

# UN GERME DE VILLE

## L'expérience Française du Vaudreuil

Jean-Paul LACAZE \*

Remy PERELMAN \*\*

Parmi les huit villes nouvelles françaises actuellement en chantier, celle du Vaudreuil, entre Paris et la mer, sur la Seine, est connue parce qu'elle est ville-pilote anti-pollution. Dès la table à dessin, ingénieurs, écologistes, scientifiques, posent les problèmes prospectifs de la pollution. Mais le Vaudreuil est aussi celle des villes nouvelles où l'on a pu prendre le temps de réfléchir à l'évolution de la ville dans le temps, à sa flexibilité.

### Une planification urbaine évolutive

La ville nouvelle du Vaudreuil, proche de Rouen, située à une petite centaine de kilomètres à l'ouest de Paris, est née du schéma régional d'aménagement de la Basse-Seine (1967-1968). Objectifs principaux de ce schéma :

Renforcement de l'armature urbaine existante dans la région Rouen-Evreux-Le Havre, de façon à contrebalancer l'influence de l'agglomération parisienne. La zone urbaine du « grand Rouen » devrait passer de 500 000 à 1 200 000 habitants d'ici la fin du siècle.

Participation à l'équilibre de l'emploi en favorisant l'accueil des activités tertiaires, et à l'utilisation de la vocation du site aux fins de loisirs.

Volonté de constituer une opération-témoin de la recherche urbanistique et architecturale.

Parmi les apports de l'équipe chargée de l'étude du Vaudreuil, les réflexions sur la « germination » de la ville sont intéressantes : elles éclairent l'attitude prospective de la modestie calculée qui doit être la sienne.

Le principe de l'expérience du Vaudreuil repose d'abord sur la constatation qu'une ville ne peut être considérée comme un objet fini dont il est possible de planifier, vingt ou trente ans à l'avance, son contenu et son mode d'organisation de l'espace. Une telle conception ne laisse aucune possibilité aux habitants de contribuer à déterminer leur propre cadre de vie et aboutit à des structures rigides freinant les innovations et les changements dont le rythme d'apparition se multiplie.

### Le germe de ville

Pour chercher à limiter le caractère nécessairement artificiel de la phase de démarrage de la ville, la première opération (le germe) devra se limiter dans le temps et l'espace tout en portant sur un programme le plus complet possible de logements, d'équipements et de lieux d'emploi pour une population de l'ordre de 15 000 habitants (en cinq ans - hypothèse de densité 35 à 45 logements à l'hectare).

Le « germe de ville » permet l'exercice de la quasi-totalité des fonctions d'une ville en développement, sans engager définitivement son avenir. La ville est traitée comme un organisme vivant : le germe est un système cohérent, capable d'évoluer dans ses éléments comme dans son ensemble. Il existe entre tous ces éléments des relations indispensables à son fonctionnement. Un mélange suffisant des différentes fonctions assure l'animation de la vie urbaine en n'isolant que les installations gênantes pour leur environnement immédiat.

Dans une deuxième phase, l'installation d'une population déjà importante donnera naissance à une collectivité qui pourra prendre en charge progressivement le devenir de la ville : la ville doit être le fruit d'un dialogue constant où interviennent les personnes concernées à titres divers au niveau local, régional ou national : une série de groupes de travail formels ou informels se constitue à cet effet.

L'étude concrète de la première opération est confrontée à une étude globale des principales caractéristiques d'ensemble de la ville, dans une perspective à long terme de l'ordre de trente ans. Cette étude n'a pas pour but de fixer toute l'organisation future de la ville, indispensable pour fixer le tracé des principales infrastructures de transport et la vocation générale des différentes parties du site : habitat, industrie, loisirs, etc. Elle doit, au contraire, mettre en évidence des possibilités de croissance aussi variées que possible après achèvement du germe.

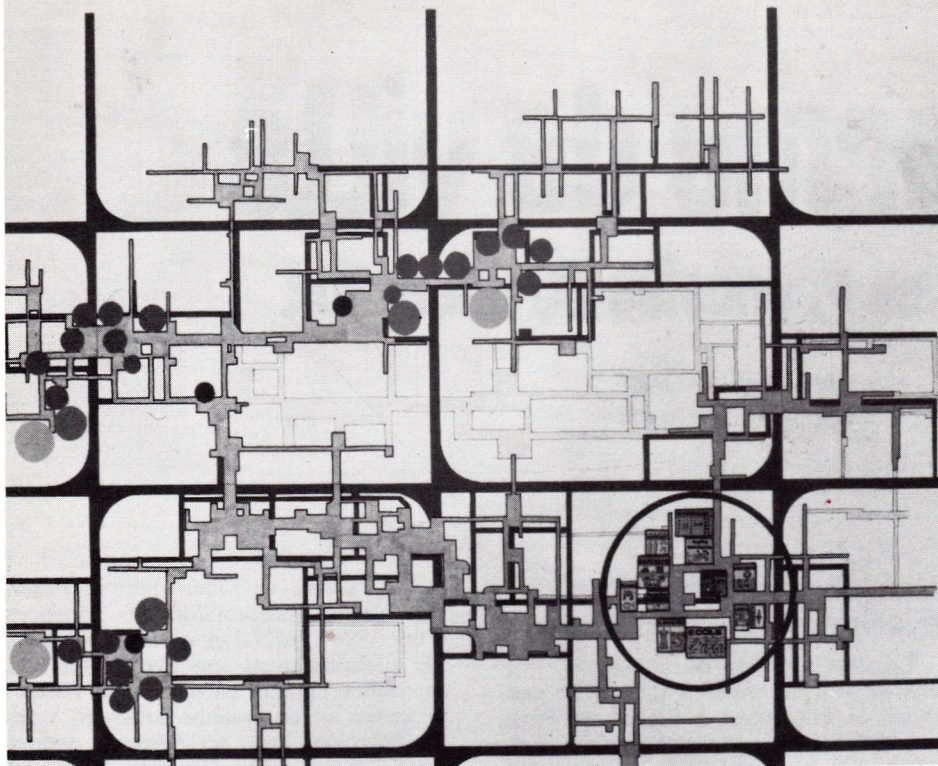
### Les règles de l'organisation urbaine du germe

Les éléments qui composent traditionnellement la ville sont : Les logements et leurs espaces annexes, les lieux d'emplois secondaires et tertiaires, qui peuvent trouver place dans la ville, les équipements scolaires socio-éducatifs et sportifs, sanitaires et sociaux, culturels, administratifs et les infrastructures qui permettent le déplacement des fluides divers et des individus sous différents modes.

\* Directeur de la mission d'Etude et d'Aménagement pour la ville nouvelle du Vaudreuil.

\*\* Chargé de mission à la Mission Interministérielle à l'Environnement.

## emplacement des centres de voisinage



Les centres de voisinage sont répartis pour assurer une bonne accessibilité à partir de tous les logements, localisés aux points les plus denses des cheminements de piétons, en contact étroit avec des grappes d'équipements importants, pour créer des lieux privilégiés d'animation.

Le principe de mobilité conduit, pour faciliter l'évolution future de la ville, à étudier certaines dispositions architecturales et urbanistiques pour ces éléments, c'est-à-dire :

- d'une part, à distinguer, au moment de la conception de l'élément, une partie fixe (durable) et une partie mobile (dont l'affectation peut varier dans le temps) ;
- d'autre part, à réserver lors de la construction d'un élément une marge d'espace permettant l'évolution ultérieure de cet élément.

Les réseaux sont des ensembles d'éléments de même nature formant des lignes ou des points qui peuvent être organisés suivant certaines règles (par opposition à un ensemble d'éléments répartis au hasard).

Les réseaux les plus caractéristiques de la proposition d'organisation du germe sont :

— Le réseau des volumes construits, fortement maillé et le plus souvent continu.

— Les espaces extérieurs délimités par les volumes construits formant un réseau continu à l'intérieur de la ville, grâce aux communications assurées à travers les volumes construits ; il constitue un système différencié et varié.

— La circulation automobile s'effectue principalement sur un réseau maillé continu et régulier de voies à sens unique se coupant à angle droit. A l'intérieur de chaque maille de ce réseau primaire, un système de voies secondaires, dessiné pour une circulation lente, dessert les parkings, les immeubles et les équipements.

— La circulation des piétons s'effectue sur un réseau de voies très maillé et continu, qui constitue l'espace privilégié d'échange et d'animation urbaine. Il met en relation les différents équipements entre eux et avec les logements et lieux d'emploi. Il est facilement accessible à

partir des parkings, les arrêts de transport en commun et de voirie secondaire, ce qui implique la présence fréquente de trottoirs le long de celle-ci. Les équipements, tantôt dispersés, tantôt en groupe, forment les points forts du réseau de circulation des piétons.

Les relations entre les réseaux constituent la structure de la ville : relation de forme ou de fonction. L'exemple le plus caractéristique concerne le réseau de circulation des piétons. En effet, ce réseau dessert les équipements, les logements et les lieux d'emploi. Il est facilement accessible des parkings et des arrêts de transport en commun, mais franchit la voirie automobile rapide sans conflit. Il est en relation visuelle avec le réseau des espaces construits ainsi qu'avec les espaces verts de la ville ; il assure la liaison entre les espaces extérieurs en s'insérant ou en traversant les volumes construits hauts.

### Le tissu urbain

Les règles proposées pour organiser les éléments en réseaux devraient définir un tissu urbain continu, faisant de la ville un ensemble organisé susceptible à la fois de se transformer sur lui-même et de s'étendre sans perdre sa cohérence. Le tissu urbain n'est pas uniforme mais, au contraire, infiniment varié. Il permet une multitude de combinaisons, de formes et de volumes architecturaux, tout en assurant la cohérence d'ensemble et s'adapte aux contraintes particulières du terrain sur lequel il se développe.

Ce modèle d'organisation est actuellement confronté aux possibilités techniques, économiques, administratives et financières de réalisation. Ainsi, la première tranche constituera en fait, la « charte » architecturale de la ville, essayée dans un cadre réel et ouverte à un large éventail d'évolution.