

CLÉMENT ORILLARD
ANTOINE PICON

DE LA VILLE
NOUVELLE
À LA VILLE
DURABLE

MARNE-
LA-
VALLÉE

ANTOINE PICON



Les ambiguïtés de l'aménagement «à la française»

La plus grande des villes nouvelles parisiennes, Marne-la-Vallée, se révèle représentative d'une certaine tradition d'aménagement «à la française» en même temps qu'elle s'en écarte sur plusieurs points essentiels. Aujourd'hui encore, la ville nouvelle de l'Est parisien se distingue de ses rivales par son organisation générale et ses perspectives de développement. En guise d'introduction à cet ouvrage consacré aux 40 ans de l'opération, nous voudrions proposer ici quelques réflexions sur la façon dont Marne-la-Vallée s'avère à la fois exemplaire et singulière. Un tel examen possède son utilité. Il permet de mesurer le chemin parcouru depuis les premières décisions concernant la structure de la ville nouvelle jusqu'aux développements les plus récents, chemin marqué par des continuités, mais aussi par des changements de cap parfois importants. Rien ne laissait, par exemple, prévoir au départ l'alliance avec un partenaire comme Disney, même si la dimension récréative était présente dans les projets initiaux de la ville nouvelle. Ce mariage entre l'État aménageur et le capitalisme à l'américaine ne faisait pas vraiment partie des objectifs de l'aménagement territorial et urbain tel qu'il se définit au cours des Trente Glorieuses.

ENTRE EXEMPLARITÉ ET SINGULARITÉ : LES ENSEIGNEMENTS DE CINQUANTE ANS D'HISTOIRE

On se forme souvent une image exagérément simplificatrice de l'aménagement à la française, image avec laquelle il est plus que temps de rompre. Marne-la-Vallée permet aussi de mesurer concrètement les limites de récits trop réducteurs. Par-dessus tout, l'histoire de la



ville nouvelle débouche sur un certain nombre de questions concrètes concernant l'avenir des pratiques d'aménagement en France. Nous en examinerons quelques-unes, comme la nécessité de redéfinir les échelles de l'aménagement, le besoin de répondre aux exigences de la nouvelle économie de la connaissance ou encore les défis liés à la montée en puissance des enjeux environnementaux. Ces questions seront traitées plus en détail dans d'autres contributions, mais il est important d'en souligner d'emblée leur importance pour l'avenir de Marne-la-Vallée. Au-delà du destin de la ville nouvelle, elles conditionnent le futur du territoire français tout entier.

L'AMÉNAGEMENT À LA FRANÇAISE, MYTHE OU RÉALITÉ ?

Les pratiques d'aménagement territorial et urbain ont énormément évolué en France depuis l'époque de la monarchie. En fait, l'aménagement comme pratique intégrant toutes sortes de dimensions, de l'économie aux infrastructures, faisant appel pour cela à des disciplines aussi diverses que le droit, la gestion, l'ingénierie ou l'architecture, n'existe pas vraiment avant la Seconde Guerre mondiale. C'est au sortir de ce conflit que s'affirme le projet de coordonner les différents volets de la transformation des territoires et des villes afin de passer de la géographie subie à la «la géographie volontaire, collectivement assumée» de la France, pour reprendre l'expression d'Olivier Guichard, le premier délégué à l'Aménagement du territoire et à l'Action régionale¹. Avant cela, des politiques plus sectorielles avaient prévalu, comme celles des ingénieurs des Ponts et Chaussées en charge de la réalisation et de l'entretien des infrastructures de transport depuis le début du XVIII^e siècle².

En même temps qu'elle révèle des changements importants d'une période à l'autre, l'histoire de ces politiques, puis de l'aménagement au sens contemporain du terme, révèle toutefois l'existence d'un certain nombre de continuités. La première tient bien évidemment au rôle moteur de l'État. Ce rôle s'affirme d'abord sur le plan territorial avec la construction d'infrastructures comme les fortifications ou les canaux³. Il devient plus urbain avec les entreprises d'«embellissement» des XVII^e et XVIII^e siècles qui préparent la transformation à grande échelle des villes au siècle de l'industrie⁴.

¹ GUICHARD, O., *Aménager la France*, Paris, Robert Laffont, 1965, p. 16.

² DESPORTES, M., PICON, A., *De l'Espace au territoire, L'Aménagement en France XVI^e-XX^e siècles*, Paris, Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 1997.

³ Voir par exemple : LANGINS, J., *Conserving the Enlightenment, French Military Engineering from Vauban to the Revolution*, Cambridge, Massachusetts, MIT Press, 2004 ; FORTIER-KRIEGL, A., PINON, P. (dir.), *Un Canal... Des Canaux*, Paris, Picard, 1986.

⁴ Sur les politiques d'embellissement des Lumières, voir HAROUEL, J.-L., *L'Embellissement des villes, L'Urbanisme français au XVIII^e siècle*, Paris, Picard, 1993. Sur la filiation entre ces politiques et les transformations haussmanniennes, on pourra consulter PAPAYANIS, N., *Planning Paris before Haussmann*, Baltimore, John Hopkins University Press, 2004.

Si de très nombreux auteurs ont été sensibles à la dimension autoritaire, pour ne pas dire technocratique, qu'a revêtu par moments l'action de l'État français — les années cinquante à soixante-dix constituant de ce point de vue une sorte de paroxysme de cette orientation technocratique⁵ —, ils se sont montrés souvent moins attentifs aux valeurs dont elle se réclamait. Depuis le XVIII^e siècle au moins, l'action de l'État français s'inspire pourtant d'impératifs politiques que l'on ne retrouve pas forcément dans d'autres pays. Le principal réside dans un idéal d'égalité spatiale censée servir de fondement à l'égalité politique et sociale. Dans les premières années de la Révolution, les débats concernant la création des départements portaient déjà la marque de cet idéal⁶, qui n'a depuis cessé d'imprégner les politiques d'aménagement territorial et urbain menées au nom de l'État. Il est à cet égard symptomatique que l'une des premières actions de Paul Delouvrier à la tête du District de la région de Paris fut de lancer une enquête sur les inégalités de la fiscalité locale⁷. L'aménagement à la française s'avère de ce point de vue différent des politiques menées dans de nombreux autres pays. Aux États-Unis par exemple, l'idéal d'égalité spatiale n'a dicté qu'épisodiquement ces politiques.

Depuis les Lumières, un tel idéal a toutefois connu des interprétations différentes. S'il possède au départ une connotation à la fois mécanique, au sens de l'égalité entre deux forces, et judiciaire, ainsi qu'en témoigne l'ambition des ingénieurs des Ponts et Chaussées d'apparaître comme des magistrats en charge du bien public⁸, il se transforme profondément par la suite. Au cours de la seconde moitié du XX^e siècle, il devient synonyme d'équilibre dans une perspective qui emprunte davantage à la thermodynamique et à l'économie qu'à la mécanique et au droit. Des débats sur les relations Paris-province au rôle que doivent jouer les grandes opérations d'urbanisme, la recherche de l'équilibre est omniprésente, comme si le rôle de l'aménageur consistait désormais à trouver la formule magique permettant à des tendances contradictoires de se contrebalancer harmonieusement. Parmi les villes nouvelles de la région parisienne, Marne-la-Vallée est celle qui porte le plus nettement l'empreinte de cette préoccupation.

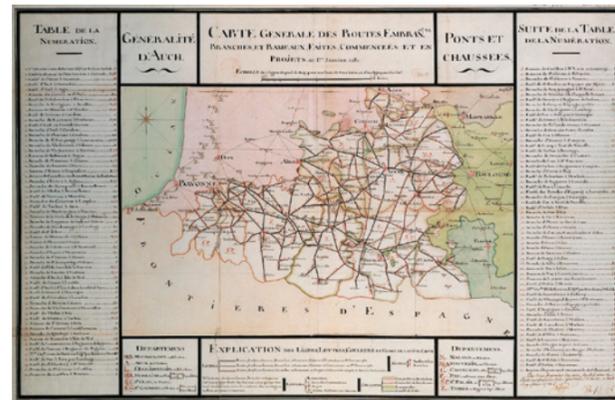
Au cours de la même période, un autre idéal qui sous-tend les politiques d'aménagement territorial et urbain connaît une transformation tout aussi radicale. Il s'agit du projet, aussi ancien que les idéaux

⁵ Voir par exemple : NEWSOME, W.B., *French Urban Planning 1940-1968, The Construction and Deconstruction of an Authoritarian System*, New York, Peter Lang, 2009.

⁶ OZOUF-MARIGNIER, M.-V., *La Formation des départements, La représentation du territoire français à la fin du XVIII^e siècle*, Paris, Presses de l'EHESS, 1989.

⁷ Jean-Eudes Roullier, entretien réalisé par Sabine Elfosse, le 10 juillet 2002, n°1, *Première campagne d'archives orales «Acteurs et mémoires de villes nouvelles»*, réalisée pour le compte du programme interministériel Histoire et évaluation des villes nouvelles, document dactylographié, p. 8.

⁸ PICON, A., *L'invention de l'ingénieur moderne, L'École des ponts et chaussées, 1747-1851*, Paris, Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 1992, p. 134 notamment.



❖ Plan pour apprendre la fortification, fin XVIII^e siècle.

❖ Carte des routes faites, commencées et en projet de la généralité d'Auch, 1781.



❖ Plan des trois chemins envisagés pour relier Paris à Versailles par la plaine de Grenelle, fin XVIII^e siècle.

❖ Carte pour le concours de l'École des Ponts et Chaussées, XVIII^e siècle.

civiques des Lumières, de contribuer à la naissance d'un homme nouveau. Marqués par l'effondrement de 1940 qu'ils attribuent pour partie aux déficiences du territoire national, à ses déséquilibres structurels ainsi qu'aux insuffisances du cadre bâti, sociologues, géographes, architectes et ingénieurs des Trente Glorieuses s'accordent sur la nécessité de favoriser le développement d'un nouveau type d'habitant et de citoyen, en meilleure santé grâce à l'abondance d'air et à de lumière, mais aussi plus collectif dans ses comportements et ses choix que le Français traditionnel. La politique du logement des années cinquante à soixante-dix est inséparable de cet idéal qui conduit à privilégier l'habitat collectif sur la maison individuelle et à s'intéresser aux possibilités d'industrialisation à grande échelle de sa production⁹. La France des Trente Glorieuses et les pays d'Europe de l'Est partagent cette vision d'une politique d'industrialisation visant à promouvoir un habitat et des comportements plus collectifs que par le passé. Comme les grands ensembles, les villes nouvelles portent un moment l'empreinte de cet idéal. Il n'est pas fortuit de les voir figurer au programme des visites officielles de dignitaires du bloc soviétique. C'est ainsi que le ministre polonais de la Construction visite Marne-la-Vallée en 1974¹⁰.

Les villes nouvelles représentent à la fois l'une des scènes où s'exprime ce type d'idéal et le lieu où se fait jour sa contestation la plus nette. Dans le cas de Marne-la-Vallée, le préfet de Seine-et-Marne met par exemple en garde contre « cette mode que représente actuellement le logement individuel¹¹ ». Face à cette attitude, certains élus ne se privent pas de critiquer les présupposés des « technocrates ». « Il ne faudrait tout de même pas considérer que les initiatives des municipalités de ces banlieues si décriées sont obligatoirement tarées parce que leurs auteurs ne sont pas urbaniste, sociologue ou technocrate de quelque chose », s'exclame en 1975 Maurice Koehl, le maire de Bussy-Saint-Georges, avant de poursuivre : « le Français rêve de sa maison bien à lui avec son bout de jardin pour y cultiver des potirons si cela lui plaît ou tondre son gazon tous les dimanches, et cela sans avoir de comptes à rendre à personne¹² ».

C'est entre ces deux extrêmes — le citoyen résolument tourné vers le collectif et l'habitant individualiste — que s'inscrivent les projets de démocratisation des procédures d'urbanisation portées par la sociologie urbaine des Trente Glorieuses, de Paul-Henry Chombart de Lauwe à Henri Lefebvre, et surtout les tentatives de promouvoir une vie publique fondée sur la participation et l'animation dont

⁹ VAYSSIÈRE, B., *Reconstruction, déconstruction, Le Hard French ou l'architecture des Trente Glorieuses*, Paris, Picard, 1988.

¹⁰ « La coopération franco-polonaise dans le domaine du logement et de la construction », *Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment*, 2 novembre 1974.

¹¹ Procès-verbaux du conseil d'administration de l'Epamarne du 22 septembre 1977 au 14 décembre 1978, séance du 27 septembre 1978, archives Epamarne.

¹² KOEHL, M., « Libres opinions », *La Marne*, 9 janvier 1975.

❖ La ville nouvelle d'Évry en 1975.



une ville nouvelle comme Évry va porter longtemps la marque par l'intermédiaire de son Agora¹³. Avec le reflux des doctrines modernistes, d'autres visions de l'habitant vont venir se superposer à cette dualité fondatrice. Le « nouvel urbanisme » qui s'est développé autour d'Eurodisney est inséparable de cette transformation.

En aval des grands idéaux dont il s'inspire, même s'ils sont fréquemment contestés, l'aménagement à la française correspond à une pensée territoriale et urbaine accordant depuis très longtemps une place essentielle à la relation entre déterminations géographique et paysagère d'un côté, infrastructures de l'autre. Sur ce point, les pratiques françaises ont précédé le *landscape urbanism* et autre *infrastructure urbanism* anglo-saxons¹⁴. L'accent mis sur la dimension géographique et paysagère et sur la question des infrastructures provient dans une large mesure de la tradition des ingénieurs d'État, ingénieurs du Génie puis des Ponts et Chaussées, habitués à penser la complémentarité étroite de ces deux termes à la façon de « jardiniers du territoire¹⁵ ». Elle se voit renforcée au début des Trente Glorieuses par l'importance nouvelle accordée aux savoirs géographiques ainsi qu'à la prise de possession symbolique des lieux et l'évaluation de leur potentiel au moyen du regard. Quoi de plus révélateur à cet égard que le récit donné par Delouvrier de sa découverte du site de la future ville nouvelle de Cergy-Pontoise, même s'il est peut-être fictif ? « À cette époque, j'utilisais une partie de mes samedis à me promener pour me mettre dans l'œil de nouveaux espaces. Un jour, ayant quitté Pontoise pour gagner le plateau là où il commence à descendre vers l'Oise et la Seine, je découvris l'endroit d'où, par temps clair, on apercevait Notre-Dame, distante de trente kilomètres. Il faisait un temps exquis et, comme souvent en Île-de-France quand brille le soleil après la pluie, la vue était à la fois nette et lointaine : on devinait les tours de Notre-Dame¹⁶. »

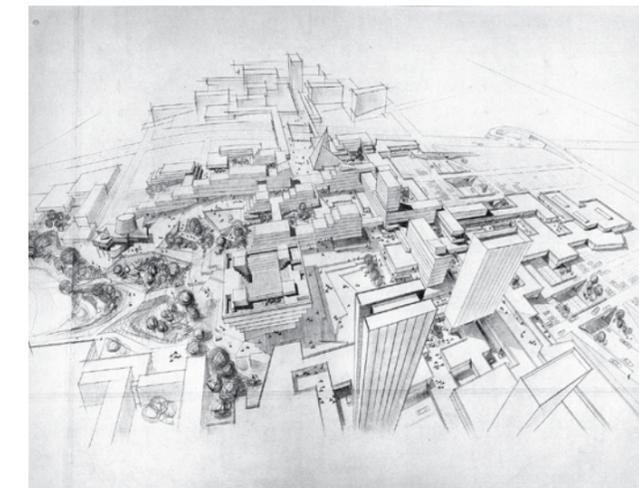
Cette dimension géographique et paysagère que certains voudraient faire remonter à Le Nôtre s'accompagne d'autres caractéristiques. L'une d'elles tient à l'association étroite entre planification territoriale et planification urbaine que l'on observe dans le cas français, une situation très différente de celle qui prévaut par exemple aux États-Unis où les deux échelles restent ordinairement distinctes. Si l'on invoque aussi volontiers les mânes de Le Nôtre, au mépris de la

¹³ KORGANOW, A., MEEHAN, T., ORILLARD, C., *L'interaction ville-équipement en ville nouvelle, Réception et adaptation de la formule de l'équipement socioculturel intégré*, rapport de recherche du Laboratoire ACS, École d'architecture Paris-Malaquais, 2005 ; CUPERS, K., *In Search of the User, The Experiment of Modern Urbanism in Postwar France, 1955-1975*, thèse de doctorat, université d'Harvard, 2010, multig.

¹⁴ WALDHEIM, C. (ed.), *The Landscape Urbanism Reader*, New York, Princeton Architectural Press, 2006 ; BÉLANGER, P., « Landscape as infrastructure », *Landscape Journal*, vol. 28, n° 1, 2009, pp. 79-95.

¹⁵ PICON, A., *Architectes et ingénieurs au siècle des Lumières*, Marseille, Parenthèses, 1988, pp. 195-230.

¹⁶ CHENU, R., *Paul Delouvrier ou la passion d'agir*, Paris, Le Seuil, 1994, p. 255.



❖ Quartier de la préfecture de Cergy-Pontoise, croquis prospectif (n.d. prise de vue du croquis 1967).

vraisemblance historique, c'est en raison d'une autre caractéristique de l'aménagement à la française : le goût des grands tracés, des structures régulatrices s'imposant avec évidence, du moins en plan. On retrouve plusieurs de ces structures à Marne-la-Vallée, de l'hexagone de Noisy-le-Grand au cercle de Val d'Europe. Plus encore qu'à Le Nôtre, c'est à l'héritage des ingénieurs d'État des XVIII^e et XIX^e siècles ainsi qu'à celui de l'École des beaux-arts, essentiel dans le cas des grands ensembles, qu'il convient sans doute de se référer pour expliquer ce goût des grands tracés réguliers, même si le boulevard circulaire de Val d'Europe porte aussi la marque des négociations avec Disney.

Au croisement de cette préférence affirmée pour la régularité et des prérogatives dont jouit — en théorie du moins — l'État, la tentation est forte d'exagérer le rôle de la puissance publique et le caractère technocratique de ses procédures de décision. Cette tentation rejoint une tendance assez générale à minimiser ce rôle dans d'autres pays. C'est ainsi qu'on oppose souvent l'État aménageur à la française à une administration anglaise qui serait beaucoup moins interventionniste sur le territoire. Des études récentes tendent pourtant à montrer que cette dernière s'est montrée aussi active que son homologue française en matière de planification territoriale et urbaine¹⁷.

S'il est réel au cours de certaines périodes, à l'apogée des Trente Glorieuses par exemple, le caractère technocratique de l'aménagement à la française ne doit pas faire oublier le rôle essentiel qu'ont constamment joué les pouvoirs locaux. De la mise en place des grands réseaux territoriaux au cours du XIX^e siècle à l'aventure des villes nouvelles à partir des années soixante, l'histoire des grandes décisions aux accents volontiers héroïques s'est doublée d'une succession de négociations et de compromis avec la réalité locale. Les structures institutionnelles de l'aménagement portent l'empreinte de tels compromis. Il n'y aurait sans doute pas eu de villes nouvelles sans un accord entre l'État et les collectivités locales concernant les questions de fiscalité, accord que vient entériner la création de syndicats communautaires d'aménagement¹⁸. Plus récemment, d'autres compromis ont dû être passés avec des acteurs économiques privés dont le poids n'a fait que se renforcer dans les procédures d'aménagement territorial et urbain.

La notion d'aménagement à la française doit être enfin tempérée par la prise en compte de l'internationalisation croissante des techniques, des modèles et des circuits financiers. Dans le cas des villes nouvelles, cette importance se fait sentir sur toutes sortes de plans, et cela dès le départ. Les expériences étrangères de création de villes nouvelles sont analysées avec soin par Paul Delouvrier et son équipe, les créations anglaises en particulier qui servent de repoussoir dans la mesure où

¹⁷ Voir par exemple dans le cas de la politique routière de l'Angleterre : GULDI, J., *Roads to power, Britain Invents the Infrastructure State*, Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press, 2012.

¹⁸ ROULLIER, J.-E., *op. cit.*, p. 13.

leur taille limitée ne leur a pas permis d'atteindre une véritable autonomie en termes d'emploi, sauf peut-être Milton Keynes¹⁹. À côté du cas anglais, bien d'autres exemples retiennent à l'époque l'attention des aménageurs, comme Stockholm et Washington qui viennent illustrer la fécondité de la notion d'axe d'urbanisation retenue pour le schéma directeur d'aménagement de la région parisienne. Paru pour la première fois en 1969, l'ouvrage que consacre le géographe Pierre Merlin aux villes nouvelles révèle la diversité des sources d'inspiration des aménageurs français en entraînant le lecteur aux quatre coins de l'Europe, de l'Angleterre à la Scandinavie, des Pays-Bas à la Hongrie, mais aussi aux États-Unis ou au Brésil²⁰.

Il est assez facile en réalité de déconstruire, du moins partiellement, la notion d'aménagement à la française. L'existence de continuités s'incarnant au travers d'institutions comme les grands corps d'ingénieurs de l'État se voit contrebalancée par de profondes ruptures d'une époque à l'autre, ainsi que par les limites de caractérisations fondées par exemple sur une conception simplificatrice de l'État régalién, ou encore sur une insuffisante prise en compte de la dimension internationale des réflexions et des pratiques de l'aménagement territorial et urbain.

Mais cette déconstruction partielle n'élimine pas complètement la question des singularités de la trajectoire française en matière d'aménagement des territoires et des villes. Afin de mieux les cerner, il convient peut-être de procéder à des ajustements de perspective. Plus encore que l'interventionnisme de l'État, c'est peut-être le type de légitimité dont il a constamment bénéficié malgré les critiques qui constitue une spécificité française. En faisant cette hypothèse, l'historien américain des sciences Theodore Porter a pu expliquer des différences fondamentales de comportement et de stratégie entre ingénieurs de l'Army Corps of Engineers des États-Unis et ingénieurs d'État français²¹. La dimension technocratique a souvent servi quant à elle de paravent commode permettant de s'épargner une étude fine des relations entre administration d'État et pouvoirs locaux, alors même que ces relations se sont révélées beaucoup plus déterminantes à long terme que le caractère technocratique de l'action de l'État au cours de telle ou telle période. De façon similaire, l'économie mixte que l'on voit s'esquisser à l'époque du développement des chemins de fer constitue une autre caractéristique durable de l'aménagement à la française. De tels ajustements permettent ensuite de

¹⁹ CARLE, P., « Les Villes Nouvelles, Les Techniques de promotion et leur application dans le cas de Marne-la-Vallée », *Bulletin de liaison et d'information de l'Administration centrale de l'Économie et des Finances*, n° 61, octobre-décembre 1972, pp. 2-3.

²⁰ MERLIN, P., *Les Villes nouvelles, Urbanisme régional et aménagement*, Paris, P.U.F., 1969. Pierre Merlin est revenu sur les circonstances entourant la rédaction de cet ouvrage dans « Ego histoire au service des villes nouvelles », in VADELORGE, L. (dir.), *Éléments pour une histoire des villes nouvelles*, Paris, Le Manuscrit, 2005, pp. 39-49.

²¹ PORTER, T. M., *Trust in numbers, The Pursuit of Objectivity in Science and Public Life*, Princeton, New Jersey, Princeton University Press, 1995.

mieux appréhender l'effet réel de traditions comme la prégnance des modèles hydrauliques dans l'approche des problèmes de circulation par les ingénieurs²².

Un autre motif pour ne pas rejeter la notion d'aménagement à la française tient à la façon dont certains acteurs de la planification territoriale et urbaine s'y sont référés en opposant, par exemple, une recherche de la lisibilité spatiale caractéristique, selon eux, du génie national à d'autres manières d'appréhender la transformation des espaces. L'hypothèse d'une continuité d'inspiration qui traverserait les siècles et relierait l'œuvre de Le Nôtre aux opérations d'urbanisme des Trente Glorieuses relève probablement du mythe, mais il ne faut pas oublier le rôle qu'a joué ce type de supposition dans des aménagements comme La Défense avec l'obsession de prolonger le « grand axe » défini par le jardinier de Louis XIV²³. De tels mythes possèdent un caractère autoréalisateur dont il ne faut pas sous-estimer l'impact.

UNE VILLE NOUVELLE EMBLÉMATIQUE

Toute une série de traits que l'on vient d'évoquer se retrouvent à Marne-la-Vallée, à commencer par le rôle moteur de l'État. C'est l'État qui contribue à lancer l'idée d'une ville nouvelle le long de la vallée de la Marne. C'est l'État toujours qui en assure la conduite à la fois administrative et technique par l'intermédiaire de la mission d'études et d'aménagement de la vallée de la Marne créée en 1969 puis au travers de l'établissement public d'aménagement de Marne-la-Vallée qui prend le relais à partir de 1972. La finalité assignée à Marne-la-Vallée, rééquilibrer l'agglomération parisienne en direction de l'est, s'avère tout aussi emblématique. Aucune autre ville nouvelle ne porte aussi clairement la marque de ce souci d'équilibre caractéristique de l'aménagement des Trente Glorieuses. Dans le cas de la disparité entre l'est et l'ouest de l'Île-de-France, il faut noter que la question demeure plus que jamais d'actualité. Elle se pose en particulier dans le domaine de l'enseignement et de la recherche académiques, avec la nécessité de renforcer le pôle d'enseignement et de recherche de l'université Paris-Est face aux concentrations géantes de Paris-Centre et d'Orsay-Saclay.

Tout au long du développement de Marne-la-Vallée, le déséquilibre est-ouest s'est posé avant tout en matière d'emplois. En 1982, par exemple, le directeur de l'établissement public, Jean Poulit, affirme à son conseil d'administration que la ville nouvelle offre de 550 à 600 emplois pour 1 000 actifs, ce qui reste à ses yeux insuffisant²⁴. Il faudra beaucoup de temps pour que Marne-la-Vallée commence à résoudre

²² Nous avons abordé ce thème dans : « Les Modèles de la métropole, Les Polytechniciens et l'aménagement de Paris », in BELHOSTE, B., MASSON, F., PICON, A. (dir.), *Le Paris des polytechniciens, des ingénieurs dans la ville*, Paris, Délégation à l'Action artistique de la Ville de Paris, 1994, pp. 137-150.

²³ PICON-LEFEBVRE, V., *Paris-ville moderne, Maine-Montparnasse et La Défense 1950-1973*, Paris, Norma, 2003.

²⁴ Procès-verbaux du conseil du 28 janvier 1982 au 21 septembre 1982, séance du 22 décembre 1982, archives Epamarne.

Depuis la Marne, vue des communes de Champs, Noisiel, Torcy et Lognes (Val Maubuée), vers 1960.



ce problème. En 2005, 44 % des actifs de la ville nouvelle travaillaient toutefois à l'intérieur de son périmètre²⁵.

Autre question d'équilibre, la composition sociale de Marne-la-Vallée dans laquelle on prévoit au départ de réserver 30 % de logements sociaux à l'intention des mal-logés, en même temps que l'on entend créer des foyers pour les travailleurs immigrés²⁶. Vers la même époque, le président du syndicat communautaire d'aménagement, Philippe Molle déclare dans le journal *La Marne* : « Il m'apparaît indispensable de supprimer la ségrégation sociale dans une ville nouvelle où tout est possible, puisque presque tout est à faire. » De manière révélatrice, son intervention s'intitule « Marne-la-Vallée : l'équilibre sociologique d'une ville nouvelle²⁷ ». À l'inquiétude de voir la ville nouvelle exclure les plus pauvres va par la suite succéder le souci d'attirer davantage de cadres²⁸. Avec le développement de Marne-la-Vallée, les questions d'équilibre vont aussi se poser à différentes échelles. Constatant que « certains quartiers des Secteurs 1 et 2 sont des mosaïques ethniques et culturelles complexes », le conseil d'administration de l'établissement public appelle de ses vœux en 1990 une politique permettant à « l'équilibre social de se faire sur chaque ville²⁹ ».

Au cours des quarante dernières années, Marne-la-Vallée aura également porté la marque de la tension entre idéaux collectifs et modes de vie de plus en plus individualisés qui constituent l'une des caractéristiques de l'aménagement à la française tel qu'il se définit après la Seconde Guerre mondiale. À Marne-la-Vallée, l'existence de cette tension se fait sentir dans un projet fondateur qui tente de la dépasser en refusant simultanément les exemples de densité excessive aux yeux de ses promoteurs, comme Paris ou les grands ensembles, et celui d'une mégalopole comme Los Angeles où la vie urbaine exagérément diluée tend selon eux à disparaître. À ces « monstruosité », les auteurs du projet opposent leur choix d'une « urbanisation linéaire discontinue », partiellement inspirée des nouvelles banlieues de Stockholm, qui doit permettre à l'habitant de se sentir associé à la vie de son quartier tout en jouissant de la liberté que procurent les modes de transports modernes, à commencer par l'automobile³⁰. Cette tension fondatrice semble se refléter dans l'enchevêtrement complexe d'habitat collectif et de zones pavillonnaires de la ville

²⁵ BREVET, N., *Le(s) Bassin(s) de vie de Marne-la-Vallée*, Paris, L'Harmattan, 2011, p. 126.

²⁶ Procès-verbaux du conseil d'administration de l'Epamarne du 18 janvier 1973 au 13 décembre 1973, séance du 21 février 1973, archives Epamarne.

²⁷ MOLLE, P., « Marne-la-Vallée : l'équilibre sociologique d'une ville nouvelle », *La Marne*, 7 décembre 1973, archives Epamarne.

²⁸ Procès-verbaux du conseil d'administration de l'Epamarne du 24 avril 1986 au 25 novembre 1986, séance du 24 avril 1986, archives Epamarne.

²⁹ Procès-verbaux du conseil d'administration de l'Epamarne du 20 mars 1990 au 4 octobre 1990, séance du 20 mars 1990, archives Epamarne.

³⁰ « Première approche pour une définition des objectifs et de la méthode de la mission de la vallée de la Marne », archives Epamarne.



2

LA CONSTRUCTION D'UNE AGGLOMÉRATION MÉTROPOLITAINE

CLÉMENT ORILLARD



Les grandes étapes d'un projet

Dans les années cinquante, il est difficile à un observateur de croire que la vallée de la Marne est sur le point de connaître un développement sans précédent. Pourtant, au sein du Bassin parisien, les vallées ont été depuis longtemps le vecteur de l'urbanisation. À la différence de la Seine ou de l'Oise, la Marne, hormis sa section la plus proche du centre de l'agglomération, semble être restée un peu à l'écart. Cela n'a pas toujours été le cas, elle a été un axe naturel de circulation pendant des siècles vers la Champagne et connaît une industrialisation précoce avec les autres vallées de la Brie. Mais elle perd rapidement de son importance à partir du XIX^e siècle¹. Les grands réseaux d'infrastructure l'évitent en partie ou totalement. Longtemps, son territoire n'accueille aucune route nationale². La situation au niveau des chemins de fer est moins dramatique. Dès le milieu du XIX^e siècle, la vallée accueille la ligne Paris-Strasbourg. Mais cette ligne ne rejoint la Marne qu'à partir de Chelles après avoir longuement traversé le sud de la Plaine Saint-Denis et longé le canal de l'Ourcq où s'implanteront de manière préférentielle les industries. Il en est de même pour la ligne Paris-Mulhouse qui traverse le plateau de la Brie. À ces lignes s'ajoutent des lignes de banlieue dont celle de Bastille à La Varenne-Chennevières mais qui ne sont pas électrifiées et voient leur trafic diminuer durant l'entre-deux-guerres³. La Marne n'est pas plus un espace stratégique pour l'État et ne fait l'objet d'aucune attention particulière. Aucune activité nouvelle ne vient donc prendre le relais de la première industrialisation hormis à Chelles et dans une moindre mesure à Lagny-sur-Marne. La différence est grande avec la Seine amont, couloir naturel vers le sud, la



Seine aval et son accès vers la mer ou l'Oise, considérée comme un axe stratégique vers la Belgique et la Hollande.

Ce territoire est aussi éloigné « administrativement » des questions urbanistiques. Pour sa plus grande partie, il appartient au département de la Seine-et-Marne qui est encore à cette époque très rural. L'agglomération parisienne est alors presque entièrement comprise dans deux départements qui disparaîtront à l'occasion d'une réforme en 1964 : le petit département de la Seine comprenant Paris et les communes de la première couronne, lui-même inclus dans le département de la Seine-et-Oise. Or ce dernier, dont le chef-lieu est Versailles, est totalement décentré vers l'ouest. À l'est, il n'est qu'un mince territoire entre la Seine et la Seine-et-Marne. Lorsque le débat se développe à propos de l'aménagement de l'agglomération parisienne, celui-ci mobilise les départements de la Seine puis celui de la Seine et Oise. La Seine-et-Marne, pourtant relativement proche de Paris, reste éloignée de ces problématiques et l'est de l'agglomération avec elle. Ainsi, l'urbanisation reste encore limitée dans tout ce territoire : seule la partie la plus proche de Paris, notamment la rive nord de la Marne, connaît une croissance alors que la rive sud et le plateau de la Brie restent largement à l'écart de l'urbanisation. Pourtant, l'évolution de ce territoire est sur le point de connaître un tournant, un tournant dû à la construction d'une planification de la Région parisienne.

RÉÉQUILIBRER VERS L'EST

La place de la vallée de la Marne dans l'agglomération parisienne se joue en fait ailleurs, et même à l'exact opposé vis-à-vis de Paris : à l'ouest. C'est dans cette direction que se déploie pour la première fois une politique d'aménagement de la banlieue parisienne.

Un axe s'est peu à peu constitué au fil de l'histoire depuis le Louvre jusqu'à la place de l'Étoile accompagnant un développement dans la même direction du cœur politique et économique de l'agglomération. L'idée émerge durant l'entre-deux-guerres de prolonger ce développement au-delà des limites de Paris. Après un premier concours pour l'aménagement de la Porte Maillot⁴, un second concours est organisé par la Ville de Paris et le Département de la Seine pour concevoir une

¹ JEGOU, B., « La dynamique séculaire d'industrialisation dans les vallées des Morin et de la Marne » in DAUMAS, J.-C., LAMARD, P., TISSOT, L., *Les territoires de l'industrie en Europe (1750-2000), Entreprises, régulations et trajectoires*, Besançon, Presses universitaires de Franche-Comté, 2007, pp. 71-86.

² Ce n'est qu'avec la réalisation très tardive de la voie reliant Paris et Vitry-le-François en traversant la Brie que la RN4 est enfin créée en 1949.

³ Dès 1921, le conseil général du département de la Seine demande l'électrification de cette ligne avec celle de Sceaux futur RER B. Mais finalement, l'État décide en 1929 d'électrifier seulement celle de Sceaux. MARGAIRAZ, M., « Indécision, débat et primauté de l'entreprise publique, 1918-1958 », in LARROQUE, D., MARGAIRAZ, M., ZEMBRI, P., *Paris et ses transports, XIX^e-XX^e siècles, Deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris, Éditions Recherches, pp. 163-164.

⁴ COHEN, J.-L., « La porte Maillot ou le triomphe de la voirie » in PINON, P. (dir.), *Les traversées de Paris, Deux siècles de révolutions dans la ville*, Paris, Éditions du Moniteur, 1989, pp. 177-186.

voie triomphale reliant Paris à la forêt de Saint-Germain en passant par le rond-point de la Défense⁵. C'est au même moment que le gouvernement lance la rédaction du premier plan d'aménagement de la région parisienne (Parp) présenté par l'architecte-urbaniste Henri Prost en 1934. En plus de la voie triomphale au statut un peu particulier, celui-ci prévoit une série d'autoroutes radiales de dégagement connectant les boulevards des Maréchaux à une autoroute circulaire passant largement au-delà de la zone urbanisée. Parmi celles-ci, une autoroute dite de l'Est est projetée. Son tracé correspond déjà plus ou moins à celui de la future autoroute A4 et donne une importance nouvelle à la rive sud de la vallée de la Marne. Néanmoins, il ne s'agit alors que d'une infrastructure, aucun projet d'aménagement ne lui est articulé⁶.

Ce déséquilibre entre un ouest privilégié et un est relativement délaissé se renforce durant l'après-guerre. À partir de 1953-54, la question de la planification de l'agglomération parisienne redevient une priorité gouvernementale. Elle est désormais portée par le service d'aménagement de la région parisienne (Sarp) qui révisé le Parp en 1956. L'urgence est alors au logement. Pour répondre, le Sarp rejette l'exemple anglais des villes nouvelles au profit d'une limitation de l'extension de l'agglomération. Il programme des opérations massives à l'intérieur du territoire déjà urbanisé, les grands ensembles, devant permettre d'engager une restructuration de la banlieue en proposant une nouvelle offre en matière d'habitat. Théoriquement disposés en couronne à dix kilomètres autour de Paris, ils sont très disparates. Plusieurs de ces grands ensembles sont disposés dans le nord-est et le sud-est de l'agglomération, mais aucun à l'est⁷ alors que l'ouest accueille, dans la poursuite des options prises avant-guerre, la plus grande de ces opérations qui, de plus, doit bénéficier d'équipements exceptionnels : le secteur de La Défense⁸. Jamais le risque d'un déséquilibre définitif est-ouest n'a autant menacé l'agglomération parisienne.

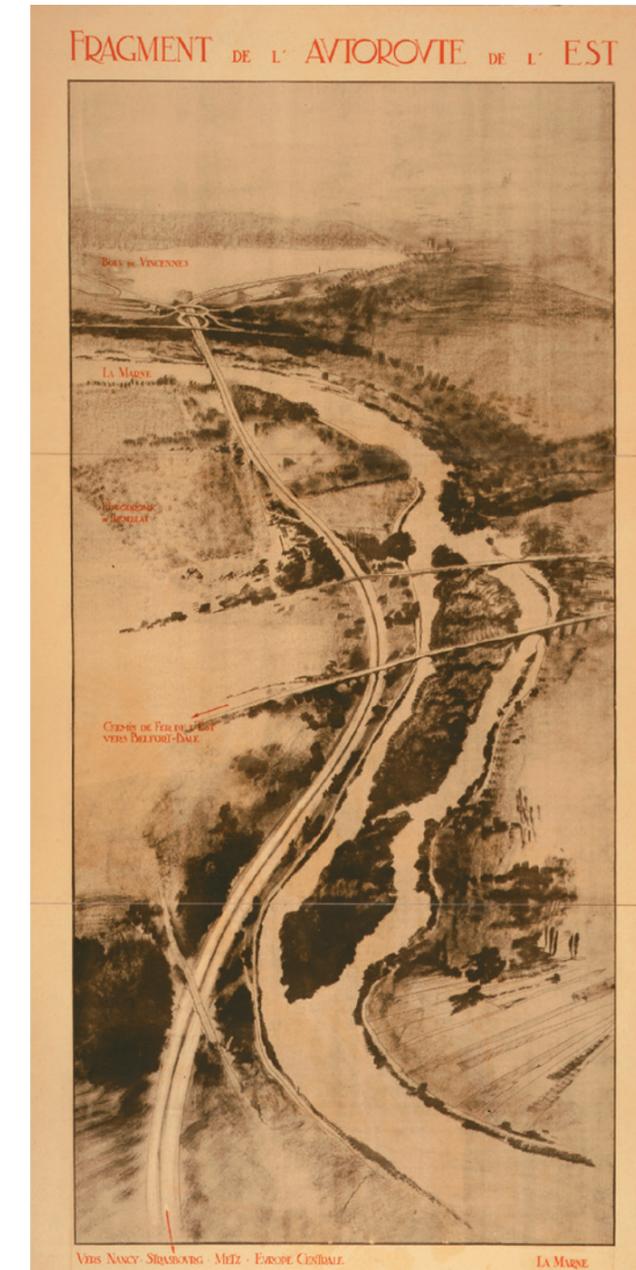
Pourtant, c'est paradoxalement la question de la desserte de l'opération de la Défense qui prépare les conditions pour un développement à l'est. Dès 1950, l'office régional des Transports parisiens, qui coordonne l'ensemble des réseaux de l'agglomération, relance une idée évoquée avant-guerre : la transformation de certaines lignes de chemin de fer de banlieue en « métro régional ». Il s'appuierait sur la ligne de Sceaux et la ligne de la Bastille avec leur raccordement en souterrain dans Paris pour constituer des transversales nord-sud et est-ouest. La perspective d'offrir ainsi une desserte rapide et à grand

⁵ *Urbanisme*, n°1, avril 1932, pp. 14-16 ; *Urbanisme*, n°2, mai 1932, pp. 52-60 ; *Urbanisme*, n°3, juin 1932, pp. 97-100.

⁶ « Le plan régional et la grande circulation », *Urbanisme*, n°41, décembre 1935 — janvier 1936, pp. 32-51.

⁷ *Revue Sarp*, vol. 1957.

⁸ CHABARD, P., PICON-LEFEBVRE, V. (dir.), *La Défense, un dictionnaire : Architecture/Politique, La Défense, un atlas : Histoire/territoire*, 2 tomes, Marseille, Parenthèses, 2012.



Fragment de l'autoroute de l'Est. Plan d'aménagement de la région parisienne et autres études sur la région parisienne, Henri Prost, 1934.

gabarit du secteur de La Défense donne rapidement une priorité à la transversale est-ouest⁹. Pour la première fois, il est envisagé que la banlieue est accueille donc un projet de réseau structurant à l'échelle de l'agglomération.

UNE INTENTION, MAIS DES BLOCAGES IDÉOLOGIQUES

Après la révision du Parp, le Sarp se lance dans la rédaction d'un projet plus ambitieux et plus complet pour l'agglomération. C'est ainsi qu'en 1960 est publié le Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne (Padog). Ce document ne rompt pas avec les orientations précédentes, mais propose une réflexion plus poussée et le passage à une autre échelle en s'appuyant sur une meilleure articulation entre infrastructure et urbanisation. L'autoroute de l'Est est définitivement confirmée. Mais elle n'est toujours pas prolongée au-delà de la rocade circulaire autour de Paris, une transformation en voie rapide des routes nationales 3 et 4 étant préférée à cette solution¹⁰. Le projet de « métro régional » devenu « réseau ferré régional express » prend enfin toute sa place dans la planification de l'agglomération et se voit enfin détaillé. L'est, jusqu'ici sous-équipé, doit accueillir deux branches de la transversale est-ouest qui ira jusqu'à La Défense. Il s'agit de la ligne de la Bastille électrifiée jusqu'à Boissy-Saint-Léger comme prévu, mais aussi d'une partie d'une ligne jusqu'ici oubliée, la ligne de Gretz-Armainvilliers, qui rejoindra celle de la Bastille au prix de la construction d'une nouvelle section au niveau de Nogent-sur-Marne¹¹.

En ce qui concerne les aménagements urbains, le Padog se fait plus ambitieux. Le but est de structurer l'agglomération autour de vrais noyaux urbains et l'échelle jusqu'alors exceptionnelle de La Défense devient la norme. Même s'il est décidé de finalement construire ces ensembles urbains à l'intérieur de la zone urbanisée, il est désormais clairement envisagé que l'est accueille un de ces noyaux qui est « indispensable, si l'on ne veut pas encourager démesurément la poussée vers l'ouest de l'agglomération parisienne [...] non seulement pour des raisons d'équilibre, mais aussi d'organisation rationnelle des besoins futurs des transports en commun ». Le nord et le sud-ouest disposent chacun d'une opportunité foncière importante pour l'implantation d'un tel centre : l'aérodrome de Vélizy-Villacoublay, dont la désaffectation est à l'étude, et l'aéroport du Bourget, qui doit être remplacé par celui de Roissy. Par contre, « la recherche d'un ou plusieurs centres dans la région est et sud-est présente plus de difficultés¹² ».

⁹ MARGAIRAZ, M., *op. cit.*, pp. 214-216.

¹⁰ « Plan routier — Schéma général » in Service d'Aménagement de la Région Parisienne, *Plan d'aménagement et d'organisation générale de la Région Parisienne*, Paris, ministère de la Reconstruction, s.d., [1960], p. 79.

¹¹ « Le réseau ferré régional express », in *ibid.*, p. 81.

¹² *Ibid.*, p. 34.

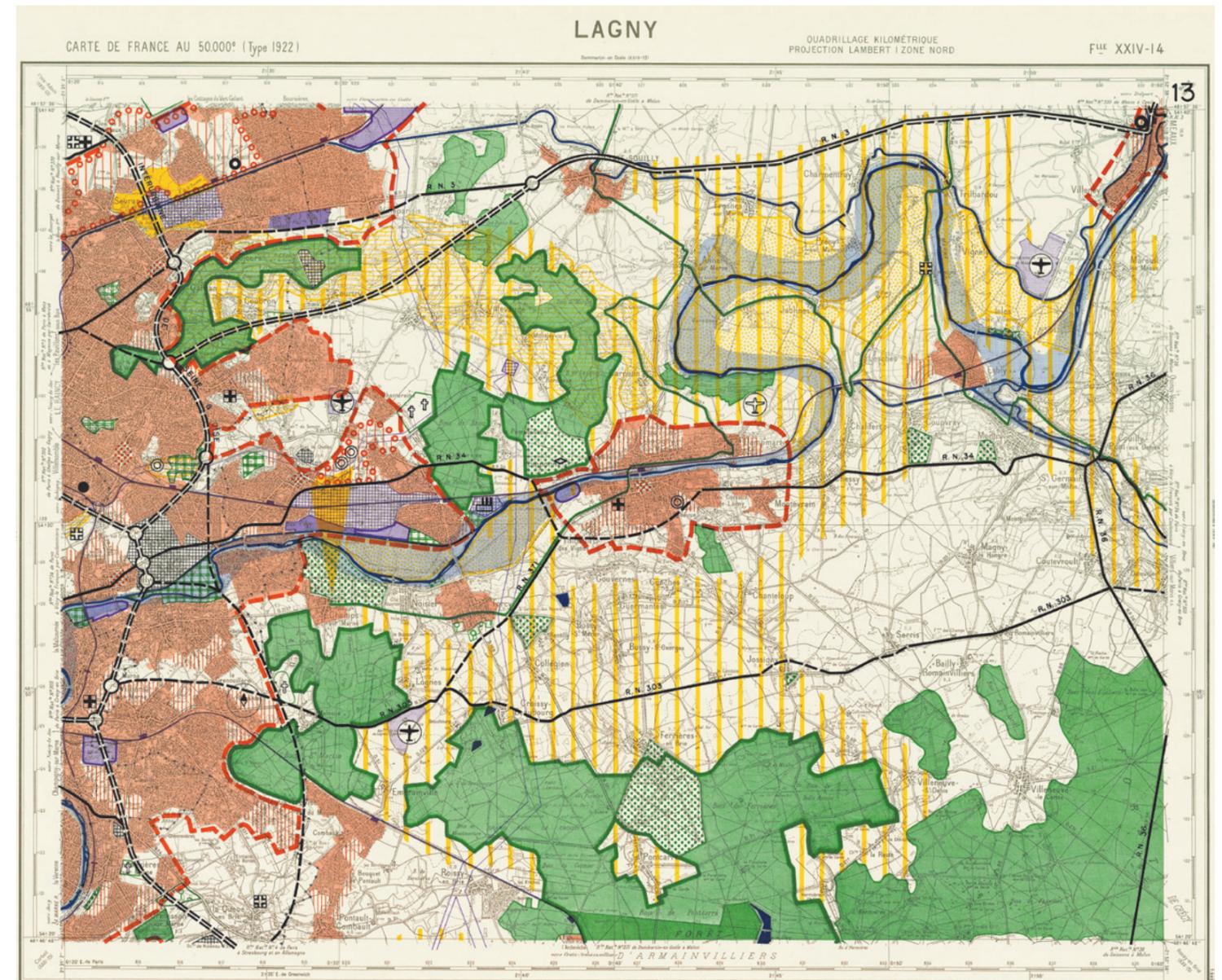
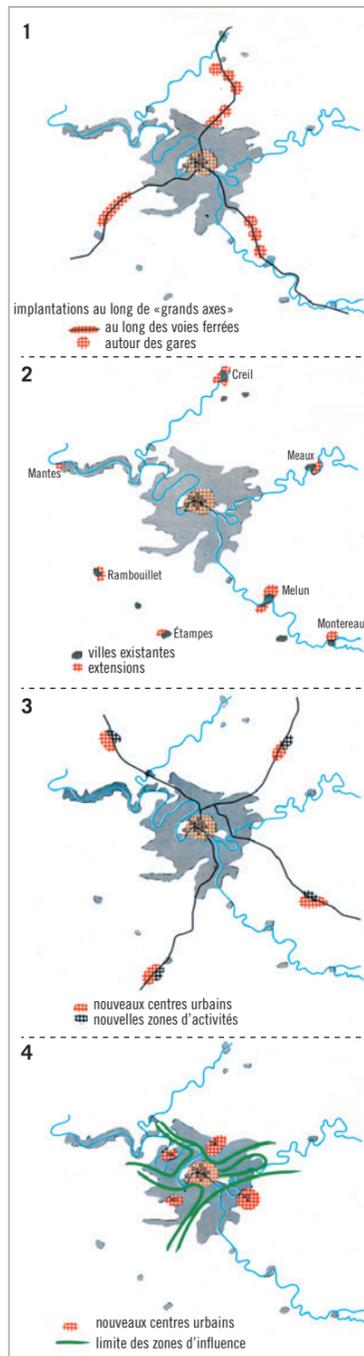


Planche de Lagny. Plan d'aménagement et d'organisation générale (Padog), service d'Aménagement de la Région parisienne, ministère de la Construction, 1960.

Limite de la zone urbaine : pointillé rouge.
Limite de la zone agricole protégée : hachures jaunes.



Les quatre hypothèses originelles du Padog concernant l'implantation des nouvelles urbanisations en relation à Paris.

1. La création de villes satellites sur les grands axes de circulation.
2. L'extension des villes existantes,
3. Des cités nouvelles à 40 ou 50 km de Paris.
4. La réorganisation de la banlieue autour de noyaux urbains; hypothèse adoptée.
(source : *Plan d'aménagement et d'organisation générale*, Service d'Aménagement de la Région parisienne, ministère de la Construction, 1960).

Le Padog met néanmoins en place plus ou moins explicitement deux orientations majeures qui vont guider les réflexions à venir à propos de l'est. Il est envisagé, avec beaucoup de réticence, « de reporter les efforts » au-delà de la limite de la zone urbaine. Cette évocation semble faire référence à l'idée de l'implantation de villes nouvelles autour de Paris qui avait été étudiée puis rejetée par le Sarp malgré des sites potentiels, notamment en ce qui concerne l'est, déjà, la vallée de la Marne et les limites de la Brie¹³. Cette implantation s'appuierait sur les infrastructures existantes ou prévues : « au voisinage de l'autoroute de l'Est, à l'intérieur de la ceinture boisée existante de l'agglomération parisienne et en liaison étroite avec les deux voies ferrées principales desservant cette région : la ligne de Vincennes et la ligne de Gretz » c'est-à-dire les branches est de la transversale est-ouest¹⁴. À côté de cette première option, un autre territoire en bordure d'agglomération est ouvert à l'urbanisation, là encore en lien avec les infrastructures programmées. Ce vaste espace non urbanisé situé entre Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne et Noisy-le-Grand est destiné à accueillir un carrefour important réunissant l'autoroute de l'Est, la rocade autoroutière autour de Paris et deux routes nationales. Néanmoins son statut reste ambigu : il n'est pas identifié comme tel dans le rapport de présentation, mais est présenté comme un « ensemble d'habitations projeté » dans la carte synthétique au même titre que les noyaux de restructurations et une faculté qui doit s'y implanter¹⁵. Tout se passe comme si la publication du Padog avait figé un débat au sein du Sarp, notamment à propos de la banlieue Est. Dans les cartes de détail presque rien ne rappelle ces deux options : une partie importante des espaces agricoles du plateau de la Brie et de la rive Sud de la Marne est protégée et le territoire entre Villiers, Bry et Noisy n'est que partiellement ouvert à l'urbanisation¹⁶. Le Padog renvoie en fait explicitement la recherche d'une solution à ce débat à des « études ultérieures ».

DIFFÉRENTES HYPOTHÈSES ET UN CHOIX PRÉCOCE

Ces études vont être effectuées dans un tout nouveau cadre qui va permettre de dépasser les blocages : l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (IAURP), organisme créé par le ministre de la Construction pour justement dépasser la philosophie malthusienne du Sarp et trouver des terrains à bâtir. Le « programme de recherche » énoncé dès sa fondation oriente cette nouvelle réflexion notamment vers la « recherche des possibilités d'implantations nouvelles en liaison avec une transversale Est-Ouest » et les « emplacements possibles pour des villes satellites¹⁷ ». Parmi les personnes

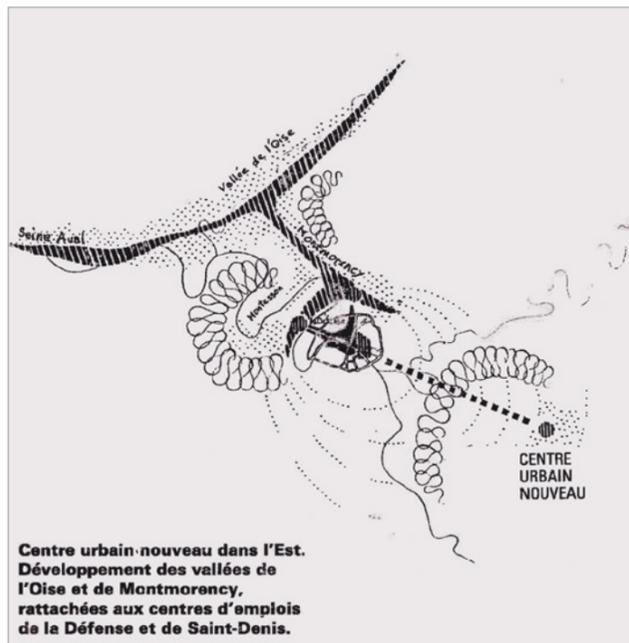
- 13 *Ibid.*, p. 26.
- 14 *Ibid.*, pp. 34-35.
- 15 *Ibid.*, p. 95 et carte « Équipements scolaires et universitaires ».
- 16 *Ibid.*, Planche de Lagny.
- 17 « L'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne. Ses buts — son programme — ses moyens », s.d., p. 3 in dossier « Réunion du 11 juillet 1960 ».



recrutées au sein de cet organisme, Jacques Michel, qui est issu du Sarp et assure le lien avec tout le travail sur le Padog, prend rapidement en charge les études en matière d'aménagement. Or ce polytechnicien et ingénieur des Ponts et Chaussées, qui a fait des études en architecture, était « intéressé par l'expérience des villes nouvelles anglaises » et « rêvait de rééquilibrer Paris vers l'est¹⁸ ». Alors même que l'IAURP n'a que quelques mois d'existence, une première « étude sur les problèmes d'urbanisation et de transports en région parisienne » propose en novembre 1960 onze « hypothèses d'urbanisation » étudiées et chiffrées¹⁹. Celles-ci poursuivent et dépassent à la fois le Padog : l'étude des noyaux de restructuration programmés est développée, mais des propositions inédites au-delà de la limite de l'agglomération sont envisagées. Sur les onze hypothèses, quatre traitent de l'est de l'agglomération. Les deux premières correspondent à une

- 18 Serge Goldberg, entretien réalisé par Sabine Effosse, 27 juin 2002, *Première campagne d'archives orales « Acteurs et mémoires de villes nouvelles »*, programme interministériel Histoire et évaluation des villes nouvelles, p. 3.
- 19 IAURP, *Étude sur les problèmes d'urbanisation et de transports en région parisienne — Hypothèses d'urbanisation*, novembre 1960, Hypothèses E, F, G, H [IAURIF].

Extension du Padog sur Brie-Comte-Robert, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région parisienne.
Cahiers de l'IAURIF, n°70 (décembre 1983).



Centre urbain-nouveau dans l'Est. Développement des vallées de l'Oise et de Montmorency, rattachées aux centres d'emplois de la Défense et de Saint-Denis.

urbanisation le long des deux branches de la transversale est-ouest du Réseau express régional (RER). Celle qui semble avoir la préférence des auteurs est l'urbanisation de la ligne de Gretz-Armainvilliers qui répartirait 150 000 nouveaux habitants entre trois pôles : Champigny-Villiers qui correspond au tracé du raccordement de cette ligne à celle de la Bastille, Émerainville et Gretz-Armainvilliers. L'urbanisation de la ligne de la Bastille, quant à elle, permettrait de répartir 90 000 nouveaux habitants entre quatre pôles : Boissy-Saint-Léger, Mandres, Brie-Comte-Robert, Coubert. Mais l'une et l'autre n'apparaissent pas très satisfaisantes aux auteurs : aucune activité n'existe encore le long de la ligne de Gretz-Armainvilliers pour absorber ces nouveaux habitants et l'urbanisation possible sur la ligne de la Bastille reste trop limitée. Cette étude fait donc une autre proposition plus audacieuse qui de toute évidence avait déjà été étudiée dans le cadre du Padog : la construction d'une ville nouvelle de 150 000 à 200 000 habitants sur l'une de ces deux lignes. Deux sites sont proposés. Celui de Coubert, desservi par la future voie express du Sud-Est, à proximité immédiate de l'aérodrome de Melun-Villarcbe et d'une forêt accessible par un parc, est préféré. Mais une alternative est proposée avec le site de Fontenay-Trésigny sur la ligne de Gretz à la jonction de la RN4 qui doit être transformée en autoroute et de la RN36 qui contourne Paris.

L'hypothèse d'une ville nouvelle à Coubert semble longtemps défendue par Jacques Michel et, lorsque le Délégué général du District de la région parisienne, Paul Delouvrier, et son secrétaire général Jean Millier visitent pour la première fois l'IAURP quelques mois plus tard, il leur présente une carte montrant cette hypothèse face à l'opération de la Défense, à l'exact opposé par rapport à Paris²⁰. Mais les études menées par l'IAURP mettent à mal le modèle des villes nouvelles anglaises, très critiqué pour ses défauts propres et surtout son inadéquation par rapport aux besoins en matière d'urbanisation désormais révisés nettement à la hausse par l'équipe des « études urbaines » de Serge Goldberg. La réflexion concernant l'est évolue alors en deux temps. Dès février 1962, il est proposé que le territoire de Champigny-Villiers accueille un « centre urbain » important associant habitat et équipements et assume ainsi le rôle de pôle de restructuration de la banlieue est²¹. Mais il est aussi envisagé comme tête de pont d'un axe d'urbanisation. L'option de ligne de Gretz-Armainvilliers, qui pourrait apparaître comme naturelle, ne semble pourtant toujours pas satisfaire les urbanistes de l'IAURP, notamment parce qu'elle ne pourrait pas drainer un développement important et surtout mettrait en danger les massifs boisés qu'elle traverse qui sont vus comme un « poumon vert » pour toute l'agglomération. Le regard se tourne dès octobre 1962 vers une option envisagée du temps du Padog, la vallée

❖ Rééquilibrage à l'Est, propositions de M. Bordaz et de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région parisienne.

Cahiers de l'IAURIF, n°70 (décembre 1983).

■ 20 Serge Goldberg, *op. cit.*, p. 4.

■ 21 IAURP, « L'Est de l'agglomération parisienne — Étude d'organisation », février 1962, carte « Aménagement proposé », IAURIF.

de la Marne, et la logique bascule : au lieu de choisir le territoire à urbaniser en fonction d'une ligne existante pourquoi ne pas créer une nouvelle ligne sur un territoire choisi pour ses qualités propres²² ? En avril 1963, le choix de l'IAURP, clairement soutenu par Paul Delouvrier lui-même, ne fait plus de doute : il faut créer une urbanisation le long d'une nouvelle ligne allant de Bry-sur-Marne jusqu'à Meaux. L'hypothèse Gretz-Armainvilliers n'est plus là que pour offrir un contraste frappant²³. En septembre, l'IAURP transmet au conseil d'administration du District de la région de Paris un rapport dans lequel il lui propose la création immédiate du centre urbain de Champigny-Villiers à l'aide d'une très vaste zone d'aménagement différée et lui présente les deux hypothèses d'urbanisation tout en le poussant fortement à choisir celle de la vallée de la Marne²⁴. S'il approuve la création du centre, le Conseil d'Administration refuse de s'engager sur le choix entre ces deux hypothèses. Comme pour les hypothèses concernant d'autres secteurs de la région présentées par l'IAURP, il demande au délégué général de lui proposer un « parti » d'aménagement pour l'ensemble de la région parisienne²⁵. C'est donc avec la mise au point du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Région parisienne (SDAURP), publié en 1965, que le choix d'urbaniser la vallée de la Marne sous la forme d'une ville nouvelle linéaire articulée à une nouvelle voie ferrée est définitivement scellé. Mais le document reste flou sur son organisation interne même si les études qui l'ont précédé ont pu être déjà bien plus précises.

URBANISER UN TERRITOIRE

Dans la recherche d'une nouvelle structure pour l'agglomération parisienne avant et après le SDAURP, l'IAURP s'est appuyé sur des exemples étrangers. Car la région parisienne est loin d'être la première à connaître ce type de questionnement.

A LA RECHERCHE D'EXEMPLES : LONDRES ET STOCKHOLM

Deux autres pays avaient réfléchi dès la fin de la Seconde Guerre mondiale à la planification de leur agglomération capitale et avaient largement réalisé ces plans. Le plus connu est celui du Grand Londres développé en 1944 par l'architecte-urbaniste Patrick Abercrombie. Il combine avantageusement une stratégie défensive de limitation de la croissance de l'agglomération et une stratégie offensive d'orientation de l'urbanisation. Autour de l'aire centrale déjà urbanisée, une ceinture verte théoriquement inconstructible est constituée. Au-delà de

■ 22 IAURP, « Conseil d'administration — le 11 juin 1963 », Compte-rendu dactylographié, p. 18.

■ 23 IAURP, « Est — Avril 1963 », section « Les propositions », IAURIF.

■ 24 IAURP, « L'Est de l'agglomération parisienne », septembre 1963.

■ 25 District de la Région de Paris — Commission des plans, programmes et projets, « Rapport sur les perspectives d'aménagement de l'est de l'agglomération parisienne présenté au nom de la commission par M. Michel Caldaques », 29 octobre 1963.



❖ Résidence Les Coteaux de Maubuée à Torcy, 1988.

Architectes : AREA, (A. Sarfati, B. Hamburger, J.-L. Venard).

❖ Les Douces-Rives (étang de Beauregard), à Torcy, 1988.

Architectes : T. Aublet, J.-Ph. Buu Dinh.

LE PRINCIPE DE CROISSANCE ADOPTÉ

Comme point de départ, l'équipe adopte un principe de croissance selon lequel les aménagements constituent des extensions contiguës aux agglomérations existantes, permettant une continuité du tissu urbain et une meilleure intégration des anciens et des nouveaux habitants⁹. L'aménagement commence dans la zone nord, en s'appuyant sur l'infrastructure plus développée de ses communes, avant de s'étendre à la partie sud, moins urbanisée. Entre 1968 et 1983, l'accroissement démographique est le plus fort dans les communes de Noisiel et Lognes (partie nord) et, à partir de 1975, à Émerainville et Lognes (partie sud)¹⁰.

Avec moins de 3 habitants par hectare en 1968, Le Val Maubuée compte, en 2008, environ 22,5 habitants par hectare, presque le double des 12,8 habitants par hectare prévus dans la cité-jardin d'Howard en comprenant la zone agricole. Or, la zone à urbaniser au centre du schéma de Howard, d'environ 400 hectares, est censée accueillir environ 75 personnes par hectare. Dans ce schéma, la rupture entre les zones urbanisées très denses et les zones naturelles peu denses est très marquée, ce qui n'est plus le cas du Val Maubuée. Il n'est plus nécessaire d'imaginer que l'activité agricole doit être à proximité des noyaux urbanisés étant donné les avancées technologiques qui permettent de transporter la nourriture sur de longues distances. La relation entre ville et campagne s'ouvre ainsi sur de nouvelles perspectives.

LES SIX UNITÉS D'AMÉNAGEMENT

Le Secteur 2 regroupe six communes : au nord de l'A4, Champs-sur-Marne, Noisiel, Torcy et Lognes ; au sud, Émerainville et Croissy-Beaubourg. Champs-sur-Marne, Noisiel et Torcy, les trois communes les plus proches de la Marne, constituent de longue date le centre de la vie économique de la vallée et sont au départ les plus développées. Le chiffre six permet d'établir un lien évident avec la proposition de Ebenezer Howard qui divise sa cité-jardin en six quartiers. Mais les six unités d'aménagement du Val Maubuée, aussi appelées « quartiers », ne sont ni regroupées autour d'un seul centre ni égales en taille et en population aux quartiers envisagés par Howard. De même, leur découpage ne suit pas strictement la logique communale.

Dans quatre cas, les quartiers englobent des noyaux urbanisés et leurs prolongations directes prévues en relation avec l'arrivée du RER. La gare du quartier 1 permet la prolongation de Noisy-Champs, celle du quartier 2 de Noisiel, celle du quartier 3 de Lognes et celle du quartier 4 de Torcy. Cependant, les deux autres, privés de gare de RER, expérimentent de nouvelles logiques de regroupement. Quant au quartier 5,

⁹ *Projet de schéma des structures du secteur de Champs, Lognes, Noisiel, Torcy, 1969, op. cit., p. 15, archives Epamarne.*

¹⁰ *Schéma Directeur du Val Maubuée, 1984, op. cit., p. 8 ; Val Maubuée Schéma directeur local, Livre 1, 1998, op. cit., p. 8, archives Epamarne.*



le nouveau centre de l'Arche-Guédon, il est censé fonctionner comme une médiation entre Torcy et Noisiel, qui sont à une certaine distance l'un de l'autre. Le quartier 6 englobe toute la zone du sud de l'A4, peu dense, comprenant le sud de Lognes et les trois villages d'Émerainville, de Malnoue et de Croissy-Beaubourg.

Tout en se greffant plus ou moins sur une logique territoriale existante, l'établissement public ne veut pas qu'une urbanisation discontinue renforce l'impression que les quartiers du Secteur 2 sont isolés les uns des autres. Comment unifier les six quartiers du Val Maubuée en tant que nouvelle entité en soi ? En n'ayant pas le centrage géométrique d'une forme radiale howardienne, l'équipe chargée du Val Maubuée cherche une logique plus affinée pour unifier les espaces bâtis et les espaces verts. Elle décide de parier sur la notion des « liaisons » développées dans la logique d'un triple maillage : la structure tramée, la liaison organique et la trame verte.

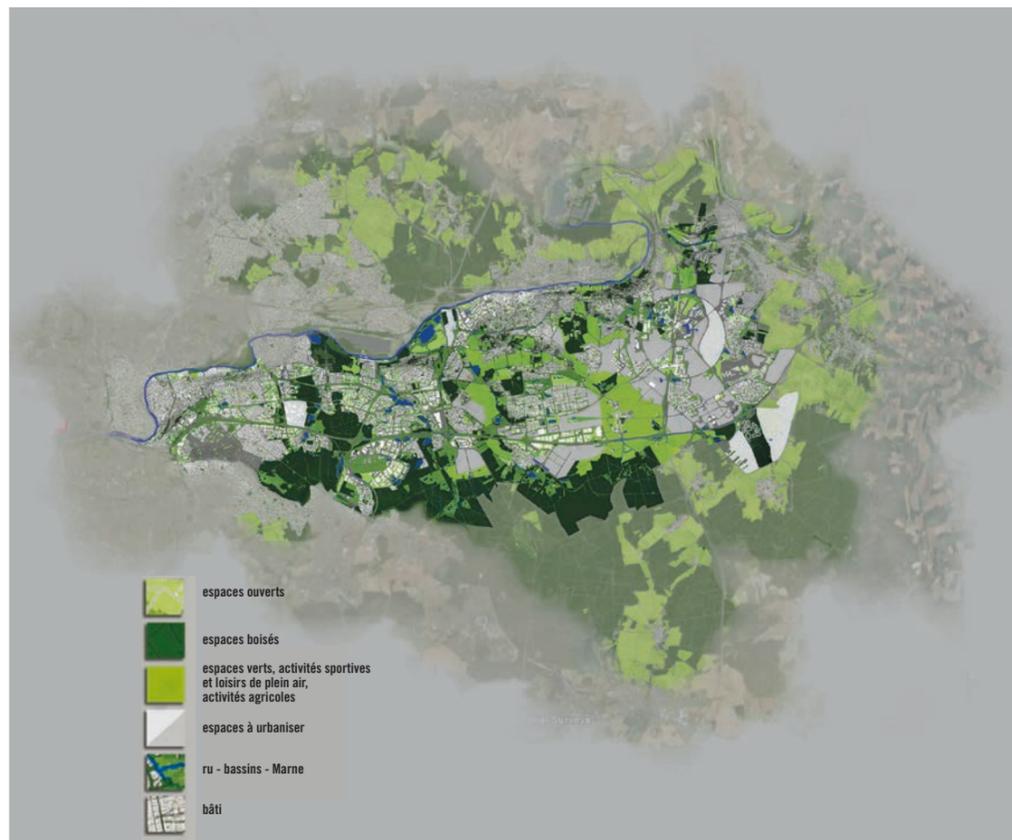


❖ Gare RER de Lognes sur l'étang des Ibis dans le parc du Mandinet, 1988.

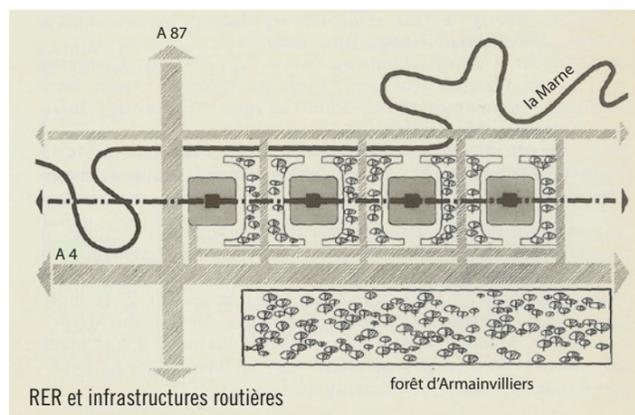
Architecte : B. Urvoy ; Paysagiste : Latitude Nord.

❖ Les Terrasses de Torcy dans le quartier de l'Arche-Guédon, 1976.

Architecte : M. Ducharme.



❖ Carte du patrimoine paysagé de Marne-la-Vallée.



❖ La nature structurante, schéma de principe de la ville nouvelle.

qui délimiteront des unités urbaines perceptibles par le citoyen¹⁶ peut « favoriser un certain fractionnement de la ville en quartiers très intégrés aux unités spatiales, et éviter que ne s'impose une trop grande uniformité qui pourrait engendrer une linéarité excessive¹⁷. » Ce choix s'inscrit dans le parti d'un développement urbain progressif, par secteurs idéalement séparés par des bois et autres « coupures naturelles¹⁸ ».

La nature dont il est question est une nature fonctionnelle. Les villes nouvelles doivent en effet satisfaire « trois aspects capitaux de la vie urbaine : les activités, les loisirs et les transports¹⁹ ». Les espaces naturels doivent assurer le second, comme on peut le lire au sujet des forêts de Crécy et d'Armainvilliers et de la Marne : « l'utilisation de ces deux éléments devrait permettre de développer les loisirs urbains liés à l'eau et à la forêt²⁰ ». Forêts, plans d'eau et rivières (qui constituent les expressions de la nature au sein et aux abords de la ville nouvelle) accueillent ainsi les équipements de loisirs, si bien qu'ils semblent eux-mêmes considérés comme tels : des équipements parmi d'autres. Ainsi lit-on à propos des espaces boisés du Secteur 2, dans

- 16 *Ibid.*, p. 11.
- 17 *Ibid.*
- 18 *Ibid.*
- 19 MERLIN, P., *op. cit.*, p. 311.
- 20 « La ville nouvelle de la vallée de la Marne », *op. cit.*, p. 21.

un paragraphe consacré par les *Cahiers de l'AURP* de 1970 à l'intégration au site qu'« ils devraient donc être préservés et aménagés en parcs suburbains, des espaces verts paysagers seraient créés et de nouveaux plans d'eau aménagés. Les zones de sports et de loisirs trouveront naturellement leur place dans ces espaces privilégiés. Par ailleurs, il est prévu un ensemble d'équipements sportifs dont certains seraient à dominante nautique²¹. » Plus loin, la description qui est faite de la base nautique prévue à l'île de Vaires tient plus du parc d'attractions que de l'espace naturel « préservé et aménagé », pour reprendre les termes de Maurice Doublet dans l'avant-propos des *Cahiers* : elle « offrira l'agrément de plans d'eau, créés par creusement des sablières, permettant la pratique de la voile et de l'aviron. La Marne, libre de toute circulation fluviale, pourra être utilisée pour la pêche et pour le canotage. Des équipements tels que piscines, clubs, restaurants, hangars à bateaux et installations sportives de plein air viendront compléter cet ensemble qui couvrira 200 hectares environ²². » On observe la même approche utilitaire et équipementière en ce qui concerne la base régionale de loisirs de Jablines, extérieure au périmètre de la ville nouvelle, mais très liée à elle d'un point de vue géographique et fonctionnel²³.

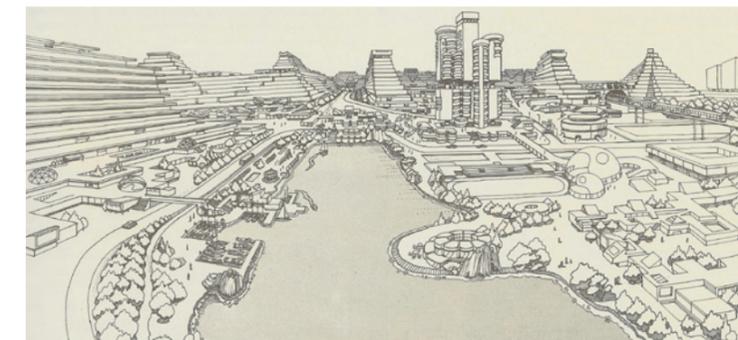
La création des villes nouvelles coïncide en effet avec l'avènement de l'ère des loisirs dont les espaces naturels sont le lieu privilégié de déploiement, comme le souligne Pierre Merlin dès 1969 : « Si, sur le plan des loisirs, toute prospective de la demande apparaît délicate, on peut néanmoins affirmer que celle-ci croîtra très rapidement, augmentant les besoins d'espaces de loisirs. La préservation des forêts, publiques et privées, leur aménagement, l'utilisation des rares plans d'eau comme bases nautiques s'imposent donc comme un des objectifs majeurs des urbanistes²⁴. »

RELIER : TRAMES VERTES ET LIAISONS ORGANIQUES

La réflexion sur la place de la nature s'accompagne d'un travail sur l'accessibilité et le maillage de l'espace qui renvoie à deux conceptions environnementales complémentaires et se traduit par la création de deux réseaux distincts dans leurs principes, objectifs et tracés, bien qu'ils accueillent des circulations de même nature en termes de modes.

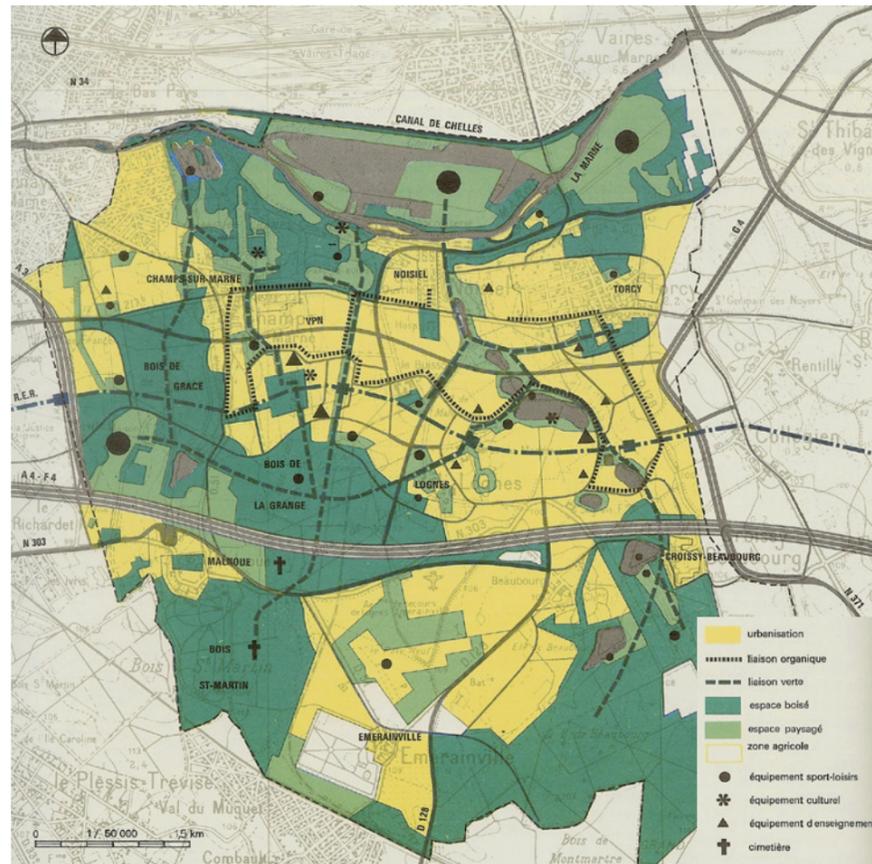
Le premier d'entre eux, généralement désigné sous l'appellation de trame verte, parfois de coulée ou liaison verte, est destiné non seulement à permettre l'accès des citoyens aux espaces naturels et équipements associés, mais aussi à relier les équipements entre eux : en cela il s'agit bien d'un maillage dont la caractéristique principale est d'être indépendant, en principe, des autres réseaux de circulation, même

- 21 *Ibid.*, p. 47.
- 22 *Ibid.*, p. 50.
- 23 *Ibid.*, p. 65-69.
- 24 MERLIN, P., *op. cit.*, p. 312.



❖ Une nature équipée, proposition pour le Secteur 2, 1970.
Cahiers de l'AURP, n° 21 (1970).

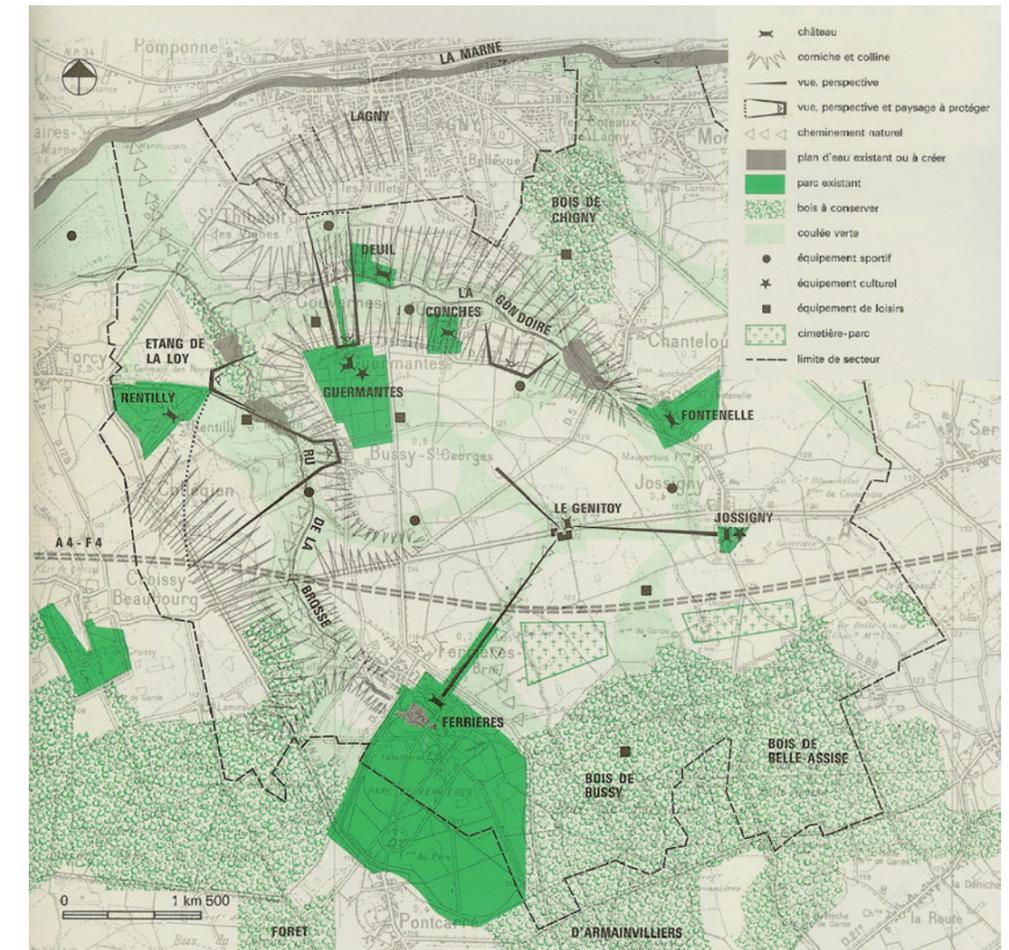
❖ Quartier du Mandinet, à Lognes, vers 1980.



s'il les emprunte parfois. On peut ainsi lire, toujours à propos du Secteur 2 : « Ces équipements [de sport et de loisirs] seraient reliés les uns aux autres par une trame verte de promenades reliant les divers quartiers de la ville aux espaces de loisirs périphériques. La possibilité serait ainsi offerte aux citoyens de se rendre d'un équipement à l'autre en demeurant dans une ambiance naturelle²⁵. » Les modes de déplacement y seront la marche à pied, la bicyclette, voire le cheval. La nature apparaît dès lors comme le négatif photographique de la ville dont la trame verte permettrait de s'abstraire. Cette dichotomie ville/nature est d'autant plus affirmée qu'il existe un second réseau de circulations de proximité, celui des liaisons organiques, interne à chaque secteur. « Entre quartiers, il existe une demande de relations caractérisée par des trajets de courte distance entre l'habitat, les emplois, les équipements et la station de RER. L'une des caractéristiques de l'organisation urbaine de la vallée de la Marne est d'avoir regroupé sur des axes de relations urbaines continus l'essentiel des équipements, des emplois et de l'habitat à forte densité. Ces axes, dénommés « liaisons organiques », comporteront une infrastructure

❖ **Trame verte et liaisons organiques du Val Maubuée, 1970.**
Cahiers de l'IAURP, n° 21 (1970).

■ ²⁵ « La ville nouvelle de la vallée de la Marne », *op. cit.*, p. 47.



permettant le passage des autobus ou transports en commun en site propre, des piétons, des cycles et des automobiles. Leurs caractéristiques seront définies pour limiter la vitesse des automobiles et pour favoriser l'animation urbaine par un resserrement ponctuel de l'environnement définissant des espaces à l'échelle du piéton²⁶. » La séparation des circulations est réservée à des cas spécifiques. L'une des originalités de ce réseau est l'affirmation de la place des bicyclettes, au moment même où leur usage urbain s'effondre²⁷. La dimension environnementale des liaisons organiques n'est pas directement revendiquée par leurs concepteurs — contrairement à ce qui concerne la trame verte. Elle est néanmoins implicite puisqu'elles visent à modeler l'environnement proche du citoyen, en façonnant des espaces contre la vitesse et le rouleau compresseur automobile — bien que celle-ci n'en soit pas exclue.

■ ²⁶ *Ibid.*, p. 26.

■ ²⁷ « Les deux roues dans la ville : réhabilitation et promotion, réflexions générales », ouvrage publié par le ministère de l'Équipement (DAFU), diffusé notamment dans les *Cahiers de l'IAURP*, 44, décembre 1976, p. 9.

❖ **Les liaisons vertes et les caractéristiques du site du Secteur 3, 1970.**
Cahiers de l'IAURP, n° 21 (1970).



Logements Les Arènes de Picasso dans le quartier du Pavé Neuf, centre urbain régional de Noisy-le-Grand, 2001.

Architecte : M. Nunez.

Aujourd'hui le regard porté sur ce spectaculaire ensemble est plus serein⁹, mais il a vu le jour alors que les clans et les camps se clivaient profondément. Ainsi, les milieux de l'architecture française qui avaient largement encensé le projet avant sa construction n'ont guère tardé à le désavouer : en septembre 1981, le journal *Libération* publie un encadré titré « Pas d'accord ! » dans lequel le jeune architecte Pierre-Louis Faloci exprime une rupture définitive au terme d'une désillusion progressive : « J'ai fait dix fois l'aller et retour Paris-Barcelone pour voir évoluer le chantier de Walden 7 [spectaculaire opération de logements qui a fait de Bofill en 1975 une célébrité mondiale]. C'était une révélation, l'alternative face à l'échec du mouvement moderne. [...] Mais depuis près de cinq ans, ce qui était réflexion sur l'histoire est devenu anecdote, ou jeu spectaculaire. L'énorme travail de réflexion faite par le Taller sur le logement s'est réduit brutalement à un habillage de façade. [...] Il existe en revanche depuis quelques années une architecture à la recherche d'une "nouvelle modernité" qui tient compte de la ville, de l'espace public, de la rue, du site, et ceci dans un vrai vocabulaire de création. Il faut la laisser mûrir, cette tendance, et ne pas cautionner le pastiche : il est beaucoup trop facile de croire que pour faire "français", il suffit de produire l'image d'un petit Trianon moderne. »

L'autre « tendance » qu'évoque encore allusivement Faloci va trouver à s'exprimer dans les villes nouvelles, terres d'expériences, et en premier lieu à Marne-la-Vallée ; son architecture néomoderne en deviendra une effigie au même titre que l'image grandiloquente de l'architecture de Bofill. Marne sera ainsi tout au long des années quatre-vingt le théâtre privilégié d'implantation de la pièce urbaine et la façade épaisse, les deux trouvailles formelles majeures d'Henri Ciriani.

Un peu plus à l'est, Ciriani érige alors ce qui restera comme son manifeste, Noisy II, le « II » deux disant bien tout ce qu'il reste encore de volontarisme dans ce type d'opération. Une première tranche de 300 logements est livrée dès 1975. L'unité de compte est encore la centaine lorsqu'elle atteint à peine quelques dizaines aujourd'hui. L'ensemble est né d'une commande de la SA d'HLM FFF, le Foyer du Fonctionnaire et de la Famille aujourd'hui Immobilière 3F, l'un des plus grands bailleurs sociaux français. Héroïsme d'époque, esprit de conquête, monumentaliser le logement social, nous y sommes. « Face au vide institutionnel et l'absence d'une volonté politique à traduire, le choix était simple : célébrer le logement, célébration des HLM, grande conquête sociale trop souvent présentée comme une défaite architecturale », écrit

⁹ Nous pensons en premier lieu à la thèse de doctorat que vient d'initier l'architecte Anne Koçkalkorn au sein de l'Institut für Geschichte und Theorie der Architektur de l'ETH de Zürich... tout en résidant une partie de l'année au Palacio. Comme il en est habituellement de mise, le titre de son projet de thèse vaut programme : *The Social Condenser, Les espaces d'Abraxas à Marne-la-Vallée comme dernier « grand ensemble » de la banlieue parisienne, 1978-1983.*



vaillamment l'architecte à propos de La Noiseraie¹⁰. Ciriani résume la tonalité de l'époque chez les architectes : fierté du logement social, de sa mission physiocratique et des formes collectives qui l'incarnent, malgré les « HLM » et surtout malgré les « grands ensembles » antiurbains. Les éléments de la « pièce urbaine » que Ciriani affinera ici et ailleurs en villes nouvelles au fil des années quatre-vingt sont d'ailleurs posés dès La Noiseraie : une rue intérieure, une limite territoriale, et la forte identification d'une porte urbaine monumentale. Le travail sur l'attique s'impose comme un défi à l'échelle du grand paysage¹¹. Quant aux recherches sur la profondeur des cellules d'habitation, elles annoncent la « façade épaisse » qui sera à nouveau développée, toujours comme un manifeste urbain, pour 183 logements à Lognes (entre 1983 et 1986¹²).

¹⁰ Dans un texte de lui accompagnant la présentation de cette réalisation dans *L'Architecture d'aujourd'hui* en avril 1978 (n° 196). Au même moment, on insiste dans *AMC* sur la notion de « front d'urbanisation » — que l'on réactive alors un peu à la manière du bon vieux front de classe, en militant — où la barre dilatée est censée conférer une épaisseur urbaine préalable et l'intérieur des logements irradier le contexte alentour. Dès le 6 avril 1978, le critique d'architecture du *Monde*, Frédéric Edelmann, n'avait-il pas titré avant même l'achèvement de cette Noiseraie que cette HLM avait décidé d'un « air d'éternité » ? Prophétie performative. L'année suivante, en février 1979, le petit numéro spécial que *La Nouvelle Critique*, la revue des intellectuels communistes, consacre à Marne-la-Vallée, accorde également une large place à la Noiseraie. Il n'est pas jusqu'au catalogue de l'exposition conçue en 1982 par Paul Chemetov, *La Modernité, un projet inachevé* (Le Moniteur), où la double page (pp. 60-61) consacrée à Ciriani ne soit pas habitée en son cœur par cette Noiseraie...

¹¹ Dirigé par Olivier Chaslin et coédité par *Electa* et *Le Moniteur*, *Henri Ciriani*, le catalogue de la grande exposition que l'Institut Français d'Architecture lui consacra dès 1984 (en même temps qu'à Christian de Portzamparc et Henri Gaudin) accordait une large place à la Noiseraie alors tout juste livrée. L'ouvrage fut par la suite traduit en coréen.

Ensemble de logements La Noiseraie dans le quartier de Champy à Noisy-le-Grand.

Architecte : H. Ciriani.



❖ Ensemble de logements La Noiseraie dans le quartier du Champy à Noisy-le-Grand.
Architecte : H. Ciriani.

❖ Ensemble de logements Le Parc du Segrais, à Lognes, 1988.
Architecte : H. Ciriani.

DE DEUX POSTURES À DEUX MARCHÉS

Dès la seconde moitié des années quatre-vingt, tandis que les villes nouvelles cherchent à attirer les promoteurs privés, les concours deviennent rares à Marne-la-Vallée, comme ailleurs. La génération d'architectes qui avaient participé activement au renouvellement des idées dans les années soixante-dix et débuté là leur carrière se tourne vers une autre commande, issue de la loi de décentralisation de 1982 : celle des équipements publics dans les régions. Ces concepteurs se spécialiseront toujours plus dans la commande publique, régie par un système de concours de plus en plus fermé, qui fait recours obligatoirement aux « références ». La lecture de la presse architecturale montre bien¹² comment s'est constituée, pendant les années quatre-vingt, une posture qui consistait à s'appuyer sur la commande publique et notamment celle du logement social pour « faire œuvre » tout en se revendiquant « en résistance ». Cet élitisme contribuera à construire la représentation assez unanimement partagée d'une figure héroïque : celle de l'architecte-auteur, indépendant des lois du marché libre. En ce qui concerne les architectes ayant construit à Marne-la-Vallée, c'est à Henri Ciriani¹⁴ que l'on prêterait cette attitude de résistance, opposée peu à peu, d'abord implicitement puis explicitement, à Ricardo Bofill qui personnifiera peu à peu dans la presse architecturale la « compromission » fatale d'un « séducteur » désavoué au bout du compte par l'ensemble des critiques. Il semblerait en effet que ces deux postures aient été durablement associées dans les représentations à des écritures architecturales : d'un côté la « résistance » néomoderniste, de l'autre la « compromission » néo-classique ou post-moderniste. En 1987, *l'Architecture d'aujourd'hui* reviendra successivement, dans deux longs articles, sur deux immeubles de logements construits à Marne-la-Vallée : celui d'Henri Ciriani à Lognes et celui de Ricardo Bofill à Noisy-le-Grand.

Dans un article signé Jean-Paul Robert, Ciriani est décrit comme un « optimiste invétéré [...] propagateur inébranlable de sa foi architecturale » dont le talent a su « redresser une situation compromise » par l'urbanisme « aberrant » produit par les « quelques caporaux » qui ont décidé du plan de ce quartier de Marne-la-Vallée. Les termes employés sont guerriers, qui vantent la résistance héroïque de l'architecte qui a su « redresser » et « tenir » l'espace dénué de qualités qui lui avait été confié.

¹² On trouvera le recueil le plus complet des opérations de logements conçues par Henri Ciriani en ville nouvelle et à Marne-la-Vallée en particulier dans la monographie que lui a consacré GALANTINO, M., *Henri Ciriani : Architecture 1960-2000*, Genève, Skira, 2000. Pour une critique constructive du travail et des positions d'Henri Ciriani sur le logement social : COHEN, J.-L., « Le producteur comme auteur » (à propos de l'ensemble de la Cour d'Angle à Saint-Denis), *AMC*, n° 1, mai 1983, pp. 66-75.

¹³ Elle permet aussi de vérifier que certains critiques, notamment Jacques Lucan, en avaient anticipé les conséquences : LUCAN, J., « Sur un état présent de l'architecture en France », *AMC*, n° 7, mars 1985, et « Questions aux architectes », *AMC*, n° 14, décembre 1986.



En revanche, la revue se désolidarise de Ricardo Bofill, alors même qu'elle lui avait quelques années plutôt consacré couverture puis rétrospective. Saisissant l'occasion de l'inauguration récente de la place de Catalogne dans le 14^e arrondissement, Jean Claude Garcias, relève le « succès public » et l'« intérêt des médias » dont les bâtiments de Bofill font à chaque fois l'objet. Il reproche à l'architecte de provoquer un effet de marque : en faisant « du Bofill » une « marchandise de semi-luxe [...] reconnaissable d'emblée », qui sert de décor à bien des clips et des publicités d'alors. Placé « en deçà de l'idéologie », le Taller aurait « postulé que l'architecture fonctionnait de bas en haut [...] donn[ant] au peuple le style qu'il attend, ce qui s'exprime aussi par le client est roi » et débarrassant l'architecture du logement social de « la charge moralisatrice dont le mouvement moderne ne saurait se passer ».

À partir de 1986, les architectes qui construisent à Marne-la-Vallée pour les promoteurs privés¹⁵ des immeubles en accession non aidée puisent largement dans les répertoires post-modernes historicistes ou néorégionalistes, encouragés au sein de l'Epamarne par une nouvelle équipe d'aménageurs soucieuse d'un retour à une urbanité plus « classique ». Tandis que les revues architecturales françaises considèrent le débat sur le post-modernisme comme clos, ses formes et ses figures

¹⁴ Sur la construction de ces figures et oppositions, voir : DEVILLERS, C., « Le sublime et le quotidien » *AMC*, n° 14, décembre 1986 ; ROBERT, J.-P., « Marne-la-Vallée, Lognes le Segrais », *Architecture d'aujourd'hui*, n° 252, septembre 1987, GARCIA, J.-C., « Article de Paris », *Architecture d'aujourd'hui*, n° 253, octobre 1987.

¹⁵ Ce sont, d'après les témoignages recueillis, presque des binômes architecte-promoteur qui avaient pour la plupart d'entre eux collaboré plusieurs fois puisque l'Épa avait décidé de ne plus imposer des maîtres d'œuvre aux promoteurs qui « venaient avec leur architecte ».

❖ Ensemble de logements Le Lafayette, à Lognes, 1991.
Architecte : C. de Portzamparc.



❖ Parc du Mont Évrin, Écoquartier de Montévrain - Val d'Europe.
Architecte : C. Chaplain.
Paysagiste : Urbicus.

❖ La place de la Marne dans le centre ville de Bussy-Saint-Georges, 2008.
Architecte : Cabinet Derbesse.



sont alors relayées avec succès par les professionnels de l'immobilier. Il faut aussi préciser que cette post-modernité nostalgique « à la française¹⁶ » avait déjà été solidement associée à l'idée de la propriété durant la décennie précédente, au travers notamment des prises de position de Valéry Giscard d'Estaing en matière d'architecture. Cette inféodation d'une tendance architecturale à un type de bien immobilier est renforcée par des stratégies du marketing fondées sur des « valeurs refuges », car, depuis la crise liée au premier choc pétrolier, la modernité, ou tout simplement la contemporanéité architecturale, ne constituent plus des arguments de vente pour la publicité immobilière. Les grandes opérations d'immobilier de tourisme et de loisir incarnent alors pour les promoteurs un modèle absolu de réussite commerciale. Ainsi, plus de trente ans après son inauguration, la cité lacustre de Port Grimaud, conçue par François Spoerry dans la baie de Saint-Tropez, et dont l'architecture s'inscrit dans un pastiche régionalisant revendiqué, sera ainsi délibérément prise comme modèle pour la conception de certains quartiers de Cergy-Pontoise (Port Cergy) ou de Marne-la-Vallée (Bailly-Romainvilliers).

Lorsque, à la fin des années quatre-vingt-dix, la Walt Disney Company fait appel pour l'aménagement du Val d'Europe, quartier qui recoupe la majeure partie du Secteur 4 de la ville nouvelle, aux architectes historicistes les plus radicaux des années soixante-dix, cela ne fait qu'accentuer une ligne de partage déjà bien ancrée entre deux architectures : l'une, néo-classique ou post-moderne, attribuée à la promotion privée ; l'autre, plutôt néomoderniste ou contemporaine, réservée à la maîtrise d'ouvrage publique. On se contente souvent de voir dans cette dissociation un simple retard de la première sur la seconde. L'histoire de Marne-la-Vallée suggère qu'il est plus réaliste et stimulant

¹⁶ Nous empruntons ici à dessein la formule d'Éric Lengereau à propos des rapports privilégiés tissés par Ricardo Bofill avec le président Valéry Giscard d'Estaing : LENGEREAU, E., *L'État et l'architecture 1958-1981, une politique publique ?* Paris, Picard, 2001.



de l'envisager comme un fait, qu'il convient d'analyser en tant que tel. Il s'agirait désormais de vérifier si ce phénomène est spécifiquement français et, le cas échéant, d'interroger la place des villes nouvelles au regard de sa constitution. Il est d'emblée certain que les villes nouvelles constituent d'excellents marqueurs de phénomènes plus diffus ou moins facilement décelables ailleurs ; en effet, elles concentrent sur des territoires restreints une part importante des constructions des trente dernières années en France. La médiatisation importante dont ces réalisations ont fait l'objet, tant dans les revues spécialisées que dans la presse grand public, leur a aussi assigné un rôle de révélateur : elles ont servi à la construction des opinions, illustré et alimenté les débats, organisé leur lisibilité. Comment savoir si les villes nouvelles françaises ont tenu un rôle de déclencheur, dans ce phénomène de démarcation entre architectures publique et privée ? Il faudrait pour cela mesurer précisément la place qu'elles ont occupée dans la répartition de la commande des trois dernières décennies en autant de « foyers », successivement allumés, puis estompés ou éteints au gré des conjonctures politiques, sociales, économiques et culturelles. Ces foyers ont été partagés entre les tenants et les héritiers d'un débat architectural amorcé dès le début des années soixante-dix, et dont les retombées sont encore actives.



❖ Logements dans l'écoquartier de Montévrain-Val d'Europe, 2008.
Architecte : R. Ricciotti.

❖ Hôtel de ville de Serris, centre urbain du Val d'Europe.
Architecte : E. Colboc / Paysagiste : Haddad.





Vue partielle de la Cité Descartes à Champs-sur-Marne, chantiers du bâtiment Le Bienvenue, pôle scientifique et technique Paris-Est et du bâtiment Descartes+, 2011.

NICOLAS BOULEAU
HÉLÈNE DANG-VU

La cité Descartes ou l'économie de la connaissance à l'épreuve de l'opérationnel

Alors que la vision de la science se transformait considérablement dans la seconde moitié du xx^e siècle par l'accent mis sur l'importance du contexte social dans la production de la connaissance, le monde académique, dans sa logique professionnelle, est resté largement coupé de l'activité économique et son changement à cet égard se fit par des contraintes extérieures.

Rappelons quelques traits marquants de cette évolution des idées. La prise de conscience des problèmes environnementaux et le fait que la science, par l'intermédiaire de la technique, était un des facteurs majeurs de transformation du monde (Ellul, Gorz), ont installé le chercheur comme objet d'une investigation et de recherches. C'est ainsi que se sont développées la sociologie des sciences (Bruno Latour, Michel Callon) et les *science studies* — d'abord dans les universités américaines puis en Europe. C'est dans ce paysage qu'est née l'idée que la connaissance pouvait sans doute être fabriquée différemment par fécondation mutuelle de plusieurs compétences et intérêts, non seulement pour plus d'efficacité économique des contenus des savoirs, mais aussi pour plus de pertinence environnementale. Cette *new production of knowledge* (pour reprendre le titre de l'ouvrage emblématique de Gibbons *et al.*, *The New Production of Knowledge*) consistait à mêler ingénieurs, physiciens, biologistes, mais aussi avocats, investisseurs et gestionnaires, autour de problématiques où chacun gardait sa fonction sociale et sa motivation économique¹ par opposition au monde académique traditionnel dont Michel Callon critiquera la recherche « confinée² ».

C'est dans cette période que l'on commence à déceler les liens forts entre science, technique et marché³, et l'importance primordiale du



contexte, du cadre urbain, où intervient le vécu réel des praticiens et leurs interlocuteurs⁴. Les territoires ont leur importance, donc l'organisation urbaine aussi, et l'interaction mutuelle de la ville et de l'université, comme cadre principal des laboratoires de recherche, se place au centre des préoccupations d'aménagement aussi bien aux États-Unis qu'en Europe⁵.

Sur le terrain cependant les évolutions ne se font pas selon ce schéma idéal. Du côté des chercheurs, la valeur économique est fortement ressentie comme une déviance de l'objectivité scientifique et du côté du monde des affaires, symétriquement, les chercheurs sont considérés comme des théoriciens loin des réalités et fortement politisés. L'histoire de la Cité Descartes est une illustration de ces oppositions. Elle sera mise en place par à-coups, au gré d'opportunités imprévues, oscillant entre ces références idéologiques contraires, et émergeant finalement sur des possibilités tout à fait prometteuses pour l'avenir. Nous retraçons ici les principales idées agissantes et les faits sur lesquelles elles tentaient d'avoir prise, après avoir donné un aperçu des références que les responsables des villes nouvelles tiraient des expériences en cours.

LE DÉBAT SUR LA VILLE AVEC OU SANS UNIVERSITÉ DANS LES ÉQUIPES DES VILLES NOUVELLES FRANÇAISES

Les années soixante-dix furent celles d'une prise de conscience de la croissance urbaine comme phénomène irréversible, mais qu'il fallait maîtriser. À cette époque la France construit 500 000 logements par an. Henri Lefebvre vient de publier *Le droit à la ville* (1968), on tente de comprendre cette fascination spécifique par les moyens de la sémiologie (Roland Barthes, Françoise Choay), *L'image de la cité* de Kevin Lynch paraît en français (1976). L'embellie provoquée par le structuralisme dans les sciences humaines et sociales⁶ induit des recherches sur les « structures urbaines » ainsi que sur les méthodologies créatives, participatives, flexibles, etc. Parallèlement sont mises en place des procédures dérogatoires pour les villes nouvelles prévues au schéma directeur de la région parisienne alors que la pensée administrative est encore cadrée par la « rationalisation des choix budgétaires ».

■ 1 GIBBONS, M., LIMOGES, C., NOWOTNY, H., SCHWARTZMAN, S., SCOTT, P., TROW, M., *The New Production of Knowledge : The Dynamics of Science and Research in Contemporary Societies*, Sage, 1994.

■ 2 CALLON, M., LASCUMES, P., BARTHE, Y., *Agir dans un monde incertain, essai sur la démocratie technique*, Paris, Seuil, 2001.

■ 3 VELTZ, P., « Science, technique, marché, le grand métissage » in *L'économie de la connaissance et ses territoires*, op. cit.

■ 4 STORPER, M., « Contexte, localisation et commerce international : vers une autre « grande transformation ? », in *ibid.*

■ 5 DANG VU, H., « Les actions immobilières des universités mondialisées : le Plan Campus au regard d'expériences américaines, britanniques et belges », thèse université Paris-Est 2011, multig.

■ 6 Citons Claude Lévi-Strauss en anthropologie, Jean Piaget en psychologie, Louis Althusser pour le marxisme, Jacques Lacan en psychanalyse, Michel Foucault en sociologie et histoire des connaissances, Bourbaki en mathématiques.

L'UNIVERSITÉ ET LA VILLE DANS LES ANNÉES SOIXANTE-DIX, LES VILLES NOUVELLES ANGLAISES, TAPIOLA, LILLE-EST

Saisir les facteurs de l'animation urbaine oriente les regards vers les villes nouvelles anglaises, Stevenage, Harlow, Welwyn Garden City, Milton Keynes, villes de décongestion et de structuration du Grand Londres, sans universités, où commerces, écoles et transports en commun contribuent à faire vivre un cœur piétonnier à l'échelle de la vie quotidienne.

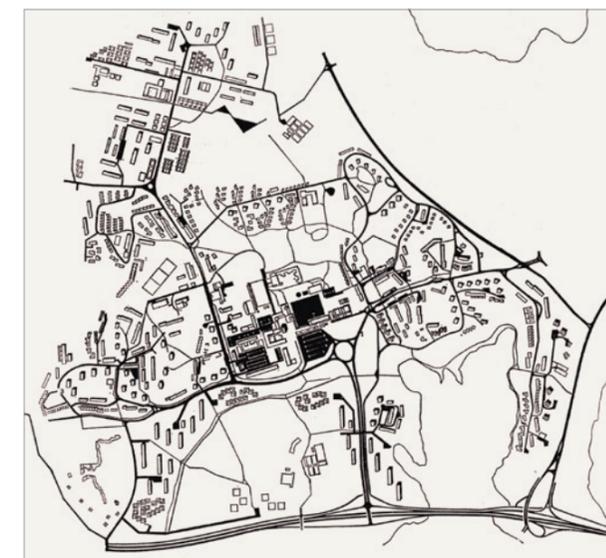
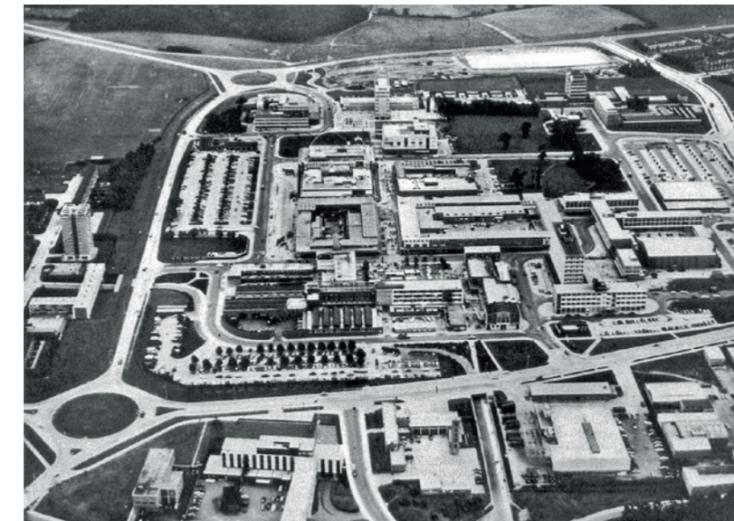
Dans ces débats, la ville finlandaise de Tapiola est une des réussites à imiter. Symbole d'un nouveau mode de vie, en petits collectifs dont les espaces extérieurs sont boisés et spécialement conçus pour les enfants, elle préfigure l'espoir de la cité écologique. Dans ces villes nouvelles, pas d'universités si ce n'est dans celles greffées sur des noyaux anciens tels que Peterborough où l'enseignement supérieur prend la forme de quelques collèges éparpillés selon la tradition anglaise.

L'université en France suit au contraire le principe des campus (Orsay, Toulouse le Mirail) et, si les schémas d'urbanisme des villes nouvelles d'Évry, de Cergy-Pontoise et de Marne-la-Vallée prévoient la présence d'équipements universitaires, il s'agit simplement de réservations pour des programmations effectives ultérieures. Évidemment, la présence de l'enseignement supérieur conditionne les catégories socioprofessionnelles susceptibles de s'installer, et à Cergy Bernard Hirsch se félicite d'obtenir l'antenne d'une École d'architecture puis l'Essec, accueillie en plein centre ville⁷. L'université ne viendra que beaucoup plus tard. La ville nouvelle de Lille-Est saisit pragmatiquement la possibilité de structurer l'espace entre l'université existante et l'agglomération de Lille-Roubaix-Tourcoing pour situer le projet urbain à un bon niveau de qualité. Au demeurant les liens entre l'université — vaste esplanade parsemée de bâtiments isolés — et la ville, essentiellement résidentielle, restent un zonage marqué par les stations du transport en commun automatique Val⁸.

Dans toute cette période, l'idée d'universités dans les villes nouvelles n'est pas perçue comme une solution évidemment souhaitable ni pour l'université elle-même ni pour la ville nouvelle, où l'on mise davantage sur l'économie secondaire de production pour créer des emplois locaux que sur le tertiaire plus difficile à déplacer malgré la politique sévère du comité de décentralisation.

■ 7 HIRSCH, B., *L'invention d'une ville nouvelle, Cergy-Pontoise, 1965-1975*, Paris, Presses des Ponts, 2000.

■ 8 « Villes nouvelles Province », *Techniques & architecture*, n° 302, décembre 1974-janvier 1975 ; « Villes nouvelles de la Région parisienne », *Techniques & architecture*, n° spécial, novembre 1970.



❖ Centre de la ville nouvelle anglaise d'Harlow.

❖ Plan de Tapiola (Finlande).
Extrait de : Merlin, P., *Les Villes nouvelles*, Paris, Puf, 1972, p. 109.

Table

PREFACE

PAR VINCENT POURQUERY DE BOISSERIN

- De l'expansion à l'intensification urbaine 5

CLÉMENT ORILLARD, ANTOINE PICON

- Présentation 11

■ 1 Entre tradition nationale et moment spécifique

ANTOINE PICON

- Les ambiguïtés de l'aménagement «à la française» 19

LOÏC VADELORGE

- La politique des villes nouvelles françaises 33

■ 2 La construction d'une agglomération métropolitaine

CLÉMENT ORILLARD

- Les grandes étapes d'un projet 49

BERTRAND OUSSET

- Une maîtrise d'ouvrage urbaine d'agglomération 77

ANNE PORTNOÏ

- Noisy-le-Grand, conception et expérience de la centralité 95

TRICIA MEEHAN

- Val Maubuée : la cité-jardin revisitée 111

LAURENT COUDROY DE LILLE

- L'invention du Val-de-Bussy 127

VIRGINIE PICON-LEFEBVRE

- Euro Disneyland : la ville des loisirs 143

PIERRE CHABARD

- Val d'Europe : de la ville nouvelle au nouvel urbanisme 167

■ 3 L'expérience d'une opération exceptionnelle

CLÉMENT ORILLARD

- De la genèse de la centralité à la fabrique de l'urbanité 183

SABINE BARLES

- Une avant-garde en matière d'écologie urbaine 205

JEAN-LOUIS VIOLEAU, SOLINE NIVET

- L'architecture résidentielle : quarante ans de débats 223

NICOLAS BOULEAU, HÉLÈNE DANG-VU

- La cité Descartes ou l'économie de la connaissance à l'épreuve de l'opérationnel 239

DANIEL BÉHAR, NICOLAS RIO

- Du rééquilibrage à l'est à la différenciation économique métropolitaine 259

ALAIN BOURDIN

- Faire société en fabriquant la ville : un objectif de développement durable 271

NATHALIE BREVET

- Habiter Marne-la-Vallée 287

Les auteurs

❖ SABINE BARLES est professeur à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne et membre du centre de recherche sur l'industrie et l'aménagement de l'UMR Géographie-Cités. Ingénieur en génie civil et urbanisme, elle est par ailleurs docteur en urbanisme et aménagement. Elle a enseigné pendant une vingtaine d'années à l'Institut français d'urbanisme. Aujourd'hui, elle est membre de l'Institut universitaire de France et directrice du programme interdisciplinaire de recherche Ville et environnement cofinancé par le CNRS et le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie. Ses travaux de recherche portent sur l'histoire des techniques et de l'environnement urbains, le métabolisme urbain et l'écologie territoriale.

❖ DANIEL BÉHAR est professeur à l'Institut d'urbanisme de Paris et maître de conférences à l'École nationale des ponts et chaussées. Géographe de formation, il est consultant au sein de la coopérative conseil en politiques publiques et urbanisme Acadie. Il était associé à Christian de Portzamparc dans le cadre de la consultation internationale sur le Grand Paris. Après avoir longtemps travaillé sur la politique de l'habitat et la politique de la ville, il privilégie aujourd'hui davantage les enjeux du développement local, de la cohésion et de la gouvernance territoriales ainsi que la conception des stratégies y afférentes.

❖ NICOLAS BOULEAU est mathématicien et préoccupé par les affaires de la cité : culture, sciences humaines, architecture, urbanisme et philosophie. Ancien élève de l'École polytechnique, ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts et architecte DPLG, il a participé entre 1970 à 1975 à l'aventure des villes nouvelles, notamment en tant que chargé de mission au sein d'Epamarne. Puis il se tourne vers la recherche en mathématiques. Docteur d'État, il devient professeur à l'École nationale des ponts et chaussées puis directeur d'une unité associée au CNRS. Il a enseigné les probabilités, les mathématiques financières puis la philosophie, à l'ENPC et dans plusieurs universités.

❖ ALAIN BOURDIN est professeur à l'Institut français d'urbanisme, qu'il a dirigé de 2004 à 2011 et à l'université Paris-Est Marne-la-Vallée. Il est codirecteur du laboratoire de recherche Lab'Urba. Sociologue et urbaniste, il a enseigné dans les universités de Tours, Toulouse, Genève, Paris 8 et encore actuellement à la KUL (Belgique). Il est président du conseil scientifique de la *Revue Internationale d'Urbanisme* et codirecteur d'*Espaces et Sociétés*. Il assure la direction scientifique de la plate-forme d'observation des projets et stratégies urbaines (Popsu).

❖ NATHALIE BREVET est maître de conférences à l'université François-Rabelais à Tours et chercheuse au sein de l'UMR Citeres. Docteur en urbanisme de l'Institut d'urbanisme de Paris, elle continue d'étudier les pratiques socio-spatiales au regard des politiques d'aménagement et ouvre un nouveau champ de recherche portant sur une ingénierie sensible du projet urbain. Depuis 2001, elle collabore avec Hughes Rochette, artiste, sur des projets d'exposition et d'installation *in situ* en France et à l'étranger.

❖ PIERRE CHABARD est maître-assistant à l'École nationale supérieure d'architecture de Paris-La-Villette et membre du laboratoire IPRAUS. Architecte DPLG et historien, il est docteur en architecture. Il a enseigné près de dix ans à l'école d'architecture de la Ville et des Territoires à Marne-la-Vallée où il a dirigé de 2008 à 2012 le laboratoire Observatoire de la condition suburbaine. Ses recherches portent sur les expositions dans l'histoire de l'urbanisme et l'architecture mais il a aussi travaillé sur les opérations de La Défense et Marne-la-Vallée. Il est membre-fondateur du comité de rédaction de la revue *Criticat*.

❖ LAURENT COUDROY DE LILLE est maître de conférences à l'Institut d'urbanisme de Paris. Ancien élève de l'École normale supérieure, agrégé de géographie, il est docteur en géographie urbaine et historien. Il est vice-président de la Société française d'histoire urbaine et membre du comité de rédaction de la revue *Histoire Urbaine*. Après des recherches sur les origines historiques de l'urbanisme espagnol contemporain, sur les terminologies et concepts de la ville, il travaille aujourd'hui sur les systèmes de valeurs et d'idées en lien avec l'institutionnalisation du champ de l'urbanisme et de ses processus opérationnels en France.

❖ HÉLÈNE DANG-VU est maître de conférences à l'Institut de géographie et d'aménagement de l'université de Nantes et membre du laboratoire ESO-Nantes. Docteur en urbanisme, elle a enseigné à l'Institut français d'urbanisme. Après avoir mené des recherches sur les conflits d'usages dans les espaces de mobilité (quartiers de gare, centres commerciaux, centres historiques de Rome), l'essentiel de ses travaux portent aujourd'hui sur le rôle des universités dans le développement des territoires et l'aménagement urbain.

❖ TRICIA MEEHAN enseigne dans les Écoles nationales supérieures d'architecture de Paris-Malaquais et de Versailles et au sein du programme parisien de l'université d'Illinois. Architecte, historienne et docteur en architecture, elle a exercé plusieurs années aux États-Unis avant d'enseigner au Boston Architectural Center et à l'université d'Arkansas. En France, elle a enseigné au sein du programme « New York – Paris » de la GSAPP de l'université Columbia. Ses recherches portent sur la politique architecturale de l'État en France, la planification de Paris et sa région, la critique architecturale dans la culture anglo-américaine et les écrits d'architectes au xx^e siècle.

❖ SOLINE NIVET est maître-assistant à l'École nationale supérieure d'architecture de Paris-Malaquais et membre du laboratoire Architecture, culture, société XIX^e-XXI^e siècles. Architecte DPLG et historienne, elle est docteur en architecture. Elle a enseigné à l'école d'architecture de la Ville et des Territoires à Marne-la-Vallée. Après avoir fait des recherches sur la production résidentielle par les promoteurs privés mais aussi publics, elle travaille aujourd'hui sur le débat et la théorie architecturale dans les années quatre-vingt. Elle est également critique d'architecture.

❖ CLÉMENT ORILLARD est maître de conférences à l'Institut d'urbanisme de Paris et membre du Lab'Urba. Architecte DPLG, urbaniste et historien, il est docteur en architecture. Il a enseigné dans les Écoles nationales supérieures d'architecture de Paris-La-Villette et de Versailles et à l'Institut français d'urbanisme. Ses recherches portent sur la structuration transnationale du champ de l'urbanisme et sur la co-construction des acteurs privés et publics de l'aménagement en France. Il est associé au sein de la sarl d'architecture et d'urbanisme Topomorphos.

❖ BERTRAND OUSSET a été directeur général adjoint d'Epamarne – Epafrance de 1987 à 2011. Diplômé de Sciences-Po Paris et d'un DES de droit public, il a rejoint la Mission d'études et d'aménagement de la Ville Nouvelle de la Vallée de la Marne, ancêtre d'Epamarne, en mars 1971. Il a été directeur des Équipements et Services collectifs puis directeur de l'Aménagement du Val Maubuée. Dès 1984, il s'occupe de la négociation avec la Walt Disney Company puis, à partir de 1987, il pilote l'aménagement du Val d'Europe. Il a enseigné à l'Institut français d'urbanisme dont il a été le président.

❖ ANTOINE PICON est directeur de recherche à l'École nationale des ponts et chaussées, membre du laboratoire Techniques, territoires et sociétés et professeur à la Graduate School of Design de l'université Harvard. Ancien élève de l'École polytechnique, ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts, architecte DPLG, il est docteur en histoire. Il a publié de nombreux articles et ouvrages sur les relations entre espace bâti d'un côté, sciences et techniques de l'autre. Dans ce cadre, il s'est beaucoup intéressé aux relations entre aménagement, architecture et ingénierie.

❖ VIRGINIE PICON-LEFEBVRE est maître-assistant à l'École nationale supérieure d'architecture de Paris-Malaquais et membre du laboratoire Infrastructures, architecture, territoire. Architecte DPLG, urbaniste AUE, elle est docteur en histoire. Elle a enseigné à l'école d'architecture de Versailles, à la Graduate School of Design de l'université Harvard, à l'université de Montréal et à l'École nationale des ponts et chaussées. Elle a d'abord travaillé sur la genèse de l'urbanisme de dalle en France, notamment en étudiant les opérations Maine-Montparnasse et La Défense. Elle oriente aujourd'hui ses recherches sur l'architecture du tourisme.

❖ ANNE PORTNOÏ est maître-assistant à l'École nationale supérieure d'architecture de Paris-La-Villette. Architecte DPLG, elle a fondé sa propre agence d'architecture (Mom) en 2009, après cinq années de direction de projets au sein de l'agence de paysage TER. Elle prépare actuellement une thèse de doctorat sous la direction d'Antoine Picon, au sein du laboratoire Techniques, territoires et sociétés, à l'université Paris-Est. Cette recherche porte sur l'évaluation des apports méthodologiques liés à la conception des bâtiments-infrastructures.

❖ NICOLAS RIO est doctorant en sciences politiques au sein de l'UMR Triangle et de la coopérative-conseil Acadie. Au-delà de ses missions d'accompagnement à l'élaboration de stratégies territoriales, ses recherches portent sur la métropolisation, sur les mutations de l'action publique territoriale et de ses instruments. Sa thèse en cours s'intéresse à l'usage de la prospective dans la planification métropolitaine.

❖ LOÏC VADELORGE est professeur à l'université de Paris-Est Marne-la-Vallée et membre du laboratoire Analyse comparée des pouvoirs. Historien, ses travaux ont porté sur la ville interrogée successivement à travers l'histoire culturelle et sur l'histoire des politiques publiques urbaines de la seconde moitié du xx^e siècle. Il a participé au programme d'Histoire et d'évaluation des villes nouvelles, présidé par Jean-Eudes Roullier (2000-2005). Il est membre du conseil scientifique du comité d'histoire du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie. Ses travaux actuels portent sur l'histoire des universités franciliennes.

❖ JEAN-LOUIS VIOLEAU est directeur du laboratoire Architecture, culture, société XIX^e-XXI^e siècles de l'École nationale supérieure d'architecture de Paris-Malaquais. Sociologue, ses travaux se partagent en trois champs d'intérêt : les architectes (le corps et son histoire), les élites (les lieux de formation, la succession des générations) et les multitudes (les destinataires, les usages et les pratiques). Il collabore régulièrement avec la presse professionnelle en architecture et des revues de débat d'idées. Il accompagne par ailleurs des réflexions prospectives en matière d'aménagement.