant des cœurs d'îlots ouverts dans chaque parcelle, on atteint alors une même densification avec des bâtiments d'une hauteur non plus d'environ 21 étages mais de seulement 8 étages.



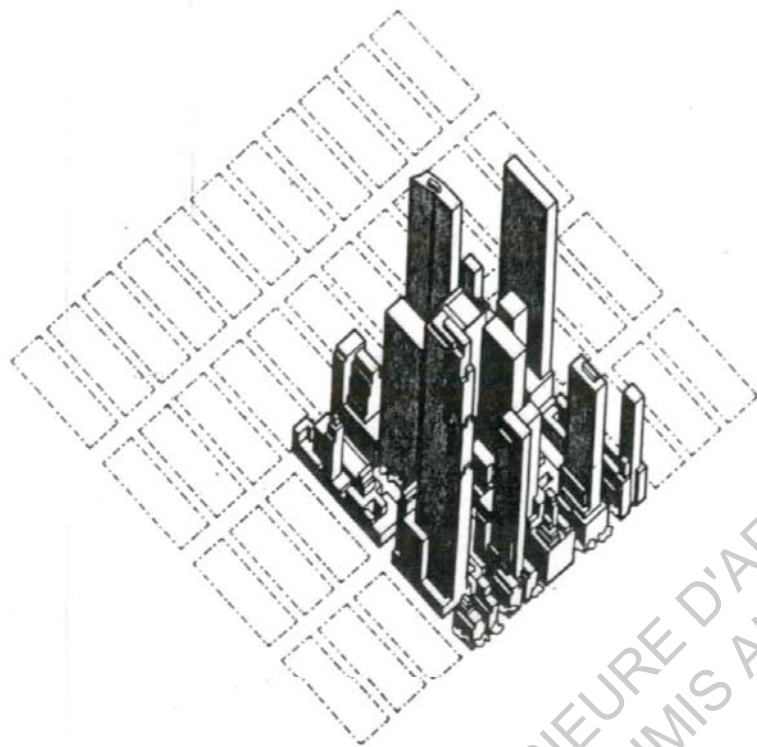
3- Schéma en plan de densification en cœur d'îlot et en périphérie



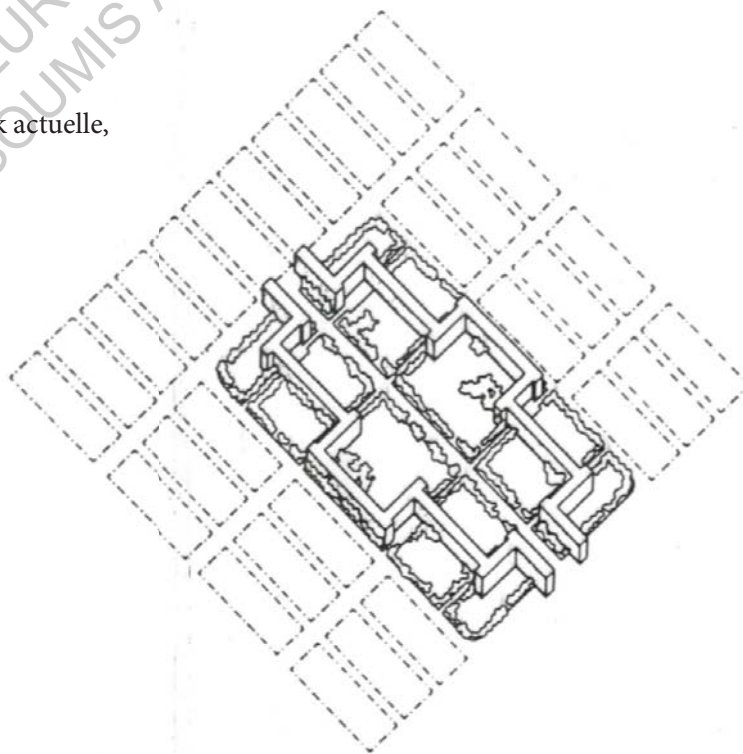
4- Schéma en axonométries et coupes de densification en cœur d'îlot et en périphérie

Une seconde hypothèse l'amène à retravailler le principe d'immeuble-villa de Le Corbusier à l'échelle de Manhattan, il prouve à l'aide d'un schéma simple qu'en ajoutant trois modules de plus, les grattes-ciels de Manhattan peuvent être remplacés par ces immeubles-villas. La ville de New-York pourrait alors devenir un véritable terrain végétalisé. Toutes ces hypothèses ont pour but de montrer les innombrables possibilités qu'offre le plan en grille. « To know what is theoretically possible is to allow wider scope for decisions and objectives.»¹

La vision que se font les étudiants et professeurs de Brisbane d'une planification urbaine se fait à travers cette pensée de Martin Leslie : pour eux, la répétition d'un module est la clef d'un élargissement du champ des possibles.



5- Schéma en axométrie de la ville de New-York actuelle, Martin Leslie



6- Schéma en axométrie de la ville de New-York repensée par Le Corbusier, Martin Leslie

¹ Martin Leslie, The Grid As Generator, Architectural Research Quarterly, Volume 4, Issue 04, Summer 2000, p.320

I. 1.2 L'analyse de la ville future de David Grahame Shane

Dans son récent ouvrage, *Urban design since 1945*, David Grahame Shane résume l'histoire de l'urbanisation des villes depuis la fin de la seconde guerre mondiale jusqu'en 2010. Il s'interroge sur le futur des villes et comment les urbanistes d'aujourd'hui peuvent essayer de s'attaquer aux problèmes actuels d'expansion continue des villes. Dans une première partie, l'auteur revendique l'apparition de bouleversements économiques, culturels et démographiques tel depuis 60 années, qu'il semble impossible pour un seul urbanisme de penser un territoire dans son entièreté aux vues de sa complexité. Afin d'imager son propos, David Shane illustre à travers des schémas, les trois types de ville qui ont vu le jour tout les 15 ans en moyennes d'après lui. Il reprend la thèse de Cédric Price et de sa théorie « the city as an egg », les villes, en fonction de leurs époques de formation peuvent être comparées à un œuf sous différentes formes. Ce sont soit :

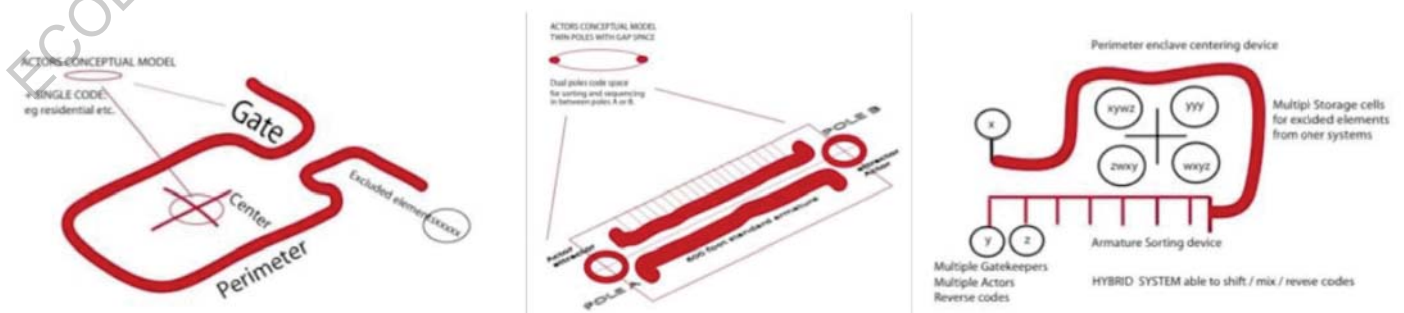
- des œufs à la coque: anciennes villes fortifiées
- des œufs au plat : un centre cerné par une succession de cercles périphériques, ville développées du 17 au 19eme siècle.
- des œufs brouillés : les villes modernes parsemées de plusieurs centre à l'intérieur de la ville.



7- Schéma de principe de «the city as an egg», Cédric Price

Chaque type de ville est expliquée dans un chapitre à travers des analyses d'études de cas et des schémas. Un premier type appelé la métropole, un second la mégalopole et enfin un troisième la métropole fragmentée. C'est la dernière partie de son livre qui nous intéresse plus particulièrement, il y crée une quatrième forme de ville basée sur trois modules : l'armature, l'enclave et l'hétérotopie. L'armature est un élément linéaire qui lie les éléments d'une ville afin de regrouper les habitants dans des endroits de sociabilité (comparable aux rues). L'enclave est un système qui s'autorégule avec des limites rigides hiérarchisées (comparable aux quartiers). Enfin l'hétérotopie est la symbiose des enclaves desservies par les armatures.

Pour David Grahame Shane la ville de demain se compose donc d'une multitude d'hétérotopies prolongées à l'infini. Ce module répété, composé lui même de deux modules, serait la base des villes nouvelles.



8- Schéma de principe de l'enclave, l'armature et l'hétérotopie, David Grahame Shane

Quel rapport les habitants de Brisbane entretiennent-ils avec le module de répétition

Séminaire Images De Villes – 2014/2015

I. 2 Autres théories en corroboration avec cette thèse

I. 2.1 Le mouvement moderne et le cas du Corbusier

Dans son ouvrage *Urbanisme*, le Corbusier remet en crise l'organisation des villes. Nous sommes en 1922, la fin de la première guerre mondiale a laissé place à une forte croissance, un boom de l'industrie, mais surtout un besoin démesuré de logements.

Dans une première partie, l'auteur fait un état des lieux des problèmes rencontrés dans les villes d'aujourd'hui. La voiture commence à être ancrée dans les mentalités des citadins, cependant les rues, qu'il appelle plus communément, « le chemin des ânes », ne sont aucunement adaptés à ces nouveaux moyens de transports. Il déplore aussi le manque de logements salubres dans le cœur de Paris et des grandes villes en générale.

Il dissocie deux type de villes : « La structure des villes nous révèle deux sortes d'évènements : l'assemblage progressif, hasardeux, avec son phénomène de stratification lente, de formation échelonnée, puis sa force d'attraction, acquise, grandissante, force centrifuge, attirance violente, ruée, cohue. Ou alors la construction de la ville née d'un programme, d'une volonté, d'une science acquise.»¹ C'est en prenant l'exemple de ce deuxième type de ville qu'il établie un programme pour la création d'une ville nouvelle.

Il propose alors un plan de ville qu'il appellera « la ville contemporaine », répondant à quatre principes fondamentaux :

- décongestionnement du centre des villes
- accroissement de la densité
- accroissement des moyens de circulation
- accroissement des surfaces plantées

Il conçoit une ville hypothétique de 3 millions d'habitants : « Le but n'était pas de vaincre des états de choses préexistantes, mais d'arriver en construisant un édifice théorique rigoureux, à formuler des principes fondamentaux d'urbanisme moderne»²

Il décrit cette nouvelle ville à travers les rubriques suivantes :

Un terrain : le terrain le plus plat possible est idéal

Un population : les urbains, les suburbains et les mixtes (ceux qui vivent en banlieues et travail dans la cité)

Une densité : il faut augmenter la densité dans le centre ville, qu'il qualifie de siège des affaires.

Le Poumon : il est important d'augmenter les surfaces plantées, pour ceci il faut construire la ville en hauteur.

La Rue : moderne, elle doit s'apparenter à un chef d'œuvre de génie civil.

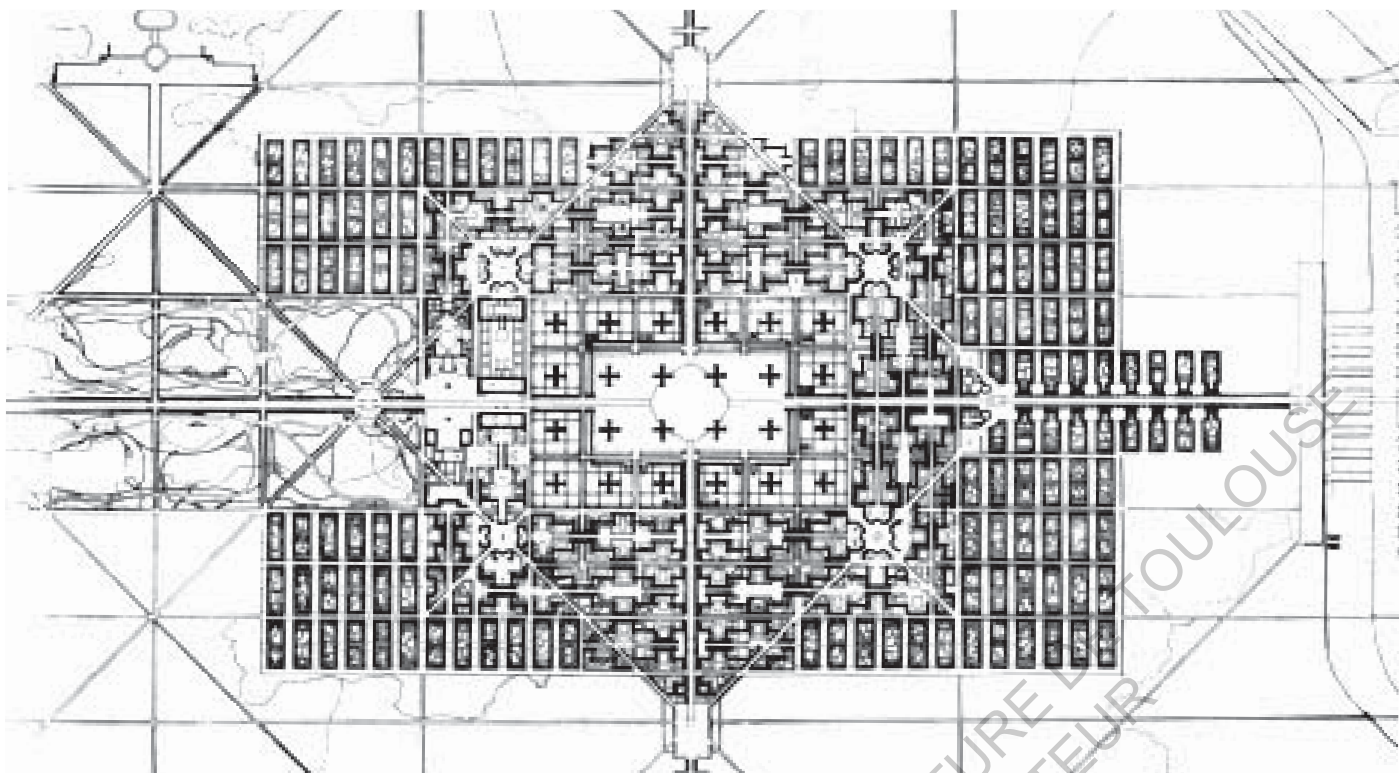
La Circulation : la rue moderne se divise et se classe en fonction des usagers : les poids lourds en sous sol, les véhicules baladeurs au niveau du rez-de-chaussée et les véhicules rapides sur deux axes Est-Ouest et Nord-Sud sur de vastes passerelles.

La cité : composée de 24 gratte-ciels contenant bureaux, hôtel, etc..., des habitations de villes, des lotissements « à redents » ou « fermés » et des cités jardins.

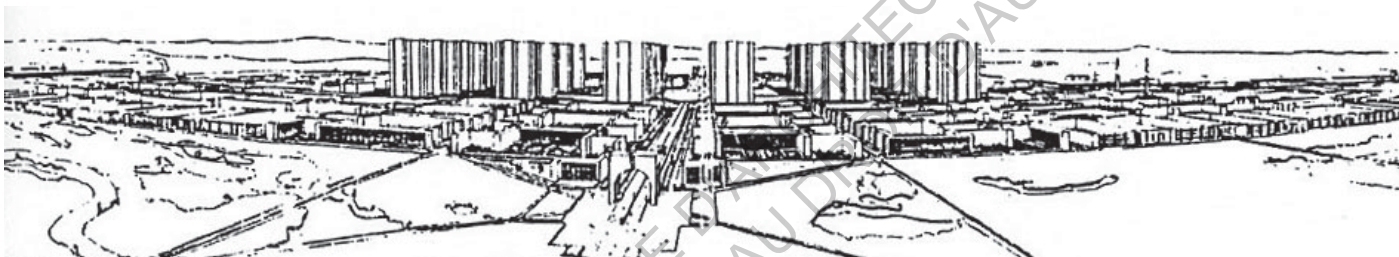
C'est la composition même de la cité qui nous intéresse tout particulièrement dans ce mémoire, en effet par l'utilisation de 4 modules de répétition précédemment cités, le Corbusier arrive à faire fonctionner une ville plus dense, plus aérée et plus plantée que Paris à l'époque.

1 Le Corbusier, *Urbanisme*, Edition Arthaud, Paris 1980, Flammarion, Paris, 1994, Champs arts, p.85

2 Le Corbusier, *Op.Cit*, p.158



9- Plan de la ville contemporaine, Le Corbusier



10- Perspective de la ville contemporaine, Le Corbusier

A travers ce plan de la ville contemporaine, le Corbusier entend remettre de l'ordre dans des villes qui, à son sens ont perdu toute légitimité : « Toutes les fois que la ligne sera brisée, heurté, saccadée, sans rythme régulier, que la forme sera aiguë, hérissé, nos sens seront affectés péniblement, douloureusement. »¹ Il parle donc d'une nécessité de revenir à des tracés réguliers, prodige que nous a laissé l'antiquité afin de rétablir la ville. « Conséquence des tracés régulier : la série. Conséquence de la série, le standard, la perfection (création de type) »² Pour lui la répétition n'est pas une erreur si elle est bien conçue. La ville est dans le détail, en d'autre terme il faut une uniformité des bâtis pour créer une ville la plus agréable possible : « S'il pouvait y avoir de l'unité dans le détail, l'esprit libéré considèrerait avec un vif intérêt, le grandiose arrangement de l'ensemble. »³

Il conclut son exposé sur la ville contemporaine par l'explication de l'efficacité du module de répétition : « Un nouveau module vaste anime toute la ville. Le quadrillage régulier de ses rues recoupées à 400m et 200m est uniforme. »⁴

Sur le papier cette thèse semble l'idéologie d'un monde parfait, mais la construction de la cité radieuse à Marseille et d'autres modèles de bâtiments appliquant ses théories ont toute fois suscité un fort rejet de la société. Le Corbusier cherchait à faire le bonheur, mais parfois aux prix de la liberté des autres, or personne n'a le droit de faire de force le bonheur du voisin»⁵.

1 LE CORBUSIER, Urbanisme, Edition Arthaud, Paris 1980, Flammarion, Paris, 1994, Champs arts, p.56

2 LE CORBUSIER, Op.Cit, p. 166

3 LE CORBUSIER, Op.Cit, p. 64

4 LE CORBUSIER, Op.Cit, p. 168

5 FRANÇOIS CHASLIN, Un Corbusier, Fiction & Cie, Éditions du Seuil, Paris, Mars 2015, p 138

I. 2.2 Le cas de New-York: New-York Délire, Rem Koolhaas

Publié en 1978 par l'architecte Rem Koolhaas, l'ouvrage *New-York Délire*, décortique la création de cette ville. Il en parle tel un laboratoire : « Entre 1890 et 1940, une nouvelle culture, l'air de la machine, choisit Manhattan comme laboratoire : île mythique où l'invention et l'expérience d'un mode de vie métropolitain et de l'architecture qui lui correspond peuvent se poursuivre comme une expérimentation collective qui transforme la ville tout entière en usine de l'artificiel, où naturel et réel ont cessé d'exister. »¹

Il explique tout d'abord en quoi, pour lui, l'urbanisation en grille de Manhattan est désuète : « La trame est, par dessus tout, une spéculation conceptuelle. En dépit de son apparente neutralité, elle suppose l'existence d'un programme intellectuel pour l'île : dans l'indifférence à la topographie, au réel existant, elle proclame la supériorité de la construction mentale sur la réalité. »² Si cette répétition de bloc par un système de plan en grille confère à Manhattan une apparente neutralité en plan, la réalité en est tout autre, chaque bloc est différent, et la topographie du site induit aussi une perception différente de la ville.

Ensuite toute une partie de son livre s'oriente vers l'analyse de Coney Island, premier véritable terrain de jeu des habitants et architectes de Manhattan. C'est l'industrie du tourisme et du plaisir qui prônent : « En moins d'une décennie, Tilyou Thompson et Reynolds ont inventé et imposé un urbanisme fondé sur la nouvelle technologie du fantasme, une conspiration permanente contre les réalités du monde extérieur. » Il expose le développement de Coney Island dans les années 1840 à 1900, car c'est lorsqu'un immense incendie met feu à toute l'île, que le théâtre de l'innovation prend enfin place sur l'île de Manhattan. Le premier gratte-ciel qui voit le jour est le Flatiron en 1903, c'est le début d'une nouvelle ère : « En dépit de sa solidité physique, le gratte-ciel apparaît comme le grand déstabilisateur métropolitain, il promet une perpétuelle instabilité programmatique. »³

Lorsqu'il s'intéresse alors à l'analyse de ce qu'il appelle « le bloc seul », il les compare à des villes dans des villes : « Chaque buildings de l'espèce mutante s'efforce d'être une ville dans la ville ». En effet il explique que la décision de construire chaque bloc de manière autonome leur confère la possibilité de s'auto-suffire, mais cette base théorique lui semble à l'encontre de la ville : « Mais cette virtualité implique aussi un isolement fondamental : la ville n'est plus désormais un tissu plus ou moins homogène, mais une mosaïque de fragments urbains complémentaire. »⁴. Ceci est aussi dû, d'après l'auteur, aux architectes de l'époque de la fin du 19ème siècle et à leur désir de jouer avec l'image du gratte-ciel : « Les gratte-ciel de New-York sont par essence, revêtu de costumes. »⁵ Il en vient à la conclusion que la seule manière de revenir à une ville et non plus une addition de fragments de ville serait de mettre à nu les grattes-ciels par l'utilisation non plus de la pierre mais du verre et de les étirer jusqu'à 220 mètres. Il s'inspire des théories de l'architecte suisse, Le Corbusier, pour revendiquer un nouveau type d'architecture pour les buildings de Manhattan : « Avant Le Corbusier des architectes se sont contentés de concevoir des costumes encore meilleurs. Mais le Suisse est le premier à comprendre que la seule manière de rendre les gratte-ciels méconnaissables consiste à les déshabiller. »⁶

En conclusion, Rem Koolhaas, à travers l'analyse de la formation de New-York, fait l'appogée du Manhattanisme : théorie et tactiques qu'ont employées les architectes afin d'assouvir les désirs de l'inconscient collectif dans la grille du tracé de Manhattan. D'après l'auteur, à travers sa poursuite de l'irrationnel, la ville de Manhattan est devenue une des villes les plus rationnelle, efficace et utilitaire se détachant pourtant complètement de sa trame urbaine : « Principe de lobotomie : l'intérieur de l'îlot est complètement déconnecté de la réalité extérieure. »⁷

1 REM KOOLHAAS, *New-York délire*, Un manifeste rétroactif pour Manhattan, Edition Parenthèses, New-York, Septembre 2009, p.13

2 REM KOOLHAAS, *Op.Cit*, p.18

3 REM KOOLHAAS, *Op.Cit*, p.87

4 REM KOOLHAAS, *Op.Cit*, p.97

5 REM KOOLHAAS, *Op.Cit*, p.253

6 REM KOOLHAAS, *Op.Cit*, p.253

7 REM KOOLHAAS, *Op.Cit*, p.104

Conclusion

Lors des cours d'urbanisme que nous avons reçu à Brisbane, les enseignants se sont employés à nous faire lire des textes qui pour eux, nous permettraient par la suite de réaliser un projet urbain. Ces textes sont « The Grid as Generator » de Martin Leslie et Urban design since 1945 de David Grahame Shane, pour eux ils représentent la base de tout enseignement pour de futur urbaniste. Le premier texte expliqué préalablement fait l'apogée du module de répétition de l'îlot par l'utilisation d'un plan en grille. Le second aborde des principes urbains plus larges, par l'étude de différentes typologies de ville depuis la fin de la guerre. Cependant la proposition urbaine qu'il fait pour les villes de demain reprend aussi cette idée d'une répétition de module. Cette fois-ci non plus d'un simple îlot mais de quartier entier, relier par ce que D.G Shane appelle des armatures. Il semblerait que pour les habitants, ou du moins pour les urbanistes de Brisbane auxquels nous avons eu à faire lors de nos études, cette idée de répétition de module est primordiale. À travers l'étude d'autre théorie tel que celle du Corbusier dans son livre Urbanisme et de celle de la ville de New-York par Rem Koolhaas, nous avons tenté de montrer l'efficacité de cette théorie du module de répétition. Cependant il semble important d'analyser la formation de la ville de Brisbane afin de comprendre pourquoi ce principe de répétition semble le fondement de toute urbanisation pour eux. Nous verrons ainsi dans le chapitre suivant les prémices et le développement de cette ville et en quoi le module de l'îlot par répétition à été le générateur de leur plan urbain.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

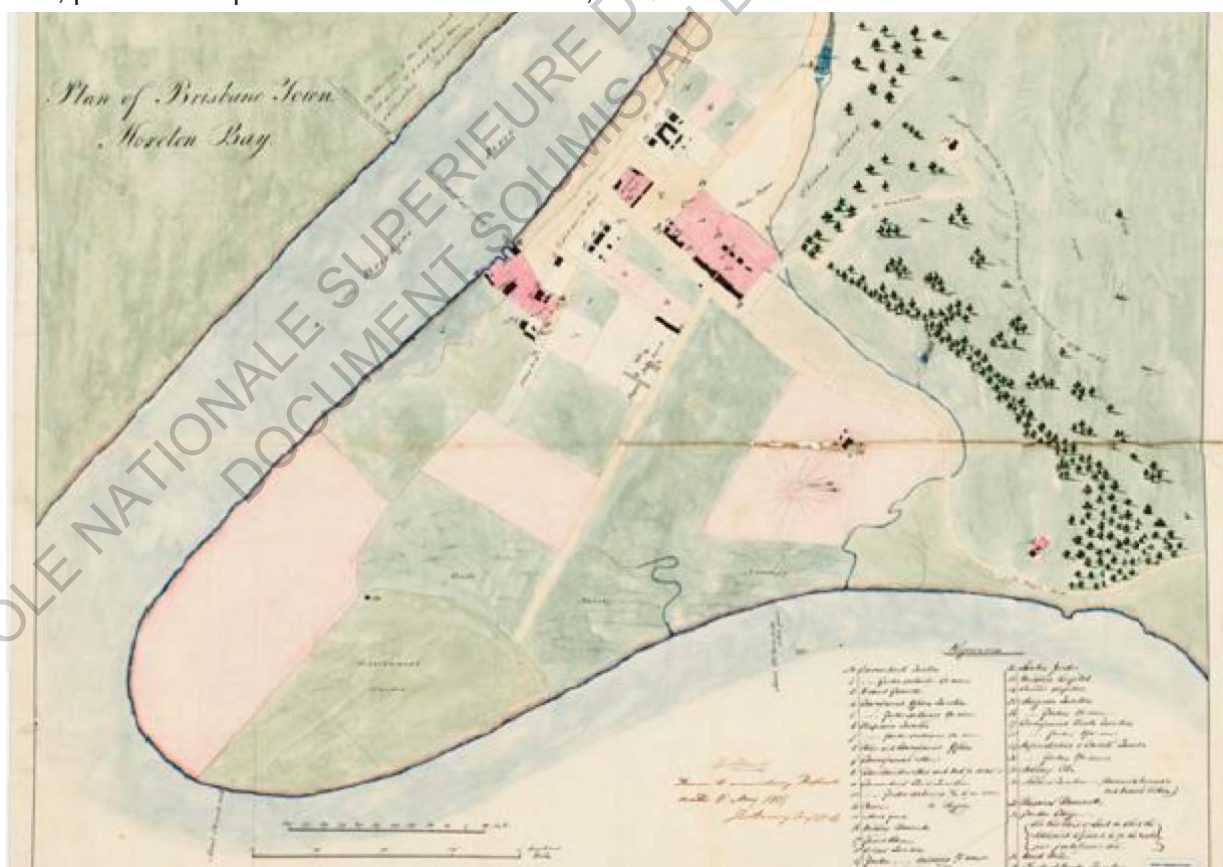
II. Le cas de Brisbane : Un module de répétitions comme urbanisation

Afin de comprendre les mécanismes actuels de fabrication de la ville de Brisbane, une analyse urbaine au préalable semble indispensable. Elle permettra de comprendre à quel point le module de répétition est encré dans leur mode de fonctionnement urbain.

II. 1 Les prémices d'une urbanisation

La région où est implantée la ville actuelle de Brisbane était anciennement occupée par une terre aborigène du nom de « Mian-Jin » qui signifie le lieu en forme de pointe par les tribus Turrbal et Jagera. Y vivait environ un millier d'aborigènes semi-nomade établies dans des habitations de type huttes formant une sorte de village.

Les premières installations de colons à North Quay, dans les méandres du fleuve datent de 1824, c'est à dire à l'emplacement actuel du CBD (Central Business District). Il s'agissait initialement d'une colonie pénitentiaire, comme l'explique le premier ministre anglais Pitt dans son discours de 1786 « Après la guerre d'indépendance en Amérique, le gouvernement britannique ne disposait plus d'endroits de « dépôts » où bannir les malfaiteurs. Dans l'attente d'un lieu nouveau, les épaves et carcasses de navires flottant dans la plupart des ports d'Angleterre servirent de prisons temporaires. Puis on découvrit les terres australes... En termes de dépenses, aucun mode d'évacuation des bagnards ne nous semble moins cher »¹. Puis les colons jugèrent les conditions de détention bien trop clémentes pour des prisonniers et décidèrent de s'y implanter définitivement pour y vivre de leurs propres moyens. C'est en 1839 que le centre pénitentiaire ferme définitivement ses portes, pour laisser place à la colonisation libre, officiellement déclarée en 1842.



11- Carte de l'établissement du camp pénitentiaire de Brisbane de 1824

1 ERNEST SCOTT, A short history of Australia, Edition Project Gutenberg of Australia, Juillet 2002, p.12

II. 2 Les Plan de Wade et Brunett: détermination d'un réel plan urbain

Tout d'abord à l'initiative d'Henry Wade, le premier plan urbain propose un quadrillage de la ville de manière répétitive. Il modifie quelque peu les idées de son prédécesseur, le Gouverneur Gipps mais garde cette idée de grille. Les règles sont simple : La ville est découpée par des blocks de forme carré de 10 chains de long (soit 10 âcres). Chaque carré est ensuite entouré de rue de 1 chain de large et est subdivisé en deux blocs rectangulaires égaux par une route toujours de 1 chain de large. Le module de répétition se trouve ici dans l'unité de chain. En effet chaque block est divisé en unités de chains, soit 20 parcelles de 1 chain, ce qui correspond à une superficie de 920m².

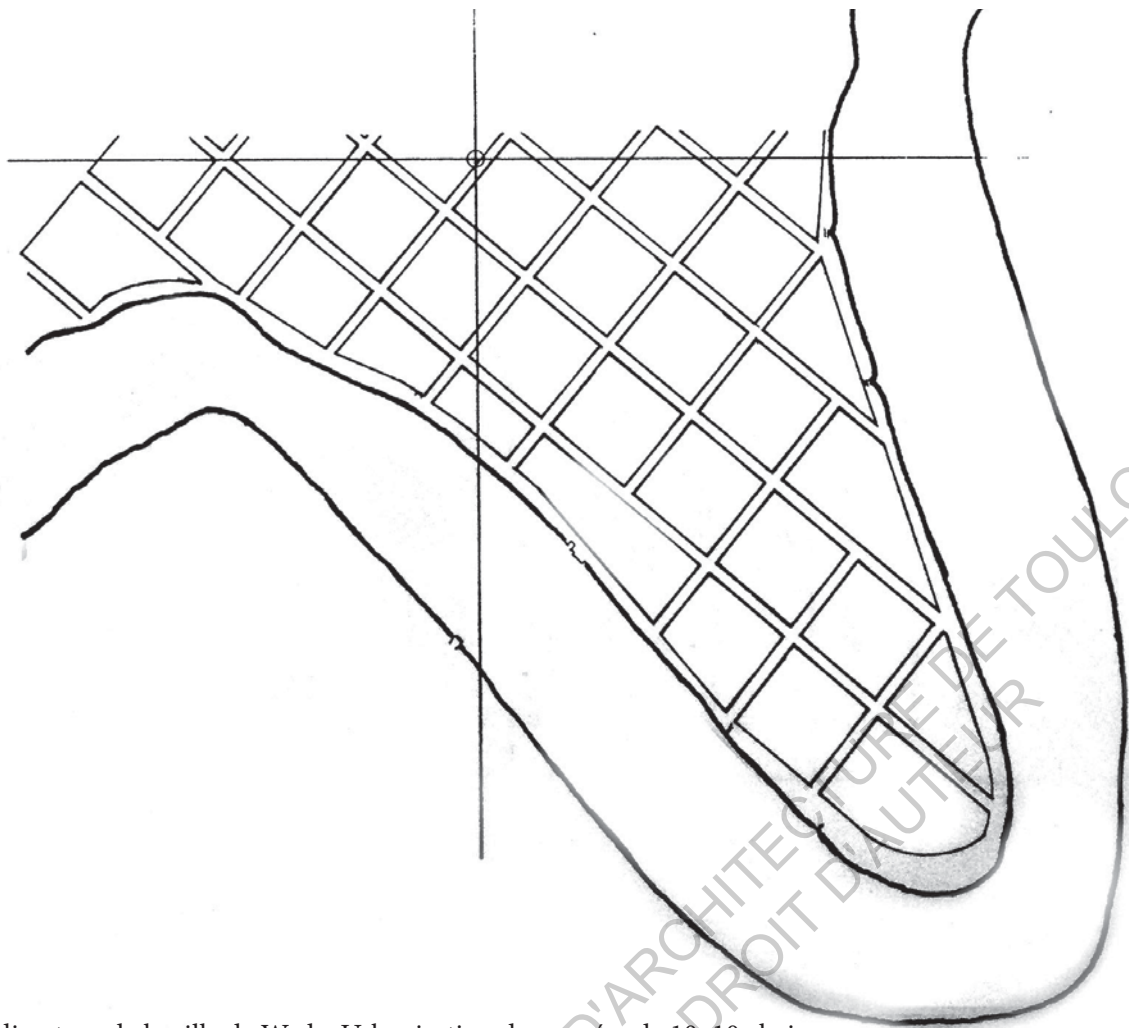
Les rues font aussi parties de ce système unitaire de chain avec la même largeur de 1 chain pour toute les rues. Il n'y a pas de hiérarchisation de type de rue, elles sont initialement prévu étroites afin de se protéger du climat chaud et de créer le plus d'ombrage possible. En effet le climat de la ville de Brisbane est un climat tropical, avec des pluies abondantes mais aussi une chaleur intense durant l'été. La recherche d'ombre est donc un facteur important dans l'urbanisation des rues de la ville, elles se veulent le plus resserrées possibles.



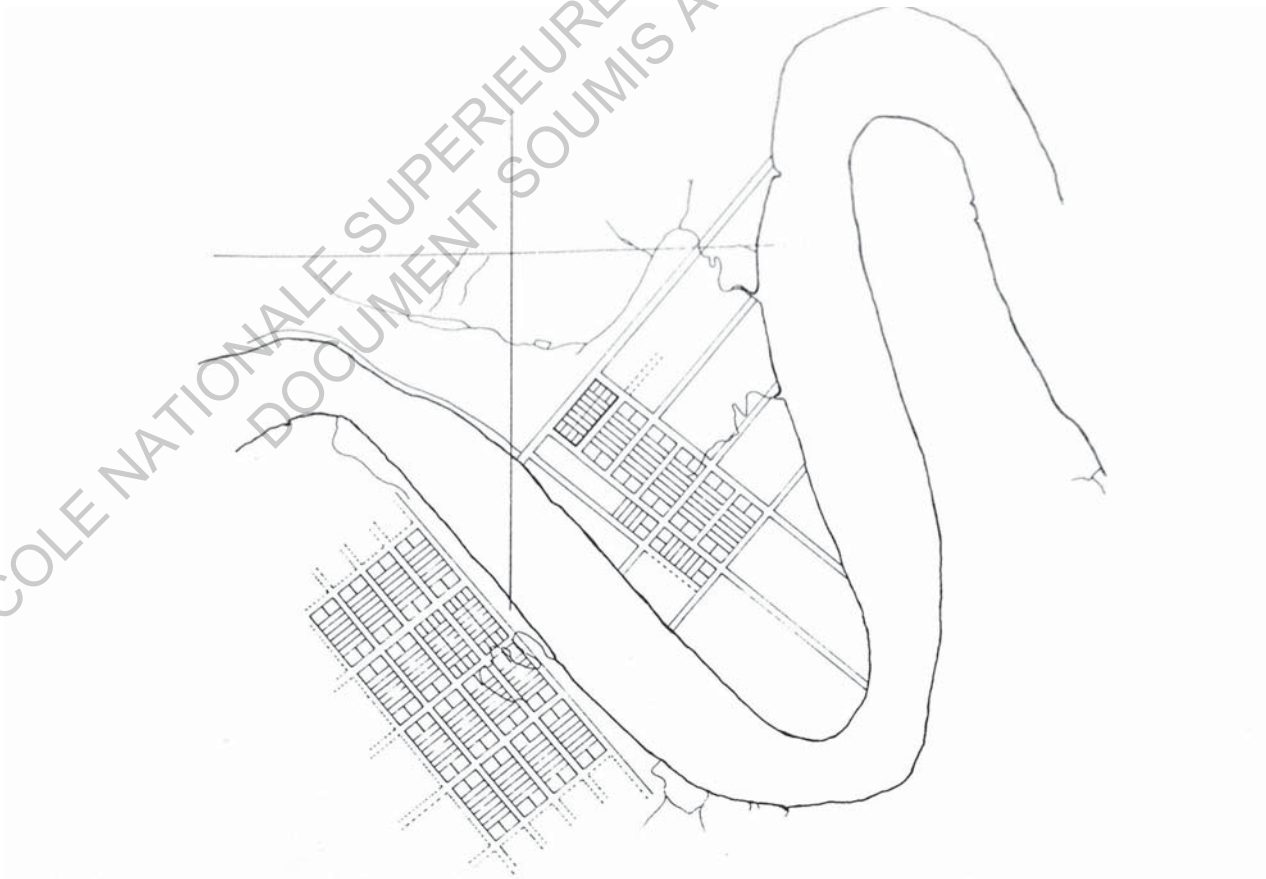
12- Carte de la topographie de Brisbane et de l'emplacement du poste télégraphique avant l'établissement d'un plan urbain

Quel rapport les habitants de Brisbane entretiennent-ils avec le module de répétition

Séminaire Images De Villes – 2014/2015



13- Plan directeur de la ville de Wade, Urbanisation des carrés de 10x10 chains



14- Plan directeur de la ville de Wade, subdivision des blocs par les routes de 1 chain de large

Quel rapport les habitants de Brisbane entretiennent-ils avec le module de répétition
Séminaire Images De Villes – 2014/2015



15- Photo de l'étalement urbain des fermes en périphérie de la ville de Brisbane

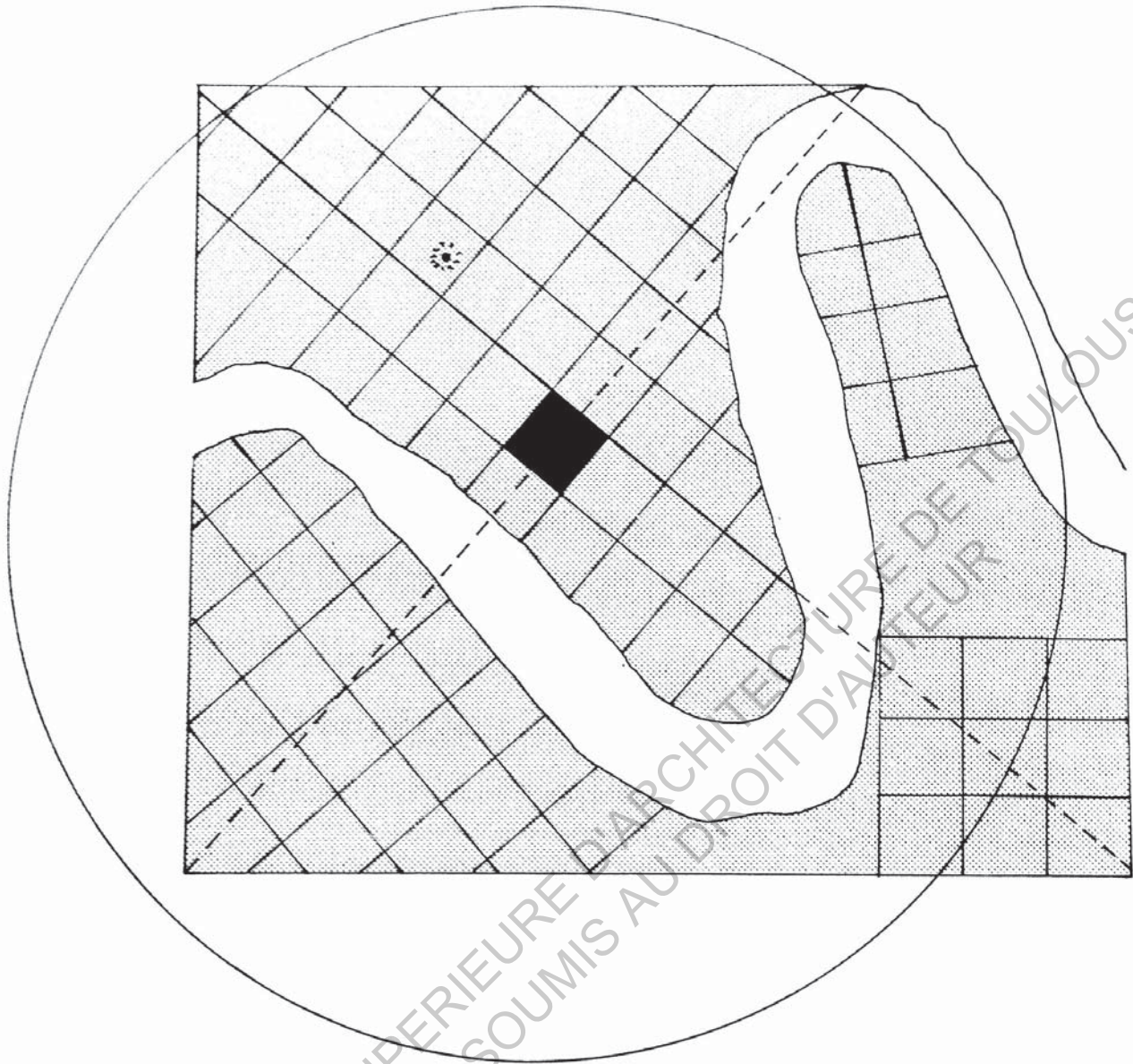
Au même moment un autre mouvement caractéristique de l'urbanisation de Brisbane voit le jour. En effet, la qualité des sols, riches en minerais et propices à l'agriculture favorise l'implantation de fermes aux environs de l'ancien centre pénitencier. La forêt semi-tropicale se transforme en campagne agricole, peuplée de colons recherchant une douceur de vivre. Le poète John Knight en parle comme tel «des grandes banlieues de bois s'étendent» «l'influence maléfique de la pieuvre de Brisbane»¹. Afin de contrer cet étalement urbain, c'est en 1844 que Burnett crée un second plan urbain où il délimite les zones d'expansion de la ville en opérant un cercle d'un mille autour du poste télégraphique. Il crée les axes principaux et quadrille de nouveaux l'extension de la ville avec ce même système de carré de 10 chain par 10. Ces axes seront par la suite très peu modifiés, en effet la ville n'a que très peu changée d'organisation depuis son établissement premier, elle s'est juste étendue créant toujours des axes Nord-Sud et Est-Ouest, de part et d'autre de son Centre.

Dans les années 1880, le plan urbain de Brunett est saturé. En effet l'explosion démographique et l'apparition de promoteurs avides d'entreprendre des lotissements excessifs dans les quartiers proche du centre ville, transforment petit à petit la ville en conglomérations surpeuplées de travailleurs. Les promoteurs poussent alors le gouvernement à instaurer des règles pour contrôler le développement futur de la ville. Ils mettent en place grâce au « Undue subdivision of land act » des actes de loi déterminant la parcelle minimum à une superficie de 400m² et instaure un second module de répétitions avec des ruelles de 7m de large, l'équivalent d'1 chain de large, afin de garder cette cohérence urbaine et continuer de préserver de l'ombre dans chaque rue. « La faiblesse de cette législation était qu'il n'existait aucune limite du nombre de bâtiments sur chaque parcelle »²

En 1918 la deuxième Australian Planning & Housing Conference a lieu à Brisbane, c'est l'architecte de la ville de Canberra, W.B Griffin qui y intervient. Préoccupé par la question du zoning, il y exalte les vertus de plan de New-York de 1916. La publication de cette conférence restera longtemps considérée comme la bible du Town Planning à Brisbane. Cette influence du module de répétitions pour créer la ville reste donc encore très ancrée de nos jours dans la manière qu'ont les australiens d'urbaniser leur ville.

1 John Knight, Letters from the Asylum, Sudden Valley Press, 2009

2 JOHN.R COLE, Shaping a City, Greater Brisbane 1925-1985, Edition William Book Queensland, Eagle Farm, 1984, p.28



16- Plan directeur de Brunett, reprenant le même système de carrée de 10x10 chains

II. 3 Critique de ce module de répétition

Cette organisation en « grille » semble être propice à une réelle homogénéité de ville, de part la dimension des rues et des blocs. Cependant dès le début aucune restriction n'est mise en place quant aux nombres de bâtiment constructible dans ces dits blocs : un bloc peut donc être constitué d'un seul bâtiment comme d'une dizaine. De plus aucune norme en terme de hauteur des bâtis n'est mise en place, la ville de Brisbane se ponctue donc de nouveaux gratte-ciels au fur et à mesure de son évolution sans se soucier de l'image de la ville.

Comme l'explique Rem Koolhaas dans son livre *Delirium New-York* : « La trame est, par dessus tout, une spéculation conceptuelle. En dépit de son apparente neutralité, elle suppose l'existence d'un programme intellectuel pour l'île : dans son indifférence à la topographie, au réel existant, elle proclame la supériorité de la construction mentale sur la réalité »¹. Ce plan urbain de grille qui semblait pouvoir agir comme un carcan et présageait une ville régulière et répétitive a pourtant laissé place à une ville aux visages multiples mélangeant bien des époques.

¹ Rem Koolhaas, *New-York délire, Un manifeste rétroactif pour Manhattan*, Edition Parenthèses, New-York, Septembre 2009, p.18

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

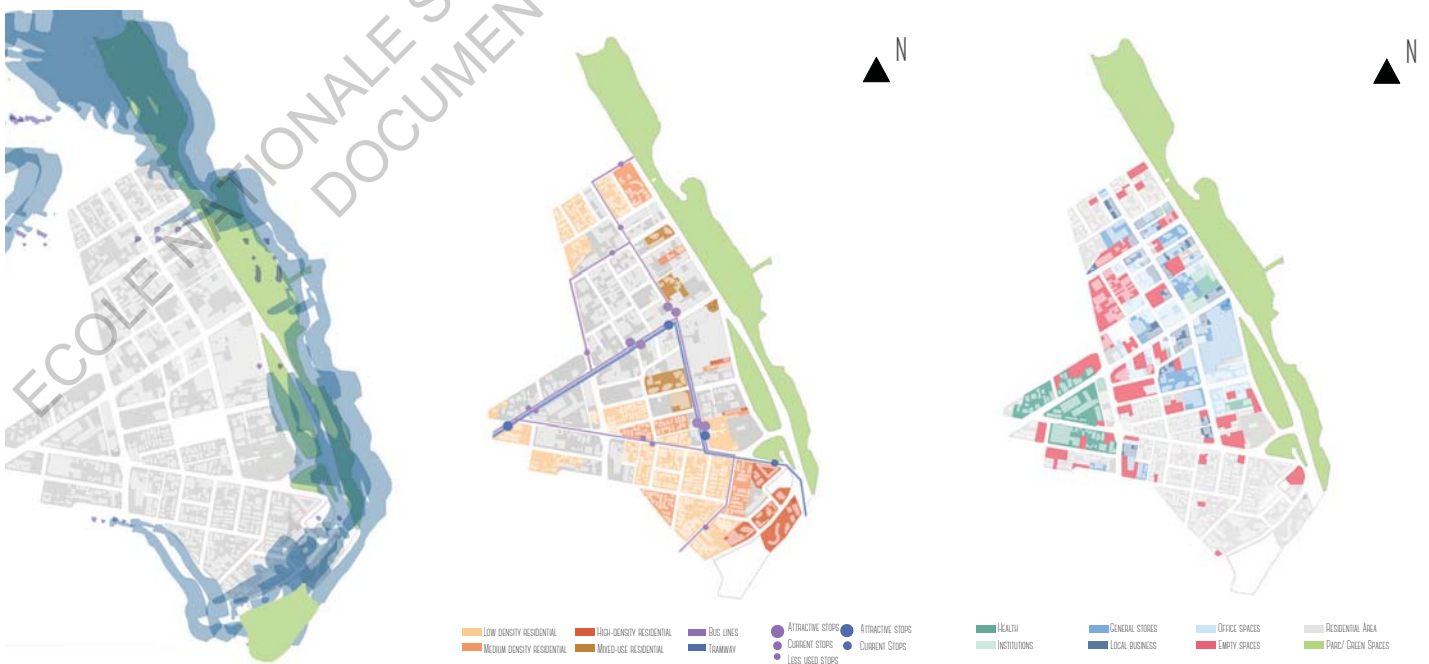
III. Une méthodologie urbaine de répétition d'un module appliqué à l'enseignement

III.1 Présentation de l'exercice : Le cas d'étude de Southport

Chaque année, un exercice de projet est demandé aux étudiants en architecture, dans le cadre de cet échange avec l'Université de QUT (Queensland University of Technology), le projet reposait non pas sur un thème architectural, mais sur une planification urbaine d'une nouvelle ville. La ville que nous devions repenser était la ville de Southport. En effet cette ville de 24 mille habitants, située dans le Queensland sur ce que l'on appelle la Gold Coast a été déclarée le 4 octobre 2013 une zone de développement prioritaire afin de devenir le nouveau « Central Business District », c'est à dire la nouvelle capitale économique de la Gold Coast. Les enjeux de cette nouvelle ville sont donc de promouvoir et faciliter le développement de l'économie dans cette ville par la mise en place de nouveau service (hôpitaux, université,...), de commerces, de bureaux ainsi que de nombreux logement. Le questionnement de cet atelier était : Comment utiliser un ou plusieurs module de répétition permettant l'établissement de tout ces nouveaux services, commerces et logements.

III. 2 Analyse du site et hypothèse de réponse

La ville de Southport proche de toute commodité grâce à un fort réseau de bus, de train et proche de l'autoroute, situé à 25 minutes de Brisbane en voiture, permet à cette ville de prétendre au poste de nouvelle capitale économique de la Gold Coast. En terme de densité, on retrouve trois zones distinctes. Une première correspondant à l'actuel centre ville assez dense, une seconde ou se mélange logement et commerce que l'on peut caractériser de moyennement dense et enfin une dernière constituée uniquement de logement de maison individuelle peu dense. Il était nécessaire de garder des densités variables au sein de la ville, l'utilisation de plusieurs modules de répétitions semblait donc plus en adéquation avec les attentes de cette ville. Sa proximité avec l'eau est aussi un grand atout dans son développement futur, cependant pour le moment la ville est complètement coupée de son environnement naturel par l'implantation d'une route à grande vitesse entre la ville et le bord de mer. Requalifier cette route semble donc un des enjeux principaux pour le développement de cette ville.



17- Carte environnementale

18- Carte des transports et des densités

19- Carte des services et des commerces

Quel rapport les habitants de Brisbane entretiennent-ils avec le module de répétition

Séminaire Images De Villes – 2014/2015

III. 3 Stratégies adoptées pour la ville de Southport

Une des premières stratégies adoptées était de requalifier la voie qui aujourd'hui sert d'autoroute à la ville. En effet cette route bordant l'océan créait une réelle coupure entre le centre ville de Southport et le bord de mer. En re-calibrant cette voie avec une circulation à sens unique et en enterrant la route à grande vitesse à l'aide d'un tunnel, cette stratégie permettait de recréer un véritable lien entre les habitants de Southport et leur environnement naturel.

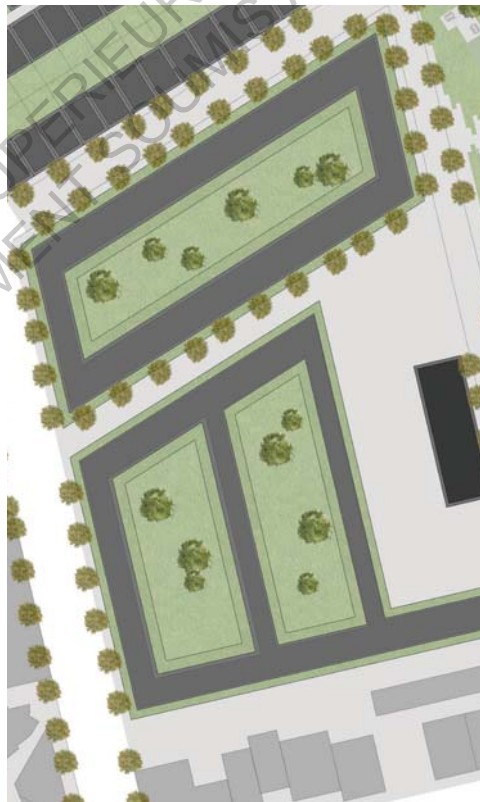
Un second travail a été apporté au travail de cet environnement naturel, recréant des bords de mer accessibles il était important de structurer chaque zone et de leur donner un gage qualitatif. Par l'implantation de parc urbain, de jeu pour enfant, de zone de sport et de café et restaurant en lien avec le centre ville, chaque programme différent venait requalifier les espaces du bord de mer. Il était important à travers cette stratégie de créer plusieurs espaces afin qu'il n'y ait pas une monotonie répétitive dans ces espaces publics.

Enfin la dernière stratégie et celle pour laquelle les enseignants portaient le plus grand intérêt était la densification du centre ville à travers un module de répétition. N'ayant jamais eu affaire à ce genre de méthode il était pour moi difficile de n'utiliser qu'un seul module. Comme on peut le voir à travers ce schéma j'avais proposé en totalité quatre modules différents, deux modules de type résidentiel avec des maisons à patio et en bandes au Nord de la ville, partie la moins dense de la ville. Une troisième typologie de bâtiment en R+7 avec des possibilités de mixité d'usage, commerces aux rez-de-chaussée et bureaux ou logement pour les 6 niveaux supérieurs. Enfin une dernière typologie de tour à l'entrée de la ville au Sud afin de marquer l'entrée de la ville et d'y placer tous les autres services nécessaires au développement de cette ville nouvelle.

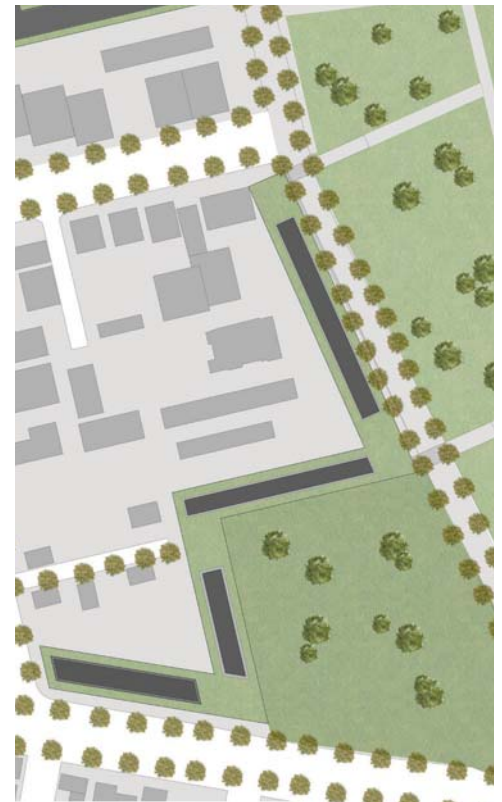
Le retour des enseignants a été plutôt positif quant aux aménagements périurbain apportés tel que l'endiguement de l'autoroute ou la requalification des espaces naturels de bord de mer. Cependant ils ont souligné un manque d'organisation dans la répartition des modules d'habitat aux travers de la densification apportée. Par le choix d'une trop grande pluralité de module, le plan urbain proposé perdait en cohérence d'après eux.



20- Modules de type résidentiel



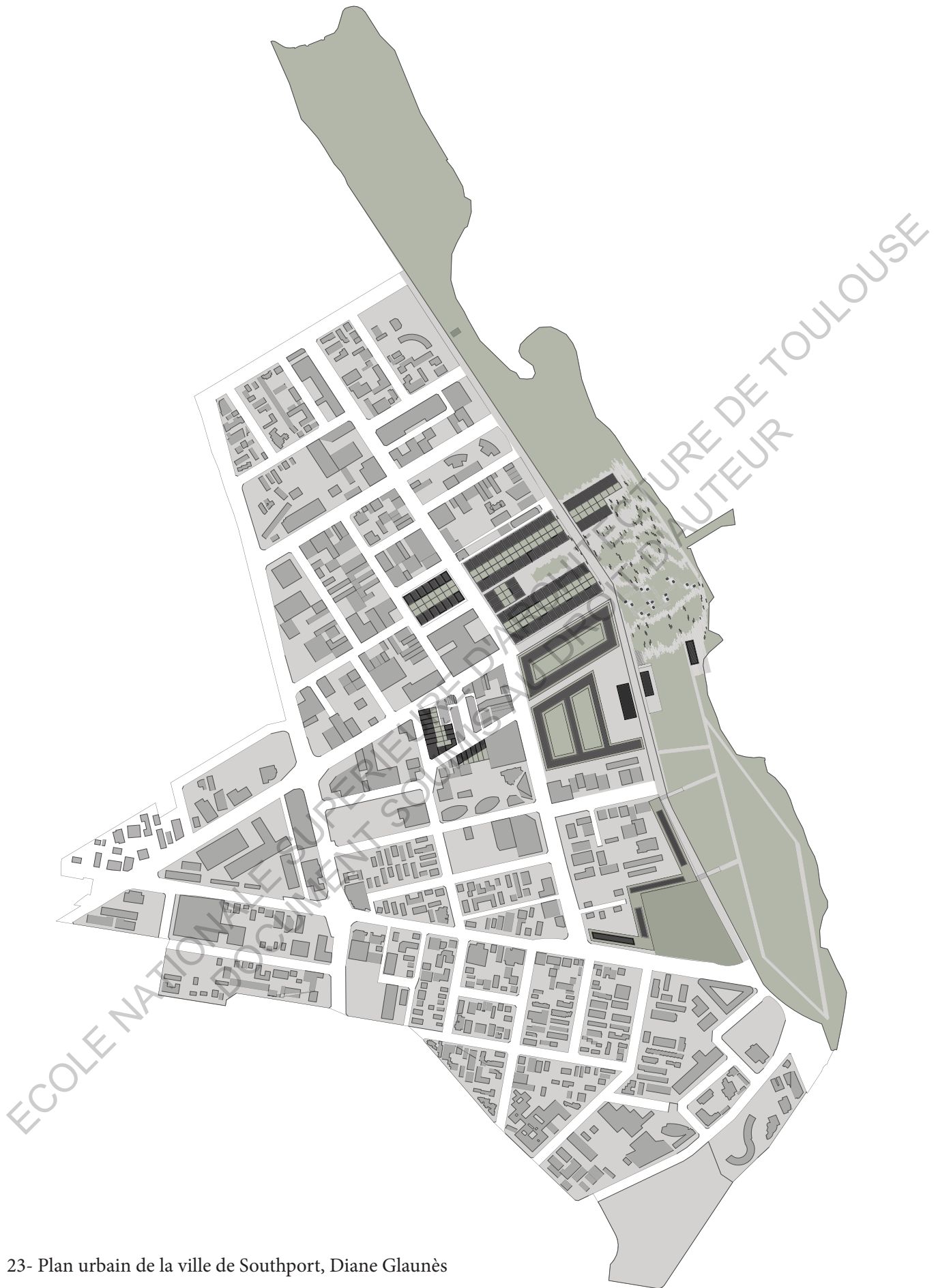
21- Modules de type mixte



22- Modules de types services

Quel rapport les habitants de Brisbane entretiennent-ils avec le module de répétition

Séminaire Images De Villes – 2014/2015



23- Plan urbain de la ville de Southport, Diane Glaunès

III. 4 Exemple d'autres travaux étudiants

Afin de bien comprendre ce que les enseignants attendaient de cet exercice, j'ai sélectionné deux projets qui ont clairement retenu leur attention.

Les stratégies urbaines adoptées par ce projet sont les suivantes :

Séparer l'autoroute en trois voies distinctes : une pour les voitures, une pour les bus et une pour les piétons, rendant cette route plus facilement traversable afin d'éliminer la composante de limite qu'elle engendrait.

Créer une réelle « expérience piétonne » avec une voie plantée et un rapport à l'espace naturel du bord de mer. Cet espace public est alors divisé en trois parties : une promenade piétonne, un zone de sport et une zone dite « verte ».

La sécurité est un élément primordial de ce plan urbain, par l'implantation d'une plateforme où se trouvent des commerces diversifiés ainsi que des restaurants et cafés, il crée un véritable lien entre le centre ville et le bord de mer tout en protégeant les piétons et en leur donnant accès à une promenade. C'est ce que l'élève a appelé une « expérience piétonne ».

Le point le plus important de ce plan urbain est la densification des îlots à travers l'établissement d'une grille permettant la mise en place de deux modules de répétition en fonction du centre ou de la périphérie. Chaque zone obtient alors une densification plus ou moins importante en fonction de sa situation tout en gardant la même implantation grâce à cette grille.

Les deux typologies de maisons utilisées sont les maisons détachées, très prisées par les australiens et les maisons à patio fournissant une plus grande densité tout en laissant un jardin privé pour chaque habitation.



24- Plan urbain de la ville de Southport, Sian Farrel

Ce deuxième plan urbain utilise des stratégies distinctes mais tout aussi efficaces d'après les enseignants:

La densification du centre urbain se fait par l'utilisation de deux typologies :

Une première typologie de maisons à patio qui se trouve en plus forte quantité, permettant de créer un réel front urbain par la simple utilisation de maison et bénéficiant d'un jardin privé pour chaque habitant.

Une seconde typologie de maisons en bande où se trouve en rez-de-chaussée des commerces.

Ces deux modules de répétitions permettent de créer deux facettes de la ville différente qui la scinde en deux : d'un côté le pavillonnaire proche du bord de mer, de l'autre le centre ville plus dense avec ses commerces en rez-de-chaussée.

L'idée principale de cet élève était de laisser le front de mer le plus proche des habitants afin de leur procurer un second jardin commun à tous et de reculer le centre ville « actif » dans le cœur de la ville actuelle.

La création d'un bord de mer totalement planté où tous les habitants peuvent se retrouver, tel un grand parc: il permet de faire le lien entre les habitations et front de mer par une dégression lente de la ville vers la nature.

Ce plan urbain dévie l'autoroute vers le nouveau centre ville afin de permettre un ralentissement de la circulation. De plus la création de rue à sens unique et d'une voie complètement piétonne en centre ville permette de désengorger le centre ville de toutes ces voitures.



25- Plan urbain de la ville de Southport, William Sutton

Quel rapport les habitants de Brisbane entretiennent-ils avec le module de répétition
Séminaire Images De Villes – 2014/2015

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Conclusion

Les diverses théories étudiées lors de ce travail de recherche ont permis d'aboutir à une conclusion sur la formation et le développement des villes. En effet, les quatre auteurs étudiés dans la première partie de ce mémoire s'accordent tous à dire que l'on peut discerner deux types de ville. Les villes spontanées, nées de manière inconsciente par accréation de bâties au fur et à mesure du temps, et les villes appelées artificielle par Martin Leslie, ou encore villes planifiées par le Corbusier où le dessin des rues et des îlots sont pensés dès les prémices de la ville. Ce second type de ville est au cœur de ce sujet de mémoire, puisqu'elles utilisent toutes un module de répétition afin d'assouvir cette ambition de planification parfaite. Nous avons vu au cours de ce mémoire que différents modules peuvent s'inscrire dans cette démarche de planification : soit par la répétition d'un îlot, soit par la répétition d'une trame de rues, soit par celle du bâti ou encore par la répétition de quartiers entiers, la ville se développe au fur et à mesure de ses besoins.

Comme nous l'avons vu dans le cas d'étude de la ville de Brisbane, la formation et le développement de cette ville s'est faite en totale adéquation avec les principes précédemment cités de ville dites « artificielle ». Mais il m'intéressait à travers ce mémoire de savoir quel rapport les habitants de cette ville entretenaient avec ce principe de module de répétitions. N'était-ce qu'un héritage, aujourd'hui désuet dans la planification de leurs villes, ou était-ce un marqueur prépondérant de leurs manières d'aborder la ville.

C'est en se penchant sur l'étude de cas de Southport et les réponses apportées par les étudiants de Brisbane que l'on comprend que l'utilisation d'un module de répétition, soit par l'îlot, soit par l'utilisation d'une typologie, est encore un facteur important dans leurs modes de fonctionnements d'urbanisations de la ville. En effet tout au long de ce semestre d'échange, les enseignants n'ont eu de cesse de nous répéter l'importance de clarifier nos intentions par des implantations cartésiennes. Pour eux, l'utilisation d'un module permet une industrialisation du bâti et une rapidité d'exécution de la ville. Alors qu'en Europe, la création de villes nouvelles n'est plus vraiment d'actualité, la superficie de leur pays, mais aussi leur économie florissante et l'attraction de ce pays, leur permet de créer et de tester de nouvelles typologies de ville. L'Australie est un pays en pleine expansion qui ne cesse d'être en demande de logements. Ayant conscience que l'étalement urbain n'est pas une réponse viable pour le développement du pays, ils utilisent de nouveaux terrains afin de construire des nouveaux pôles d'attractions. Le cas d'étude de Southport, aujourd'hui en véritable développement, impulsé par la région du Queensland en est un exemple frappant.

L'héritage des modèles de villes colonialiste du 19^{ème} siècle, est encore très présent dans leur manière de dessiner la ville. Les urbanistes tentent, dans ces villes nouvelles, de reprendre et de « copier coller » cette planification orthogonale avec des modules d'îlots ou de typologies de bâti répétés.

Si l'on peut esquisser une critique de cette façon de penser, on peut dire qu'en utilisant cette idée de module répété à l'infini, ils font fi du terrain, de l'environnement et spéculent sur une homogénéité de la ville qui en réalité n'existera jamais. Il m'est impossible de porter un jugement critique quant à l'efficacité d'un type de ville par rapport à un autre. En effet si l'on prend la thèse de Le Corbusier, Paris serait une ville dite spontanée, cependant il ne me semble pas que le développement de cette ville faite de manière inconsciente ou du moins, moins consciente, la rende moins rationnelle, moins efficace ou moins utilitaire. Est-il donc si censé de vouloir absolument planifier une ville à tout prix, avant même sa création où était-ce une hérésie de penser pouvoir contrôler la genèse et la croissance des villes.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Bibliographie

CHALAS Y, L'invention de la Ville, Paris, Anthropos, 2000

CHALAS Y, et DUBOIS-TAINE G., Ville contemporaines, Paris, Cercle d'art, 2001

O.M.A, REM KOOLHAAS AND BRUCE MAU, S,M,L,XL, Edition Monacelli Press, New-York, Octobre 1995

PIET LOMBAERDE AND CHARLES VAN DEN HEUVEL, Early Modern Urbanism and the Grid: Town Planning in the Low Countries in International Context, Edition Brepols, 2011

MARTIN LESLIE, The Grid As Generator, Architectural Research Quarterly ,Volume 4 ,Issue 04 ,Summer 2000

DAVID GRAHAME SHANE, Urban Design Since 1945: A Global Perspective, Edition John Wiley & Sons, Londres, Avril 2011

LE CORBUSIER, Urbanisme, Edition Arthaud, Paris 1980, Flammarion, Paris, Champs arts, 1994

FRANÇOIS CHASLIN, Un Corbusier, Fiction & Cie, Éditions du Seuil, Paris, Mars 2015

REM KOOLHAAS, New-York délire, Un manifeste rétroactif pour Manhattan, Edition Parenthèses, New-York, Septembre 2009

ERNEST SCOTT, A short history of Australia, Edition Project Gutenberg of Australia, Juillet 2002

JOHN KNIGHT, Letters from the Asylum, Sudden Valley Press, 2009

JOHN.R COLE, Shaping a City, Greater Brisbane 1925-1985, Edition William Book Queensland, Eagle Farm, 1984

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Table des illustrations

| | |
|-----------------|---|
| Figure 1: p.17 | MARTIN LESLIE, The Grid As Generator, Architectural Research Quarterly ,Volume 4 ,Issue 04 ,Summer 2000, p.313 |
| Figure 2: p.17 | MARTIN LESLIE, The Grid As Generator, Architectural Research Quarterly ,Volume 4 ,Issue 04 ,Summer 2000, p.313 |
| Figure 3: p.18 | MARTIN LESLIE, The Grid As Generator, Architectural Research Quarterly ,Volume 4 ,Issue 04 ,Summer 2000, p.315 |
| Figure 4: p.18 | MARTIN LESLIE, The Grid As Generator, Architectural Research Quarterly ,Volume 4 ,Issue 04 ,Summer 2000, p.315 |
| Figure 5: p.19 | MARTIN LESLIE, The Grid As Generator, Architectural Research Quarterly ,Volume 4 ,Issue 04 ,Summer 2000, p.317 |
| Figure 6: p.19 | MARTIN LESLIE, The Grid As Generator, Architectural Research Quarterly ,Volume 4 ,Issue 04 ,Summer 2000, p.317 |
| Figure 7: p.20 | http://bigthink.com/strange-maps/534-the-eggs-of-price-an-ovo-urban-analogy |
| Figure 8: p.20 | DAVID GRAHAME SHANE, Urban Design Since 1945: A Global Perspective, Ed. John Wiley & Sons, Londres, Avril 2011, p.317 |
| Figure 9: p.22 | LE CORBUSIER, Urbanisme, Edition Arthaud, Paris 1980, Flammarion, Paris, 1994, Champs arts, p.148 |
| Figure 10: p.22 | LE CORBUSIER, Urbanisme, Edition Arthaud, Paris 1980, Flammarion, Paris, 1994, Champs arts, p.148 |
| Figure 11: p.27 | ERNEST SCOTT, A short history of Australia, Edition Project Gutenberg of Australia, Juillet 2002, p.12 |
| Figure 12: p.28 | JOHN.R COLE, Shaping a City, Greater Brisbane 1925-1985, Edition William Book Queensland, Eagle Farm, 1984, p.22 |
| Figure 13: p.29 | JOHN.R COLE, Shaping a City, Greater Brisbane 1925-1985, Edition William Book Queensland, Eagle Farm, 1984, p.24 |
| Figure 14: p.29 | JOHN.R COLE, Shaping a City, Greater Brisbane 1925-1985, Edition William Book Queensland, Eagle Farm, 1984, p.25 |
| Figure 15: p.30 | JOHN.R COLE, Shaping a City, Greater Brisbane 1925-1985, Edition William Book Queensland, Eagle Farm, 1984, p.27 |
| Figure 16: p.31 | JOHN.R COLE, Shaping a City, Greater Brisbane 1925-1985, Edition William Book Queensland, Eagle Farm, 1984, p.28 |
| Figure 17: p.33 | Diane Glaunès |
| Figure 18: p.33 | Diane Glaunès |
| Figure 19: p.33 | Diane Glaunès |
| Figure 20: p.34 | Diane Glaunès |
| Figure 21: p.34 | Diane Glaunès |
| Figure 22: p.34 | Diane Glaunès |
| Figure 23: p.35 | Diane Glaunès |
| Figure 24: p.36 | Sian Farrel |
| Figure 25: p.37 | William Sutton |

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Annexes

Annexe 1: Fiche de lecture Yves Chalas, L'invention de la Ville

Yves CHALAS, *L'Invention de la Ville*
Edition Anthropos, Paris, Septembre 2000

1-Situation de l'auteur et de l'ouvrage

Yves Chalas, sociologue et urbaniste, est chercheur au CNRS et enseignant à l'Université Pierre Mendès à Grenoble. Il est régulièrement consulté comme expert sur les questions urbaines par différents organismes. L'imaginaire urbain, avec ses récurrences et ses transformations portées par les professionnels de la ville mais aussi par les habitants, constitue son domaine de recherche.

2- Analyse du thème de l'ouvrage

L'Invention de la Ville est un ouvrage qui vise à étudier la ville, son évolution, le ressenti des habitants sur cette évolution et comment les urbanistes et politiques gèrent, régulent et construisent la ville. Dans un premier il s'interroge sur les pratiques d'habiter et l'usage que font les citoyens de ces espaces urbains. Pour ceci il utilise une méthode d'investigation qui met au premier plan l'imaginaire urbain, qui lui semble riche d'une fonction d'initiation à la réalité urbaine en constante mutation mais aussi d'une fonction d'intelligibilité irremplaçable de cette réalité. Dans un second temps il enquête sur les démarches politiques mise en place pour faire face au problématique urbaine rencontrée actuellement.

3- Présentation du plan de l'ouvrage

L'ouvrage se présente en neuf chapitres avec une introduction et une conclusion. L'introduction vise à expliquer le déroulement, le fil de l'ouvrage. Le premier chapitre *L'analyse figurative du phénomène urbaine* explique la démarche de l'auteur, c'est à dire comment a-t-il interrogé les habitants de la ville d'Echirolles pour pouvoir extraire les informations des utilisateurs de manière la plus objective possible. En d'autres termes ce chapitre explique la méthodologie de l'auteur.

Les six chapitres suivants *La ville latente*, *La ville réhabilitée*, *La ville inhabitable*, *La ville primordiale*, *La ville émergente* et *La ville de demain* relatent les différentes figures de ville qui implique à chaque fois différentes pratiques d'habiter.

Les deux derniers chapitres *L'urbanisme à pensée faible ou l'imaginaire aménageur postmoderne* et *L'action concertée dans l'aménagement du territoire* étudie la pensée et l'action architecturale et urbanistique des acteurs et penseurs de la ville.

Enfin la conclusion tend à expliciter pourquoi l'auteur s'évertue tout au long du livre à rechercher différentes images de ville.

4-Analyse du contenu

Ce premier chapitre est une introduction qui explique la méthodologie mise en place afin d'analyser les propos recueillies des habitants d'Echirolles. Il y présente dans un premier temps les difficultés que les chercheurs ont rencontrées tout au long de leurs analyses, d'une part dû à une forte ignorance du public questionné, d'autre part dû au développement d'un discours d'imagerie. Par celui-ci l'auteur entend « l'ensemble des préjugés, des idées toutes faites, des lieux communs et des clichés qui sont dans l'air du temps » (p.10). Une fois décelé et éliminé ces éléments qui nuisent à une analyse objective, les chercheurs ont alors pu tirer des propos de la population d'Echirolles un discours d'existence, c'est celui-ci qui est le fondement de leur démarche : le vécu des personnes questionnées et leurs pratiques de la ville dont il n'avait pas une conscience claire et communicable c'est donc établi à travers ce discours d'existence.

Le second chapitre s'interroge sur l'image de la ville du point de vue de l'habitant. En prenant comme exemple la ville d'Echirolles et en recueillant les paroles habitantes d'après la méthodologie expliquée dans le précédent chapitre, l'auteur vient recueillir quinze figures qui expriment cette réalité particulière de la ville urbaine. Une première figure : « l'urbain anonyme », exprime l'idée inconsciente que toute ville se ressemble. « Ca pourrait être n'importe où, ça » (p.35) révèle que la ville d'Echirolles comme d'autres villes comporte des quartiers sans identité, construit rapidement ces zones n'adoptent pas un vocabulaire propre à une ville, elles sont les mêmes partout en France. La deuxième figure « la fourmilière » fait appel à cette idée qu'une société de ville rend l'individu anonyme, il se fond dans une foule d'autres personnes et ne s'individualise pas. Les trois autres figures citées font appel à la mémoire rurale : la figure de la « nostalgie » « le village immobile » et « la campagne » rendent compte d'un « d'antan » (pas forcément connu par les usagers) que l'on regrette, l'idée qu'avant la ville n'était qu'un village encore lié à la nature, où tout le monde se connaissait et où l'individu était reconnu des autres villageois. Trois autres figures, ensuite, font référence au cadre bâti : « la verticalité », le « bonheur sans gêne » et la « ville close ». À travers ces trois figures l'auteur pointe l'idée qu'une forme de bâti, verticale ou close induit un sentiment chez l'usager des lieux : « cet avis sur le visible se complète d'une interrogation-réflexion sur le bonheur dans un tel cadre » (p.39). Deux autres figures « la moyenne » et « la différence », font appel à une hiérarchie des quartiers, les quartiers d'une ville sont mis en commun et comparés par les habitants et dès que ceux-ci semblent différents, ils révèlent alors un sentiment d'étranger et d'insécurité. L'image de la socialité recouvre deux figures « la coquille » et « la place publique », l'auteur marque ici l'idée que la ville engendre un repli sur soi, cette création d'une coquille n'est pourtant pas voulue, d'après les résidents d'Echirolles le désir de contact est toujours présent mais les typologies de la ville ne permettent pas ces rencontres. La place publique, ce lieu de rassemblement informel, pourrait alors remplir ce rôle de socialisation. Les deux figures suivantes font appel aux rôles des équipements et de la gestion, l'auteur montre ici que les équipements commerciaux mais aussi sociaux-culturels permettent, tel

la place publique une réponse possible à se désir non assouvi de socialisation au cœur des villes. Enfin la dernière figure « le puzzle » questionne sur le centre ville et fait poindre l'idée qu'aujourd'hui la ville n'a plus un seul centre urbain mais bien plusieurs pôles par quartier.

Le troisième chapitre tend à analyser la ville réhabilitée. Il faut tout d'abord expliquer que la réhabilitation n'est pas une rénovation, elle est différente en ce sens qu'elle « restaure les citations et les fragments de mémoires insaisissables » (p.47) alors que la rénovation consiste à un renouveau complet du bâti ancien. Ce procédé est vu non pas comme la satisfaction d'un besoin qui apporte du plaisir aux utilisateurs, mais plutôt comme quelque chose qui leur est dû de droit et qui de se fait, ne leur apporte pas de contentement spécifique. Elle est pourtant inéluctable, car la réhabilitation d'une ville assouvie une nécessité de gommer un certain inconfort humiliant. Cependant Yves Chalas semble nuancer deux types de réhabilitation : D'une part celle des vieux centres villes qui par leurs singularités, leurs unicités et leurs originalités permettent une appropriation plus facile des lieux. D'autre part la réhabilitation de la périphérie ou de quartiers excentrés, qui est plus difficilement acceptée, mais qui une fois terminée, marque une reconnaissance sociale. Elle a cette dimension paradoxale de pouvoir « rajeunir la ville sans lui ôter l'épaisseur du temps » (p.53), néanmoins il faut ne faut pas faire d'amalgame entre réhabilitation et sécurisation, ce n'est pas parce qu'un quartier subie est réhabilité qu'il est alors protégé de l'insécurité.

Le quatrième chapitre s'attache à analyser la ville inhabitable, pour comprendre ce qu'entend l'auteur par l'inhabité il faut dissocié ce principe de ville des bidonvilles, taudis et villes insalubres. Chalas part du postulat inverse, pour définir la ville inhabitable, définissons d'abord la ville habitable. L'habiter se caractérise par la façon d'habiter, c'est à dire l'habituel, à l'échelle de la ville le trajet habituel parcouru au sein d'une journée, par exemple le trajet maison-travail. L'habiter se restreint au quartier, lorsque l'on « va en ville », on sort de son quartier et donc de son périmètre habituel. D'après cette définition de l'habiter, on peut en conclure que le centre ville, qui « grouille » de monde tel des animaux correspond à l'inhabité. Dans cette optique l'inhabitable devient synonyme d'invivable à l'image du quartier des affaires désert, des quartiers « chauds » de la ville, des quartiers touristiques, ou encore des quartiers sans identités propres. Le premier discours de la ville inhabitable est marqué par la peur, cette ville est source d'insécurité. Un second discours s'attache à déterminer cette dernière tel une analogie d'une ville qui n'appartient à personne, dès lors que l'on est hors du « chez soi » on se retrouve dans un univers étranger et donc hostile, incertain. La superficialité des rapports sociaux est propre à cette ville inhabitable, elle n'est pourtant pas néfaste mais au contraire construction de la ville, puisque l'anonymat en est une composante forte et recherchée par les citoyens : « Plus il y aura de masque, plus la mentalité urbaine revivra, ainsi que l'amour de l'urbanité » (p.70). Cette ville inhabitable est donc construite comme un foyer multiculturel qui ne ségrègue aucunes cultures, comme le dit Robert Park « la ville est rencontre, comme confrontation avec l'inconnu et le risque », les espaces publics en sont la scène principale.

Le cinquième chapitre expose les principes de la ville primordiale, on peut désigner cette étape du livre un retour à la source, il apporte une réflexion sur l'invention de la ville. L'une des premières images de ville est Sumer créée il y a 5000 ans, elle est la conurbation de trois villes : Ur, Lagash et Mari, celles-ci ayant réussi à s'entendre se sont reliées par des canaux et à travers des échanges inter-cités viennent former une seule et même ville. On peut aussi s'inspirer de Rome, qui pour l'époque représentait une ville géante. Cependant cette image de ville ne doit pas être considérée comme la ville première, mais plutôt comme une ville synchronique, c'est à dire qui se reproduit dans le temps d'une société à l'autre, somme toute elle représente la ville « ultime ». Elle est la résultante de ce qu'on en commun toutes les villes peut importe leurs époques et leurs cultures : on peut définir son fondement par ces antagonismes. Le premier antagonisme commun à ces villes, que repère l'auteur, est l'opposition entre ville et nomadisme, en effet l'existence même d'une ville est la sédentarisation de ces usagers. Alors que les nomades contemplant la nature, les sédentaires ont une contemplation de l'être humain et de son œuvre. Cette hypothèse amène l'auteur à un second antagonisme, l'opposition ville campagne, la sédentarité des villes implique « une autonomie vis à vis de la campagne environnante » (p.78). C'est en ce sens qu'elle s'oppose au village qui lui dépend de sa campagne environnante alors que l'échelle de la ville dépasse le seuil local et régional, par exemple l'empire romain s'impose dans tout le bassin méditerranéen. La ville est renégate, elle renie son passé et ne cesse de se faire et de se défaire alors qu'un village est synonyme de paysage familier immuable et interchangeable. De plus, contrairement au village où les individus ont une activité multiple, la ville divise et fragmente les activités de manière autonomes et séparées, c'est le début de l'organisation sociale. De ces différentes fonctions en découle les typologies de la ville, par exemple les faubourgs ont été créés dans le but de répondre à une fonction marchande. Néanmoins chaque ville primordiale établit des typologies différentes en fonction des cultures, la ville japonaise ne s'établit pas de la même manière que la ville européenne ou bien même la ville américaine.

Ce sixième chapitre s'intéresse à l'analyse de la ville émergente, l'auteur replace alors un dilemme cornélien qui anime à l'heure actuelle les urbanistes, doit-on considérer la banlieue et la périphérie des villes comme partie intégrante de la ville d'aujourd'hui. Pour analyser la ville émergente actuelle, Chalas prend une fois le contre-pied et se demande dans un premier temps ce en quoi elle s'oppose à la ville d'hier. La ville d'antan répond à un schéma classique de ville « en harmonie, compacte et ramassée, essentiellement minérale et dense » (p.90). Le questionnement premier de l'auteur et des urbanistes d'aujourd'hui est : l'apparition de la ville émergente est-elle la fin de la ville, sans plus aucun centre, désurbanisée et induisant en conséquence un repli sur soi-même. Il part d'un postulat simple : les périphéries restent encore impensées, ou mal pensées. En effet les urbanistes s'appuient sur l'analyse du modèle des centres anciens pour travailler les périphéries, or elles ne fonctionnent pas pareil, le modèle est donc faussé. André Corboz théorise sur l'aménagement des villes, et met en place cette idée d'abandon des centres et d'étalement : « la ville, la vraie c'est le suburb ». Ceci s'explique en partie grâce à l'avancé technologique

et au progrès des vitesses de transports, les distances entre logement-travail sont plus longues car leurs durées restent la même. De plus les mobilités ne se font plus que de la périphérie vers le centre mais aussi entre banlieue. Il en ressort l'idée que les différentes activités des citadins ne se font plus forcément à proximité de leurs lieux d'habitat ce qui implique alors la fin de l'idée de quartier. Avant le quartier était synonyme de « chez soi », or aujourd'hui l'échelle du quartier ne suffit pas à répondre aux besoins des habitants, c'est la mort du quartier identitaire. La ville émergente répond à une nouvelle culture urbaine qui d'après l'auteur peut se traduire à travers six figures qui font appel à des antagonismes de la ville :

La ville mobile qui induit que la mobilité est pérenne et développe la sociabilisations par les flux.

La ville territoire qui exprime l'image d'une ville diffuse, discontinu et non plus ramassé comme auparavant.

La ville nature, cette oxymore est interchangeable, la nature s'implante dans les cœurs urbains et à l'opposé la ville s'implante en pleine campagne.

La ville polycentrique amène l'idée que nous vivons dans une ville éclatée ou il existe plusieurs centres en son sein (centres commerciaux, cinémas,...) qui viennent créer un brassage des classes sociales et de se fait une forte mixité sociale.

La ville au choix met en place une image du citadin lui-même éclaté à travers les choix de ces activités, il n'appartient qu'à lui de choisir que faire parmi toutes les prestations que présente cette ville émergente.

La ville vide expose cette image que le vide crée la ville, celle si n'est plus homogène et continu mais dispersée et diffusée et se sont les espaces vides qui créent l'urbain.

Le septième chapitre s'interroge sur la ville de demain. Hier encore la ville future était vue de façon utopique, aujourd'hui la ville de demain inquiète. Tout d'abord car les liens sociaux sont devenus, d'après une vision « villageoise » de plus en plus faible, pourtant il est fondé sur une alchimie entre l'individualité, la recherche de liberté et l'être ensemble. La recherche de lien social se fait dans un système de rêverie, de manière hasardeuse, le quartier ou le village ou « tout le monde se connaît » ne répond donc pas à ce désir de socialisation propre à l'urbain. Les places publiques, les vieux centres, mais aussi les nouvelles polarités créées dans la ville émergentes sont des lieux qui favorisent les rencontres et qui n'existaient pas dans la ville d'hier, dans cette optique la ville de demain serait alors encore plus socialisatrice. Cependant il existe une donnée sociale importante qui favorise les rencontres dans ces espaces : le travail. En effet l'auteur donne une image du travail en tant qu'intégrateur, d'après lui, les émeutes des banlieues et le manque de socialisation de ses usagers ne sont pas dus à des typologies de bâtiments ou des formes spécifiques d'architecture mais bien au chômage et donc au manque d'intégration. La ville ne ségrège pas par la mise en place de banlieue, c'est la banlieue qui s'exclut par manque de lien social. Cette dernière donnée explique bien cette inquiétude qu'on a aujourd'hui tous les urbains : on ne sait comment retisser un lien social à l'intérieur des banlieues ce qui compromet l'existence de l'être ensemble pourtant primordial dans les villes.

Le huitième chapitre de ce livre s'intitule : « l'urbanisme à pensée faible ou l'imaginaire aménageur postmoderne », il tente d'analyser les politiques urbaine actuelle et la pensée qui l'induit. Gianni Vattimo met en place cette idée d'urbanisme à pensée faible. L'échelle du quartier est aujourd'hui un prétexte pour réunir des acteurs urbains et délimiter une zone, un terrain d'approche afin d'établir des plans d'actions. Par pensée faible, l'auteur entend l'opposition avec la pensée forte et radicale des modernes : à contrario, les mesures prises pour répondre aux problèmes urbains se font en fonction du contexte et s'ajuste au millimètre. Après les années 80 il y a une inflexion de cette urbanisme fort qui faisait appel à la tabula rasa et aux théorisations des urbanistes vers un urbanisme faible qui utilise le débat public, l'intégration par la recomposition des zones et qui prend en compte les enjeux politiques. La pensée de l'urbanisme faible à un état d'esprit beaucoup plus apophatique que l'urbanisme fort, il n'est plus question « du bonheur pour tous » mais plutôt de ne pas faire vivre un enfer aux habitants à travers une politique « du moindre mal dans l'intérêt général » (p.163). L'urbanisme à pensée faible n'est donc pas forcément moins efficace, il est seulement plus centré sur la pratique que sur la théorie.

Le neuvième et dernier chapitre : « l'action concertée dans l'aménagement du territoire » analyse un de ces processus de pensée faible de l'urbanisme à travers l'exemple du schéma interrégional des matériaux de construction du Bassin parisien. A travers des réunions collectives, tous les acteurs concernés se retrouvent afin de procéder à des négociations et, par des consensus mutuels, trouver des réponses aux problèmes posés, ici l'adéquation des matériaux avec leurs usages. La concertation permet une découverte progressive par le débat et institue un cadre de réflexion et de décision qui permet la création d'un projet fort plus consensuel, plus pragmatique et plus collective.

En conclusion Yves Chalas nous démontre que la ville est le théâtre d'une création continue : il y a un processus ininterrompu d'invention de la ville dû à l'imaginaire social. La manière de faire la ville aujourd'hui s'appuie sur cette pensée faible, par l'introduction de la cohérence du projet dans un urbain incertain. Il s'agit demain de reconstruire la ville à l'aide des périphéries : celles-ci ressources les centres « revitalisation du centre par les périphéries » (p.186)

5-Appréciation personnelle

Cet ouvrage qui se veut le moins exhaustif possible, met en place différentes typologies de ville à travers des études de ville passée, de ville existante et de postulat de possible ville future. La méthodologie utilisée par l'auteur est ce qui me semble le plus important, il explique comment réussir à travers des entretiens à capter le sensible des gens, à capter l'image qu'ils ont des villes. Ceci en décryptant leurs discours « d'existence » et en réussissant à faire fit des discours d'imagerie et d'ignorance. Pour ceci il pose des questions ouvertes qui permettent alors non pas un simple entretien « questions-réponses » mais un

vrai échange sur leurs modes de vie et leurs appréhensions de la ville. Il me paraît important d'utiliser ce procédé lors de mes futures recherches sur la perception des habitants de Brisbane quant à l'hétérogénéité de leur ville.

De plus l'auteur expose les différentes perceptions et caractéristique propre à la ville, les modes de vie y sont différent qu'à la campagne ou même que dans des villages. Ces modes de vie propres à l'urbain qui nous semble parfois critiquable ou parfois enviable, sont la particularité même de l'attraction des villes. Elle était, pour moi, implicite et ce livre m'a permis de réaliser quelles étaient les spécificités d'une vie urbaine.

Enfin la démarche d'analyse de ville future nous permet une réflexion sur nos modes de vie actuels et les changements que nous devrions opérer ou du moins permet un questionnement sur notre perception de la ville.

Enfin il explique le travail de consensus qu'il existe lors des plans d'urbanisation d'une ville. Ces procédés de concertation et de « pensée faible en urbanisme » m'était complètement inconnu et m'a ouvert sur cette dimension de l'architecture et de l'urbain peu communiqué.

6-Citations :

« L'organisation même des images, c'est à dire leurs contradictions, leurs redondances et leurs transversalités d'un discours d'existence à l'autre, à laquelle nous avons affaire à chaque fois dans nos textes d'analyse, imposait les ciseaux comme primordial outil méthodologique de traitement de ces textes. Non pas pour les élaguer, pour éliminer des propos que nous pouvions considérer comme marginaux, ou pour ramener l'ensemble trop épars des paroles à quelques phrases centrales, mais au contraire, pour ne rien laisser perdre justement, pour regrouper en paquets ou, si l'on préfère, en colonnes réparties sur une grande table, les propositions verbales – les images – heureuses ou moins heureuses, emphatiques ou minimales, selon leur ressemblance. » p.26

« Cette réflexion est révélatrice d'une tendance très partagée qui consiste à uniformiser l'espace comme une continuité sans spécificité. Ce réflexe de renvoyer à un urbain anonyme est en fait quasi permanent. » p.35

« La réhabilitation apparaît donc en règle générale pour les habitants concernés comme la chance d'une étape à franchir de confort et de reconnaissance sociale à la fois, deux composantes indissociablement mêlées dans leur esprit du renouveau qui se présente à eux.» p.53

« La rencontre, qui rend la ville si fascinante, et pour laquelle même la ville a été édifiée, rappelle que l'homme ne saurait se contenter de la demeure, de toutes les demeures qu'il pourra se construire, pour la raison que les questions qu'il ne peut éviter de se poser sur ce qui le constitue, sur ce qu'il est sur terre, sur ce pourquoi il habite, restent pour lui l'objet d'une quête à jamais insatisfaite. » p.71

« Différence et continuité urbaines sont toutes deux de vraies propositions, mais limitées et partant complémentaires bien que contradictoires. Le contraire d'une vérité profonde ce n'est pas un mensonge mais une autre vérité profonde » p.85
« Une certaine schizophrénie urbanistique, la prééminence de la figure de la ville d'hier dans les représentations de la ville et l'incapacité à appréhender la périphérie pour ce qu'elle est aujourd'hui constituent les principaux registres dont relèvent les vieux critères et les obstacles épistémologiques qui nuisent à la bonne lisibilité de l'évolution de la ville. » p.87

« La ville intègre ou exclut en second. La ville a la capacité de bien ou de mieux intégrer que si et seulement si l'on a déjà intégré la culture du travail. Et inversement, la ville exclut d'autant plus fortement que l'on a pas de travail.» p.149

« En somme, tout se tient dans la concertation : les objectifs généraux de départ, l'assentiment de départ également des acteurs, puis leur implication, leur créativité et leur cheminement, ainsi que le rôle d'animateur de l'État. Tous ces éléments sont indissociables, impensables l'un sans l'autre. Ils constituent le seul et même fil tenu de la rationalité circulaire ou sinusoidale de la concertation » p.182

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTOUR

Annexe 2: Brève présentation de l'Australie

Contexte historique :

En 1595 un équipage hispano-portugais à la recherche des îles Solomon débarque pour la première fois sur ces terres dites « australes ». Durant près de deux siècles, différentes troupes de navigateurs en provenance de l'Europe amarrent sur ces terres, sans jamais y porter un assez grand intérêt pour s'y établir définitivement.

C'est en 1770 que le Lieutenant James Cook, lors d'une expédition menée par l'Angleterre s'intéresse pour la première fois à la partie Est du continent. En persuadant la couronne d'Angleterre d'y installer une colonie il limite ainsi les ambitions coloniales de la France et de la Hollande.

Le 26 janvier 1788 la première flotte anglaise débarque à Sydney pour y établir un camp pénitentiaire. Ignorant la présence des aborigènes les britanniques colonisent petit à petit le littoral Est du territoire, empiétant de plus en plus sur les peuplement aborigènes.

Après la guerre d'indépendance en Amérique, le gouvernement britannique ne dispose plus d'endroit de « dépôts » ou bannir les malfaiteurs. Dans l'attente d'un lieu nouveau, les épaves et carcasses de navires flottants dans la plupart des ports d'Angleterre servent de prisons temporaires. La découverte des terres australes permet alors le désengorgement de ces ports.

« Près de 160 000 bagnards d'origine britannique seront amenés en Australie. L'existence de l'Australie repose sur le transport ». P. Grundman

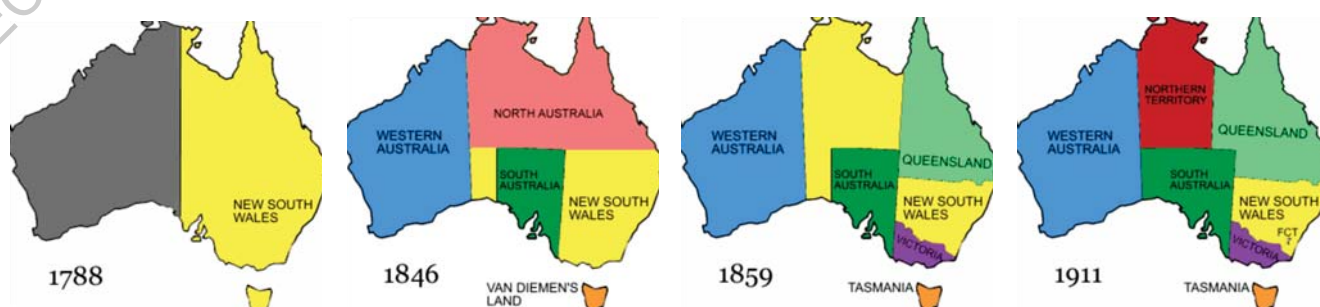
Vers le milieu du 19^{ème} siècle, la découverte de ressources minières telles que l'or accélère considérablement le phénomène, les colonies australiennes deviennent des démocraties parlementaires autonomes.

« Les mines d'or, qui n'ont joué qu'un rôle très secondaire aux Etats-Unis, sont le fait prépondérant de la colonisation australienne. Les aventuriers de toute profession (et sans profession), les ennemis du travail régulier ont été attirés par la grande loterie qu'est la recherche de l'or, et se sont précipités sur elle... Venant de villes, ils se sont entassés dans des villes ; d'où l'un des fléaux de l'Australie... »

P. Leroy-Beaulieu, « Les nouvelles sociétés anglo-saxonnes », 1901

L'organisation du territoire s'est vu modifiée depuis sa découverte jusqu'au début du 20^{ème} siècle. On comptabilise à l'heure actuelle 6 Etats qui se sont fédérés le 1er janvier 1901, pour devenir le Commonwealth d'Australie. Le Commonwealth est une organisation intergouvernementale de près de 54 Etats membres indépendants (presque tous d'anciennes colonies britanniques). L'Australie reconnaît donc le chef du Commonwealth comme chef d'Etat, actuellement la reine Elisabeth II.

Quant à la ville de Brisbane, elle voit le jour sous le nom de Brisbane en 1824, tout d'abord grâce à l'installation d'un camp pénitentiaire à 15km de l'actuel centre. Un an après seulement, la colonie se déplace dans un des nombreux méandres du fleuve Brisbane afin d'avoir un apport en eau beaucoup plus rapide et facile. C'est en 1840 que l'explorateur Robert Dixon commence à dessiner les premiers plans d'occupation de la ville. De nombreux bâtiments victorien encore présents dans le CBD de Brisbane protégés soit par le ministère de l'Environnement et de la Conservation soit par l'Unesco viennent parsemer la ville d'une identité coloniale et anglicane.



Quel rapport les habitants de Brisbane entretiennent-ils avec le module de répétition

Séminaire Images De Villes – 2014/2015

Climat et paysage :

Le relief : tel un grand plateau l'altitude décroît progressivement de la côte Ouest vers le centre, le continent reste plat sur la plus grande partie de sa surface. Le long de la côte Est, la cordillère australienne qui sépare la plaine côtière du reste du pays est la seule chaîne montagneuse du continent. Elle s'étend à partir de la pointe Nord Est du Queensland sur toute la longueur de la côte orientale descendant à l'extrémité Sud du continent, pour venir mourir dans l'immense plaine centrale aux monts Grampians, dans l'Est du Victoria.

Le climat : Près de 40% du pays est en climat désertique ou semi désertique laissant place à d'immenses paysages de dunes de sable marqués par de forts épisodes de tempête de sable et de sécheresse. Il existe au Nord du pays un climat tropical où la faune et la flore sont très denses, d'immenses parcs nationaux sont protégés et conservés, ce climat apporte de fortes intempéries tout au long de la saison des moussons.

Enfin seule la partie Sud-Est et Sud- Ouest du pays bénéficie d'un climat tempéré et de sols modérément fertiles.

L'environnement paysager : L'Australie est un pays aux multiples facettes, de part son climat et son relief, elle héberge différents types de paysages. En effet pendant près de 50 mille ans ce continent est resté isolé géographiquement, laissant toute la place à l'établissement de sa faune et de sa flore. On retrouve sur la côte Nord-Est la barrière de corail qui est à l'heure actuelle le plus grand récif corallien au monde ainsi que ses multiples îles de sable blanc bordées d'eau turquoise. Au Nord du continent, le climat tropical et subtropical laisse place à une végétation abondante, avec des zones humides et marécageuses. À l'Ouest, l'océan indien borde les roches affleurant la côte. La cordillère australienne laisse poindre des sommets jusqu'à plus de 2700 mètres d'altitude, alors que le centre du pays aride laisse place à un paysage plat et désertique où seuls quelques monolithes de grès s'élèvent sur environ 300m tel le mont Uluru. Enfin le climat tempéré et l'investissement de ces terres cultivables ont laissé place à des paysages agricoles au Sud du pays.