

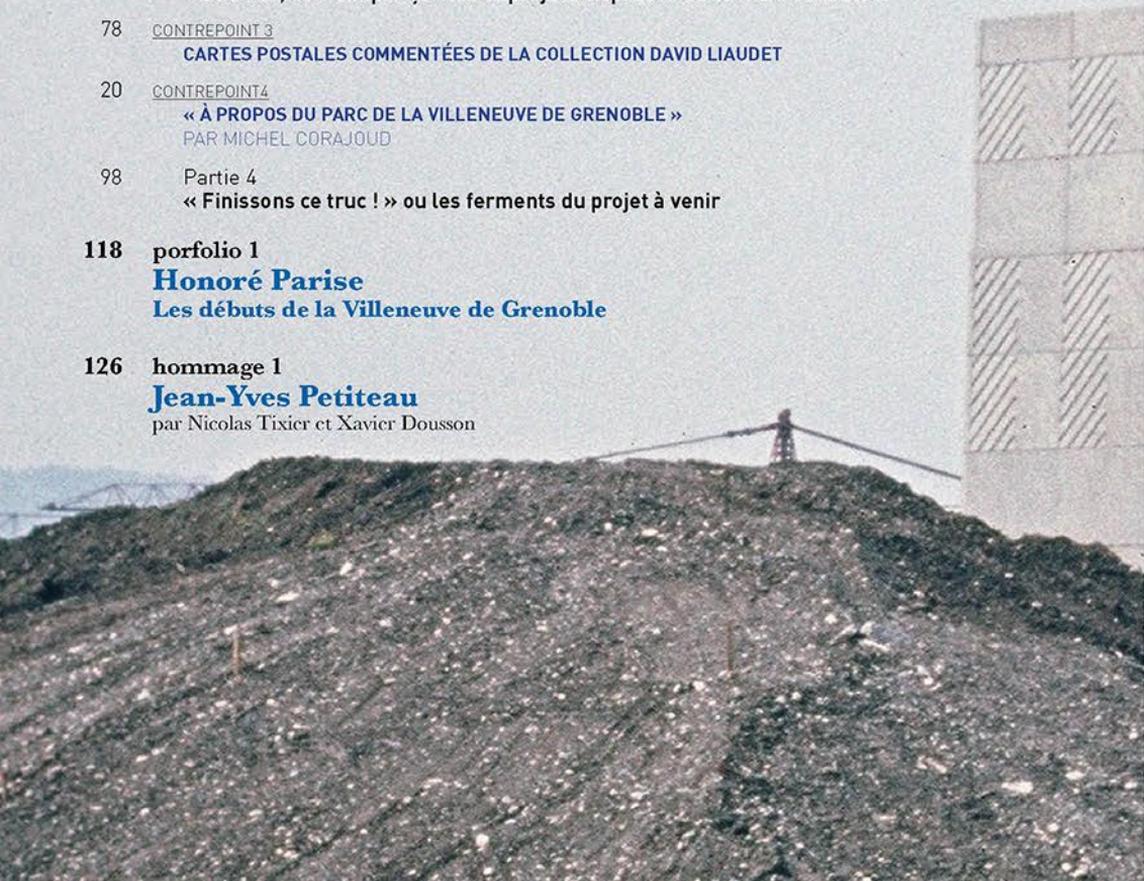
Caravansérail

une revue de BazarUrbain

n° 1 - printemps 2019

utopie

- 2 **éditorial**
Construire nos cadres
par Suzel Balez et Xavier Dousson
- 5 **texte 1**
Le singulier & le collectif
BazarUrbain par BazarUrbain
- 18 **dossier 1**
Rétrospective
Des concepteurs d'origine de la Villeneuve de Grenoble à la relève ?
Le 10 février 2010, rencontres, parcours commentés, débats et projection à la Villeneuve de Grenoble
préparé par Marie-Christine Couic, Steven Melemis, Jean-Michel Roux et Charles Ambrosino
- 20 Présentation **L'utopie comme méthode ?**
- 27 **Les protagonistes de la journée**
- 28 L'organisation de la journée **3 temps pour des échanges**
- 34 Partie 1
« Je veux tout ! » ou les formes du projet initial
- 40 CONTREPOINT 1
LE PLAN BERNARD POUR GRENOBLE (1962-1966)
HENRY BERNARD (1912-1994) / AGENCE D'URBANISME DE LA RÉGION GRENOBLOISE
- 60 Partie 2
« Une évolution complexe de la rue » ou la galerie comme réponse
- 70 CONTREPOINT 2
LES COURSIVES DE L'ARLEQUIN EXPLIQUÉES PAR CLAUDE FOURMY
LE 11 SEPTEMBRE 2018, À SON DOMICILE
- 72 Partie 3
« Une rue, ce n'est pas ça » ou le projet à l'épreuve de sa mise en œuvre
- 78 CONTREPOINT 3
CARTES POSTALES COMMENTÉES DE LA COLLECTION DAVID LIAUDET
- 20 CONTREPOINT 4
« À PROPOS DU PARC DE LA VILLENEUVE DE GRENOBLE »
PAR MICHEL CORAJOU
- 98 Partie 4
« Finissons ce truc ! » ou les ferments du projet à venir
- 118 **porfolio 1**
Honoré Parise
Les débuts de la Villeneuve de Grenoble
- 126 **hommage 1**
Jean-Yves Petiteau
par Nicolas Tixier et Xavier Dousson



Caravansérail

une revue de BazarUrbain
n° 1 - printemps 2019

www.bazarurbain.com

éditorial

Construire nos cadres

par Suzel Balez et Xavier Dousson

Chère lectrice, cher lecteur,

Vous tenez entre les mains le premier numéro de la revue Caravansérail, mûrie depuis de longs mois au sein de notre collectif BazarUrbain.

À l'approche de notre vingtième anniversaire, nous avons souhaité partager une part de nos expériences collectives. À cette fin, nous avons eu envie de sortir du cadre des commandes scientifiques, pédagogiques ou des maîtrises d'ouvrages. Nous avons repris certains de nos travaux pour les relire, les questionner collectivement et les exposer. Beaucoup de réflexions se poursuivent en effet d'un projet à l'autre, tout en étant difficilement valorisables dans le cadre des commandes.

•

Nous travaillons dans le système de production des espaces aménagés, en France et parfois à l'étranger, en répondant à des appels d'offres publics et en travaillant avec les partenaires habituels du projet urbain et/ou architectural. Comme beaucoup, nous observons bien que ce système n'est pas exempt de défauts. Nous pensons simplement - c'est une de nos grandes ambitions -, que ce que nous portons, sans être heureusement les seuls, mériterait de s'insérer dans les logiques actuelles de fabrique de la ville. Cependant nos pratiques (l'attention à l'ordinaire urbain, le recueil et la prise en compte de la parole habitante, la production et le partage des représentations, la recherche des écologies locales, la mise en débats des propositions, etc.) restent marginales. Elles se déploient dans le système et, nous l'espérons, l'orientent utilement. Elles demeurent toutefois inhabituelles, ponctuelles, souvent précaires et, surtout, portent en elles le risque d'être instrumentalisées à d'autres fins que celles pour lesquelles elles ont été imaginées ou tout simplement oubliées.

••

Depuis quelques années, nous réfléchissons à la possibilité d'arrimer nos réflexions collectives à d'autres formes de publications que celles que nous éditons dans le cadre de nos projets et de nos participations à des productions scientifiques ou pédagogiques.

Cette revue que nous élaborons déjà depuis quelques temps, se veut un lieu de débat et de présentation de nos actions, mais pas seulement. Nous avons eu la

chance de côtoyer de nombreuses situations de projet et de nombreuses personnes et nous voudrions rendre compte des répercussions heureuses ou non de ces expériences et rencontres, des enrichissements, des déceptions et des questionnements qu'elles ont suscités chez nous. En ces temps de crises, nous souhaiterions aujourd'hui, sans tomber dans l'hagiographie (ou, pire encore, la monographie !), publier ce qui a du sens pour nous et au-delà de nous. Dire ce qui est impossible à formuler dans le cadre des projets, relayer autrement ce que nous cherchons parfois à exprimer méthodiquement, construire un monde de papier exprimant nos visions plurielles, clarifier nos postures pour déconstruire les récupérations possibles et éviter au mieux les déformations possibles, exposer nos affinités et nos dettes, redire nos attentes pour le monde qui vient ; donner à voir aussi des documents visuels que nous n'exposerions pas dans un cadre plus institutionnel, etc.

Cet espace d'exposition et de débat - puisqu'il s'agit, au fond, de cela - est notre ambition collective du moment. Nous l'avons nommé « Caravansérail » car ce nom semblait propre à transmettre l'esprit de cette revue. Abri, refuge et lieu de ressourcement pour marchands, pèlerins et étrangers, leurs montures et leurs marchandises, le caravansérail est propice à des rencontres et échanges entre voyageurs au long cours.



Chaque numéro sera construit autour de « textes », souvent inédits et/ou remaniés pour la publication, de « dossiers », qui en formeront le cœur et en orienteront l'esprit, et de « portfolios » qui donneront une place plus substantielle à une production visuelle (photographies, cartes, dessins, etc.) en résonance avec le dossier présenté.

Les dossiers, longues enquêtes ou moments intenses restitués, seront accompagnés de « contrepoints », comme autant de compléments utiles et/ou poétiques à la compréhension, comme autant de visions différentes pour approcher la complexité des situations présentées.

Enfin, chaque livraison de la revue s'achèvera par un « portrait » ou un « hommage » à une personne importante pour le collectif, mentor, ami(e), témoin, ... Une manière pour nous de dire nos dettes et nos affections.



Dans ce premier numéro, vous trouverez donc tout d'abord un texte qui nous présente, décrit notre fonctionnement, quelques-unes de nos méthodes et leurs attendus.

Ce texte est suivi d'un dossier inédit, issu des retranscriptions d'une journée de rencontre entre les concepteurs d'origine de la Villeneuve de Grenoble et l'équipe de conception de l'époque de la rencontre (février 2010) à laquelle participait BazarUrbain. La notion d'utopie, au cœur de ce dossier, accompagne nos réflexions et fait l'objet d'interprétations diverses par les multiples acteurs dont nous avons recueilli la parole. Plusieurs contrepoints, inédits ou confidentiels, le

complètent : reproductions de cartes postales de La Villeneuve de la collection de David Liaudet, dessins de Claude Fourmy, documents d'archives du projet urbain antérieur de l'architecte Henry Bernard et texte de Michel Corajoud.

Le portfolio de ce numéro est consacré au magnifique travail photographique effectué à la Villeneuve de Grenoble par Honoré Parise dans les années soixante-dix, lors de la construction du quartier de l'Arlequin et durant ses premières années de fonctionnement. Ces photographies en couleur, récemment redécouvertes, offrent une vision rutilante et joyeuse de La Villeneuve, aux antipodes de certaines représentations contemporaines des lieux. Elles nous ont semblé le véhicule idéal pour accompagner les propos tenus, dans ce numéro, sur les débuts de ce quartier.

À ce sujet, le quartier de la Villeneuve sera un objet récurrent des prochains numéros car il est le lieu de convergence d'une multitude de nos projets ayant permis, sur un temps long, d'y revenir régulièrement. C'est sans doute l'endroit que nous connaissons le mieux collectivement.

Enfin un hommage à Jean-Yves Petiteau (1942-2015), sociologue, dont les idées et les paroles continuent à nous éclairer, clôture ce premier numéro.

Bonne lecture !

texte 1

Le singulier & le collectif

BazarUrbain par BazarUrbain¹

UN COLLECTIF ISSU DE LA RECHERCHE ARCHITECTURALE ET URBAINE

À la fin des années 90, le Cresson (Centre de Recherche sur l'Espace Sonore et l'Environnement Urbain) de l'École d'Architecture de Grenoble² accueille quelques chercheurs et doctorants de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble qui rejoignent ceux de ce laboratoire sur les ambiances architecturales et urbaines. En 1999 et durant l'année suivante, une demi-douzaine de doctorants des deux institutions décide de rompre l'exercice un peu solitaire de la thèse pour partager réflexions et interrogations sur leurs sujets de recherche et animer des débats sur des problématiques urbaines. Un site internet, qui ne verra pas le jour³, est alors envisagé pour rassembler cette matière hétéroclite. Il devait s'appeler la « brocante urbaine » ou le « bazar urbain »...

Ce petit groupe de doctorants sort ensuite de son cadre universitaire en 2001, pour participer dans un quartier populaire de Saint-Étienne (le Crêt de Roch, Fig. 1 et 7), à une journée de rencontres entre élus, associations et habitants. Cette journée porte sur le potentiel d'un chemin autour d'un cimetière. Invité comme « tiers au débat », nous nous voyons ensuite proposer par la Ville de Saint-Étienne une étude sur ce projet. Sans réelle expérience de travail en agence, mais avec une certaine appétence pour le projet, nous nous constituons alors comme collectif, prêt à s'impliquer au titre des compétences de chacun. Une question récurrente se pose déjà à nous : comment passer des méthodes qualitatives, situées et problématisées au sein d'un laboratoire de recherche, à des applications dans des études et du projet urbain qui nécessitent également une implication forte avec les acteurs et les habitants d'un territoire, mais dans une dimension publique ?

Cette première mission est fondatrice de BazarUrbain, à la fois dans son fonctionnement, son organisation et dans ses postures et ses méthodes. Nous travaillons au maximum *in situ*, en interaction avec les habitants et les acteurs locaux, en opérant le passage au projet.

Un « collectif ». Voilà donc le qualificatif qui s'approche le plus de ce que nous sommes à BazarUrbain. Nous nous appuyons sur la diversité des compétences et des situations de chacun. Nous utilisons des méthodes qui fondent un projet commun par une heureuse alchimie entre paroles et travaux individuels,



1 / Marches commentées

Action : Saint-Étienne, quartier du Crêt de Roch (2001-2002)

Notre première action : nous mettons en place une méthode collective de recueil des récits et des éléments d'analyse afin d'en tirer des pistes de projets pour le lieu.

échanges et travaux collectifs, s'affinant tout en se diversifiant par l'expérience commune des actions. C'est ce jeu entre singulier(s) et collectif que nous présentons ici selon deux registres :

- Celui de notre fonctionnement interne : comment nous nous sommes formés et nous organisons depuis près d'une vingtaine d'années en un groupe qui invente sa forme professionnelle projet après projet ;
- Celui de nos postures et méthodes de projet : comment, pour nous, chaque parole d'habitant, d'utilisateur, d'expert ou de décideur est singulière, mais prend sens dans une énonciation collective, fondatrice de l'action.

UN FONCTIONNEMENT « SANS LIEU »

Choisir d'être et de travailler ensemble uniquement sur le registre du projet et de la recherche, tout en poursuivant ses propres trajectoires individuelles, a fortement induit deux positionnements : le non-regroupement physique des personnes (pas de bureau commun⁴, pas de gestionnaire, pas de matériel en commun, pas de salarié) et une absence de hiérarchie entre nous. C'est ainsi que nous avons opté pour des espaces médiatiques : dès 2003 un site internet (www.bazarurbain.com), puis un document commun et évolutif présentant postures et projets. Initialement produit pour la candidature au Palmarès des Jeunes Urbanistes en 2007, il a tenu lieu pendant longtemps de book à l'équipe.

Ni association, ni agence, ni coopérative, nous sommes un collectif de fait. Un rassemblement de personnes où chacun possède son propre statut lui permettant de travailler en tant que professionnel indépendant (en profession libérale, comme auto-entrepreneur ou en portage salarial). Il n'y a aucun texte qui fonde ou régisse notre fonctionnement, même si nous nous sommes donnés quelques règles qui évoluent rétrospectivement avec souplesse.

Il n'y a donc pas de gestion globale de notre collectif, aucun budget n'est élaboré ou bilan quantitatif réalisé en fin d'année. Par contre chaque projet a bien sa propre gestion et son budget, géré par le ou les porteurs qui en ont élaboré la réponse. La plupart de nos actions répondent à des appels d'offres publics et selon les cas nous sommes mandataires ou co-traitants avec d'autres structures. Le portage administratif se fait au nom de la structure de celui qui dirige l'action. Entre nous, nous procédons par rétrocession d'honoraires. Certains projets permettent de dégager des bénéficiaires, d'autres relèvent plutôt de la recherche-action volontaire. C'est alors l'occasion d'investiguer de façon plus approfondie de nouvelles manières de faire ou de participer à des réflexions sur diverses thématiques dans le champ de l'urbain, ou encore de tirer des bilans qualitatifs d'une ou d'une série d'actions, avec souvent un écrit comme visée finale.

Aucune hiérarchie ni spécialisation ne se sont jamais dégagées entre nous. Nous sommes tour à tour porteurs sur un projet ou collaborateurs pour un autre. Les implications dans le collectif varient selon les évolutions et les choix de vie de chacun (période d'écriture, priorités familiales, éloignement géographique, etc.)

et les contraintes parallèles de nos autres activités. Près de vingt ans après ses débuts, quelques membres sont partis, d'autres sont arrivés, mais la taille - 9 personnes actuellement - et le fonctionnement de notre groupe restent à peu près identiques. Rejoindre le collectif se fait le plus souvent après l'expérience d'une collaboration sur un projet, par cooptation.

DES ACTIONS À LA CROISÉE DES DISCIPLINES ET DES PRATIQUES

Lors de nos actions, nous veillons à ne pas attribuer de rôle spécifique à l'architecte, l'urbaniste ou au sociologue. Cette transversalité disciplinaire s'est construite, non sans débats, au gré des projets et de nombreuses discussions collectives qui, chemin faisant, nous ont fait (et nous font encore) évoluer. Pour autant, chacun de nous conserve sa singularité, ses propres compétences et aptitudes. Notre dénominateur commun demeure l'importance accordée au terrain, à la mise en place et l'énonciation de méthodes, à la nécessité de rencontres avec les usagers et la mise en débat public de ce que nous produisons.

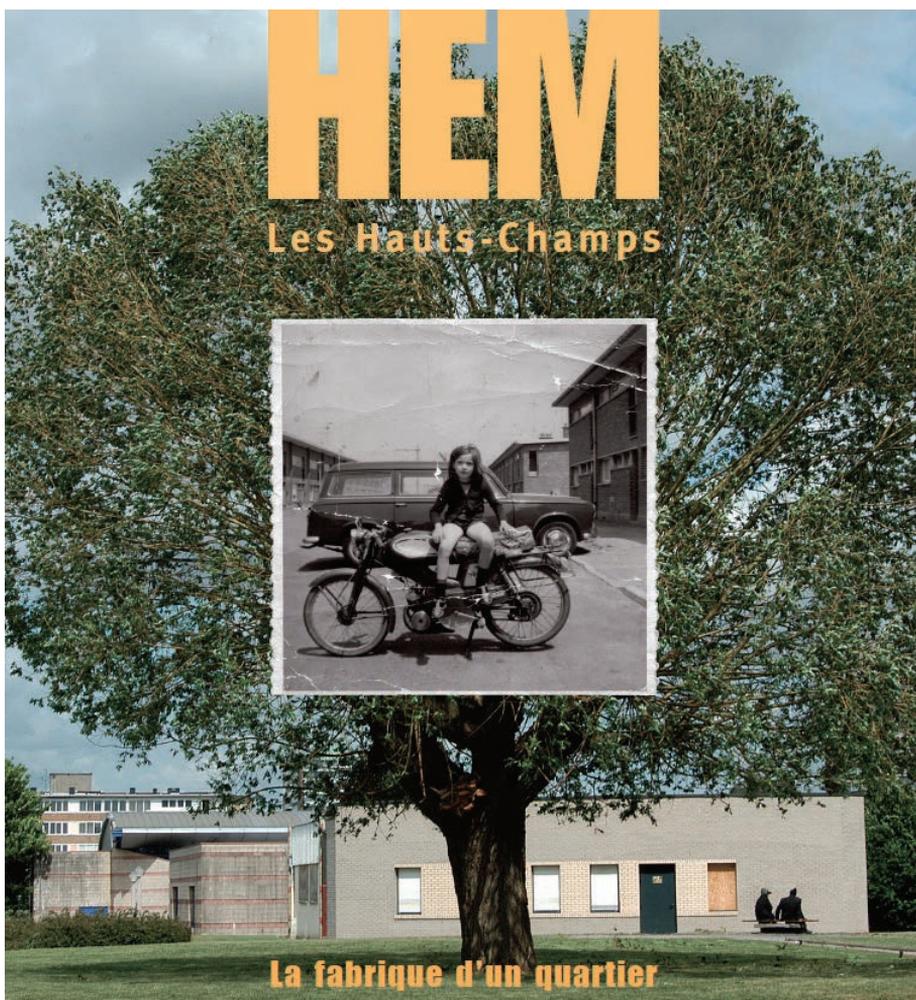
Pour la plupart, nous exerçons cet intérêt pour l'urbain selon trois modalités : la pratique du projet, l'enseignement et la recherche. L'implication dans chacun de ces registres varie selon les personnes, mais aussi selon les périodes. Si ces trois formes d'activités semblaient relativement étanches au début, aujourd'hui les frontières entre elles sont plus poreuses. Ces activités s'alimentent réciproquement, tant dans les contenus que dans les formes mêmes. Telle recherche trouve ensuite une implication dans un projet et inversement, telle méthode utilisée en projet est interrogée et prospectée ensuite en recherche, telle problématique développée pédagogiquement vient recouper une commande ultérieure, ou encore la façon de construire des connaissances de terrain en projet vient organiser les temps pédagogiques, etc. Ces porosités, aussi riches soient-elles, nécessitent d'être attentif au cadre de production et de réception spécifique de chaque pratique, afin de ne pas faire passer l'activité de l'une comme résultat pour l'autre et inversement.

Si le collectif n'a pas de règle, il a néanmoins quelques rituels. Celui, par exemple, d'organiser entre nous des échanges et des bilans/prospectives lors desquels nous débattons des évolutions du collectif et de ses projets. Ce sont aussi des temps où nous réalisons, en dehors de toute commande, des écrits collectifs (article, livre, etc.) dont la revue que vous tenez entre les mains est un exemple. La seule « maison » commune du collectif, est en fait son site internet et ses textes. Structurellement, BazarUrbain est presque « sans feu ni lieu ».

DES POSTURES ET DES MÉTHODES DE PROJET

Notre mode de fonctionnement, oscillant entre singulier et collectif, se traduit directement dans la façon d'envisager le projet, mais aussi de se mettre « en projet », en portant une grande attention au singulier et au collectif des situations d'étude, de projet ou d'action.

Les postures que nous développons sont communes à un grand nombre de nos



2 / Éditions

Action : Hem, quartier des Hauts-Champs, *Tisser les franges* (2005-2009)

Dans le cadre d'un projet de rénovation urbaine, nous mettons en place un travail de récits du lieu (mémoire habitante, recueil de photographies familiales, commande photographique, histoire urbaine du quartier). Nous réalisons un ouvrage à destination première de l'ensemble des habitants du quartier, mais visant aussi un public plus large (urbanistes, maîtrise d'ouvrage, etc.) de façon à partager méthodes et regards sur ce quartier décrié.

Ouvrage téléchargeable sur le site internet de BazarUrbain, rubrique « éditions » :

<http://www.bazarurbain.com/editions/hem-les-hauts-champs-la-fabrique-dun-quartier/>

actions que cela soit du projet, de la prospective ou encore de la recherche/action. Pour appliquer ces postures, nous nous appuyons sur des méthodes qui permettent d'établir des récits du lieu et des représentations partagées. Ceci vise à la mise en place et en débat d'éléments de projet. Chaque situation présentant un contexte singulier, cela nécessite des adaptations et des hybridations méthodologiques. D'une action à l'autre, il est presque impossible de reproduire une méthode à l'identique ; en quelque sorte « le contexte fait loi ». Nous déclinons ci-après quelques-unes de nos postures et méthodes permettant d'illustrer notre itération permanente entre singulier et collectif.

Être attentif à la fabrique ordinaire de la ville

Une spécificité de notre mise en projet tient dans l'idée fondatrice que la fabrique de la ville se fait tout autant par l'action des habitants sur leur cadre de vie que par la conduite de projets urbains. L'image d'une ville n'émane pas exclusivement d'« éléments singuliers » comme les bâtiments iconiques ou les grandes opérations urbaines emblématiques, elle est également portée par la structure et les tissus urbains dans lesquels ils s'insèrent. Ce substrat, même quand il a été planifié en amont, est une matière qui est rendue vivante par l'action des habitants qui complètent, modifient, altèrent ou régénèrent leur environnement. Cette évolution morphologique est parfois imperceptible⁵, souvent ignorée ou reniée, en tout cas difficile à manipuler dans le management urbain classique. Nous pensons donc nécessaire, pour tout projet, de faire attention à cette fabrique ordinaire de la ville, également porteuse de qualités usagères et *ambientales* qu'un projet aussi intéressant soit-il peut rapidement malmener.

L'in situ et la collecte des expertises locales

S'intéresser à la fabrique ordinaire de la ville nécessite bien souvent de recueillir ce que l'on peut appeler le récit du lieu. Ce récit, tout en étant à chaque fois singulier, n'est jamais un. Par nature, il est pluriel et polyglotte. Il s'intéresse aux pratiques et aux ambiances. Il mélange passé, présent et futur et nous renseigne, habitants, décideurs comme concepteurs, sur ce qui fait le quotidien urbain, pour soi autant que pour les autres.

Le récit peut passer par la parole, la photo, le dessin, la vidéo ou même l'expression du corps. Chaque lieu, chaque contexte de projet et d'acteurs, devient l'occasion d'éprouver et de modifier des méthodes pour collecter et faire se rencontrer les perceptions et les représentations de chacun. Cette parole, tout à la fois ordinaire et experte, nous est donnée le plus souvent sur site ; le lieu intervient alors comme un tiers entre « le récitant » (celui qui énonce) et « l'enquêteur ».

Si, pour beaucoup, recueillir ces récits n'est pas encore du projet, c'est au moins une mise en situation d'écoute, de réflexion et d'énonciation de son territoire et c'est, pour nous, certainement déjà être « en projet ». À cette fin, nous déployons de nombreuses méthodes⁶ issues le plus souvent de la recherche urbaine (Cresson et autres), mais nécessitant des adaptations pour chaque contexte, pour chaque spécificité liée aux enjeux d'une recherche ou d'un projet : *parcours commentés*,



Place de la République en marches



Décembre 2008 > Février 2009

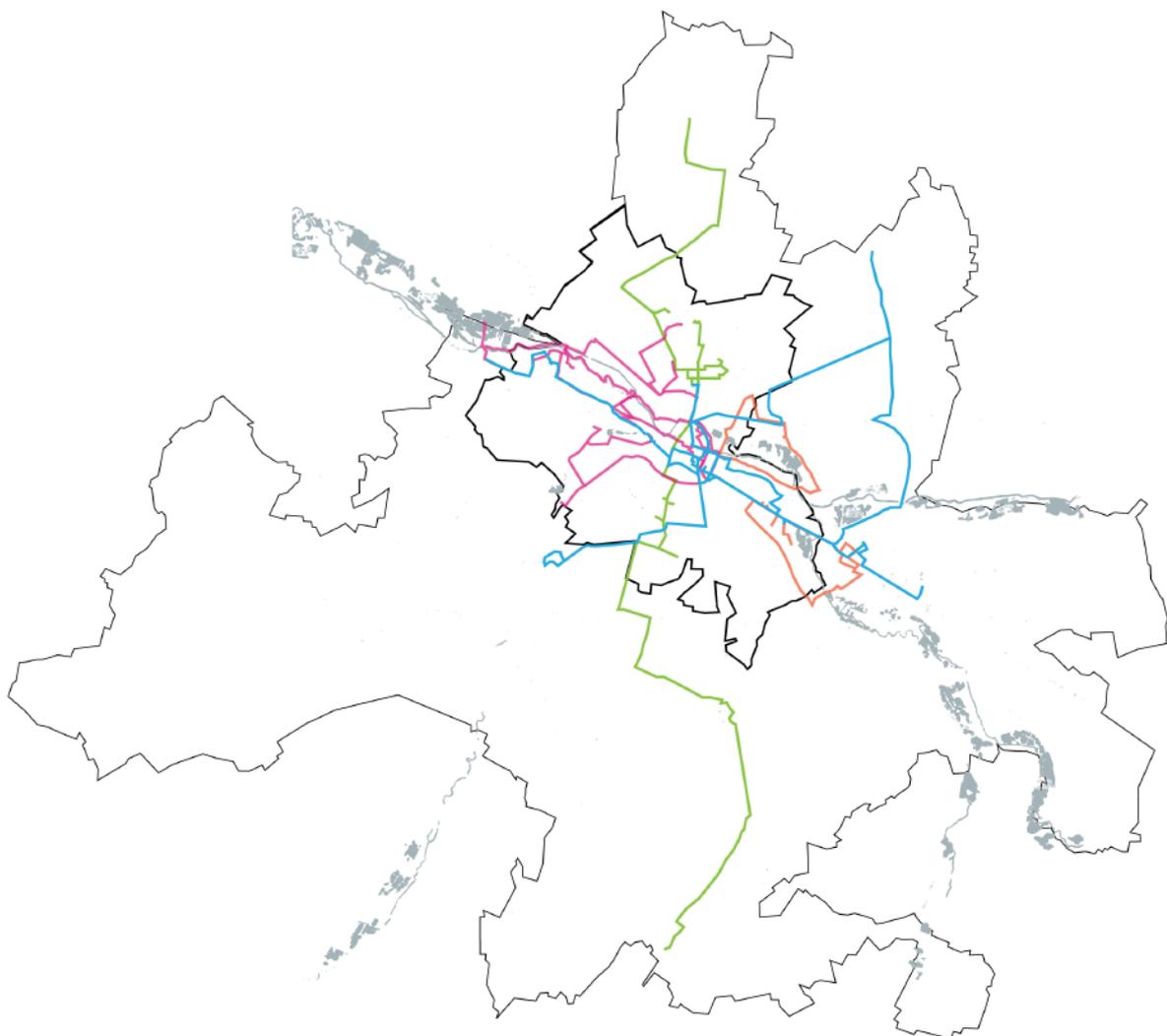


3 / Récits de lieu

Action : Paris, *Place de la République en marches* (2009)

Nous réalisons des livrets pour restituer matériellement et publiquement l'ensemble des marches commentées réalisées pour l'étude du lieu – incluant des synthèses sous la forme de récits polyglottes ou d'énonciation d'enjeux pour les transformations à venir.

Livret téléchargeable sur le site internet de BazarUrbain, rubrique « éditions » :
<http://www.bazarurbain.com/editions/en-marches/>



Repérage des traversées réalisées lors de la phase 1

- **au fil de l'eau** : territoire liquide
- **d'un mode à l'autre** : territoire de parcours, territoire de réseaux
- **d'un site à l'autre** : territoire de patrimoines ordinaires
- **transect Nord / Sud** : territoires de savoirs, de productions et de cultures
- **d'un clic à l'autre** : territoire numérique des représentations amiénoises

4 / Traversées

Action : Amiens 2030, *Le quotidien en projet* (avec Contrepoint, Chronos, Zoom, 2010-2012)

Nous organisons des traversées de territoire qui consistent à parcourir, le plus souvent à pied, un territoire selon différents principes : suivi d'un élément géographique ou urbain de grande échelle, transect, parcours thématique, etc. Un travail photographique et/ou vidéographique de production de miniatures urbaines est réalisé pour chaque traversée, ainsi que différents entretiens *in situ* le long du parcours. Le projet autant que l'analyse s'esquissent en marchant, et s'éprouvent lors d'ateliers croisant les différents parcours.



5 / Plateaux radio (une forme d'atelier public)

Action : Moidieu-Détourbe, Mission de requalification du centre village
(avec Base et Zoom, 2011-2012)

Au sein du processus de projet, nous expérimentons des plateaux radio thématiques, mobilisant acteurs, usagers, habitants et experts. Ces ateliers publics spécifiques forment un dispositif de débat et de recueil d'informations. De plus, ils publicisent la démarche de projet, *in situ* mais également sur le web (le téléchargement des émissions produites ainsi est systématiquement possible sur notre site internet et/ou sur les sites de radios locales).

observation récurrente, itinéraires, techniques de réactivation, entretiens collectifs... Là encore, il est important de rappeler que le déploiement de ces méthodes se fait souvent en collaboration avec d'autres structures⁷, mais aussi en connivence avec les maîtrises d'ouvrages.

Une des méthodes que nous utilisons fréquemment et adaptons en fonction des projets est celle des *parcours commentés collectifs* (Fig. 1 et 3). Celle-ci s'inscrit dans la lignée des travaux de deux sociologues urbains que nous apprécions particulièrement, Jean-Paul Thibaud et Jean-Yves Petiteau⁸. Ces *parcours commentés collectifs* sont un moyen de recueillir les perceptions et représentations de divers acteurs du lieu (habitants, usagers, techniciens, élus, etc.). Un *parcours commenté collectif* est un entretien collectif qui se déroule *in situ*. Les habitants sont invités à raconter le lieu, tel qu'ils le pratiquent, le ressentent, le projettent alors qu'ils le parcourent ensemble. Leurs commentaires sont enregistrés et des appareils photo permettent à chacun de capter des traces illustrant les propos tenus. Les marcheurs⁹ se retrouvent ensuite pour débattre, revenir sur l'expérience qu'ils viennent de vivre et dire ou redire ce qui leur paraît important. Une grande photo aérienne peut permettre de resituer les images ou les paroles. Nous réalisons ensuite des livrets, pour tenter de restituer l'esprit, sinon la lettre, des propos tenus, et nous les offrons à chaque participant. La parole donnée individuellement, échangée avec les autres personnes du groupe, est ainsi une parole rendue, enrichie par d'autres paroles, d'autres regards et expériences du lieu. Cet ensemble constitue une vision porteuse de subtilités, rendue publique par le livret, parfois accompagnée par d'autres formes (nos analyses, des débats publics, un affichage Internet...).

Rendre public, mettre en débat et en projet

Ces méthodes ne sont pas en soi des outils de concertation, mais elles permettent d'énoncer et de révéler les caractéristiques d'un site avec ses ambiances et ses pratiques, les éléments de son patrimoine et de son fonctionnement ordinaires. Elles offrent un partage des représentations et des enjeux des divers acteurs (maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, maîtrise d'usage). Par le rendu de ces paroles, ces méthodes construisent une connaissance commune entre les divers acteurs. Enfin, à l'occasion de leur synthèse, elles permettent de dégager et hiérarchiser les enjeux du projet, de repérer des leviers et d'élaborer des pistes de programmation sur la base d'idées émises ou encore de participer à la construction de résultats pour une recherche.

Afin de rendre public et de mettre en débat lectures du site, paroles habitantes, paroles d'experts, enjeux de projets, etc., nous mettons en place tout un ensemble de dispositifs utilisant des médias variés : réalisation de *transects urbains* (Fig. 4), mise en débat autour de *tables longues* (Fig. 6 et 8), production de « *miniatures urbaines* », organisation de *plateaux radio*, d'*ateliers publics tournants* (Fig. 5)... Ces dispositifs permettent de sortir des logiques frontales entre acteurs comme il s'en produit souvent à l'occasion de réunions publiques. Plutôt que de réagir à un projet, ces temps visent plutôt l'émergence de cent et un projets, d'importance, de nature et de temporalités différentes.



6 / Tables longues (une forme d'atelier public)

Action : Fontaine, coupes estivales (2012)

Lors d'ateliers publics, nous fabriquons un document géant articulant espaces privés, espaces publics, intérieurs autant qu'extérieurs, sur lequel s'inscrivent des récits recueillis in situ. Ce document s'affranchit des habituelles représentations frontales pour faire émerger l'expérience habitante.

Ce jeu, entre la singularité de chaque parole donnée et le récit du lieu qui se dégage de leurs additions, est une façon publique de mettre le devenir d'un territoire en partage et en débat collectif. C'est dans ce jeu-là que nous continuons à construire notre collectif, action après action.

notes :

- 1 Une première version de ce texte, largement rémanié pour cette publication, a été publiée le 24 avril 2014 sur le site Strabic.fr : <http://strabic.fr/BAZAR-URBAIN>
- 2 Le Cresson est aujourd'hui une équipe de recherche de l'UMR n°1563 Ambiances, architectures, urbanités – CNRS/ECN/ENSAG/ENSAN (www.aau.archi.fr). L'École d'Architecture de Grenoble est devenue l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble.
- 3 Mais il a pris la forme d'un *Yahoo group* qui s'appelait Bazarurbain.
- 4 Nous habitons quatre villes différentes, il serait difficile d'avoir un bureau commun...
- 5 Gianfranco Caniggia parle à cet égard « d'évolution par capillarité ».
- 6 Cf. *Méthodes et dispositifs en actes, expériences collectives au sein du collectif BazarUrbain*, livret autoédité depuis 2014 pour présenter notre travail. Disponible en ligne sur notre site BazarUrbain, rubrique «éditions» : <http://www.bazarurbain.com/editions/methodes-et-dispositifs-en-actes/>
- 7 Nous travaillons régulièrement avec d'autres collectifs, des agences d'architecture, d'urbanisme ou de paysage (Cf. liste de nos collaborations et partenaires de projet sur bazarurbain.com)
- 8 Les différents types de déplacements comme outils de collecte sont issus des parcours commentés de Jean-Paul Thibaud (cf. Grosjean Michèle et Thibaud Jean-Paul (dir.), *L'espace urbain en méthodes*, Marseille, Éditions Parenthèses, 2001) et des itinéraires de Jean-Yves Petiteau (cf. Jean-Yves Petiteau et Élisabeth Pasquier, « La méthode des itinéraires : récits et parcours » in *L'espace urbain en méthodes, op. cit.*, pp. 63 à 78. Voir également : *Nantes, récit d'une traversée. Madeleine/Champ de Mars*, Paris, Dominique Carré éditeur, 2013, 304 p.).
- 9 Parfois les personnes en fauteuil roulant, les cyclistes, les motards, les automobilistes...

une colline coiffée d'un cimetière, près du centre ville de St-Etienne
des jardins ouvriers et des sociétés boulistes en liberté
un tour de cimetière un peu oublié avec vues imprenables sur la ville
des pentes aux traboules et aux bâtiments témoins du patrimoine populaire stéphanois

Ils l'ont parcouru
et nous l'ont raconté...
deA àZ...

7 / Représentations partagées

Action : Saint-Étienne, quartier du Crêt de Roch (2001-2002)

Dès cette première action, nous avons cherché à produire des représentations partageables avec l'ensemble des protagonistes de celle-ci, comme en témoigne ce calligramme.



8 / Tables longues (une forme d'atelier public)

Action : Amiens 2030, *Le quotidien en projet* (avec Contrepoint, Chronos, Zoom, 2010-2012)

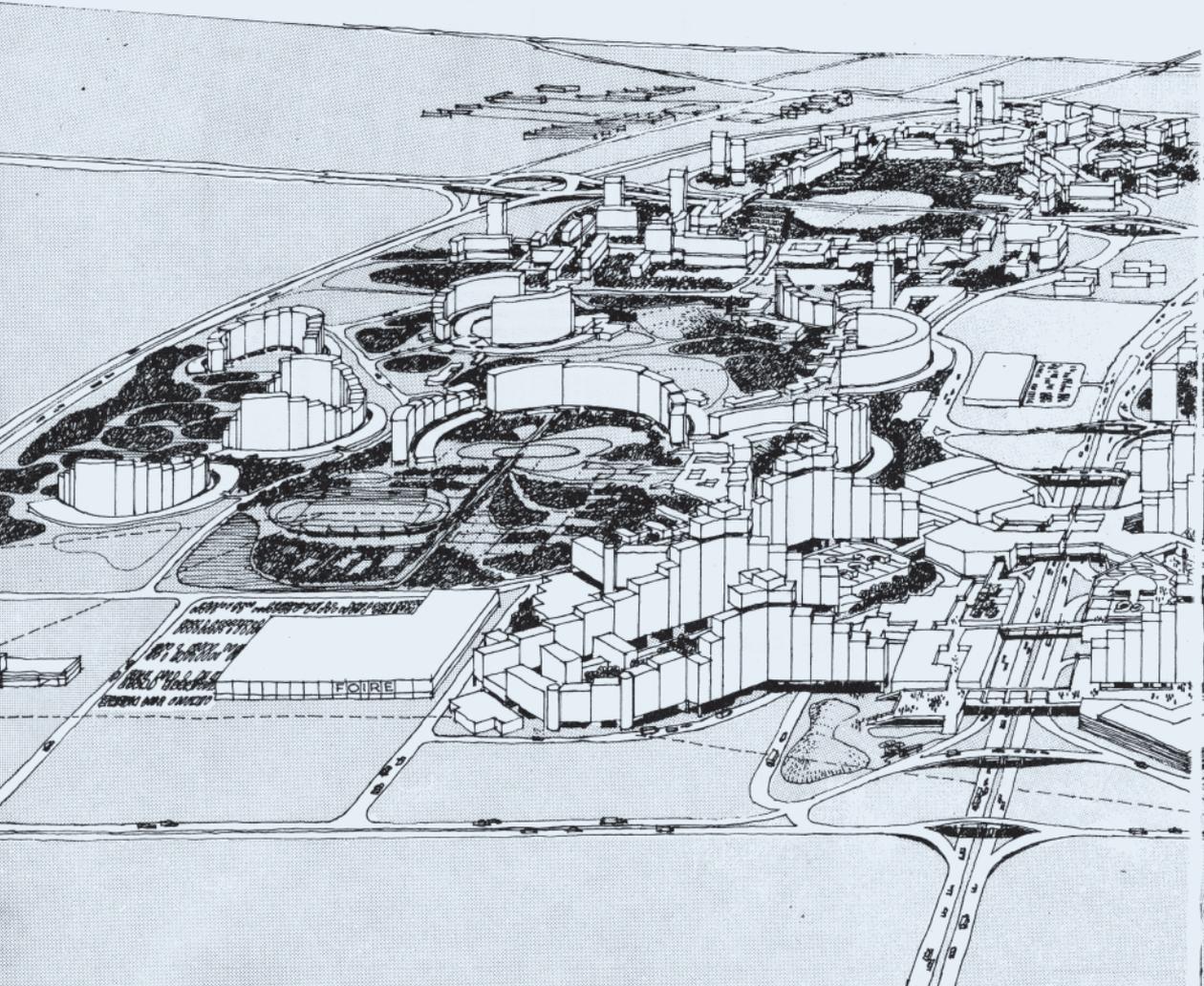
dossier 1

Rétrospective

Des concepteurs d'origine de la Villeneuve de Grenoble à la relève ?

Le 10 février 2010, rencontres, parcours commentés, débats et projection à la Villeneuve de Grenoble

un dossier préparé par Marie-Christine Couic,
Steven Melemis, Jean-Michel Roux et Charles Ambrosino

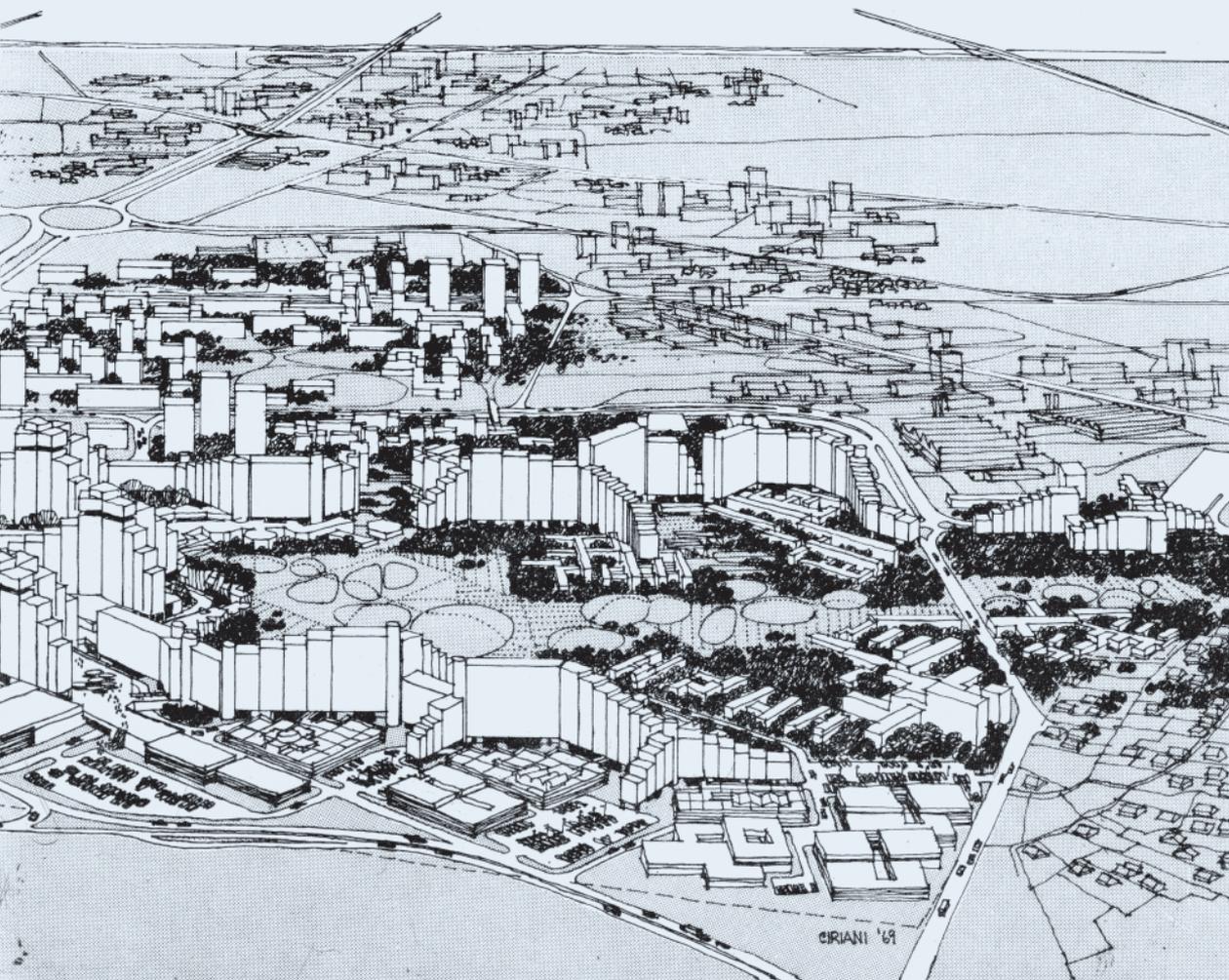


Le 10 février 2010, à Grenoble, **BazarUrbain** a invité une partie des concepteurs d'origine de la Villeneuve de Grenoble à échanger avec l'équipe retenue à l'époque pour sa réhabilitation. Durant cette journée, il est question du passé, du présent et du devenir de la Villeneuve en général et de l'Arlequin¹ en particulier. Des historiens et d'autres chercheurs sont là. Sont également présents des bailleurs et des gestionnaires de ces quarante dernières années. Le tout est filmé et enregistré. Echanger sur le contexte, le projet et le site, marcher dans la Villeneuve et encore échanger ont constitué l'essentiel de cette journée.

Les propos tenus par les divers protagonistes de la journée ont été recueillis par BazarUrbain et décryptés par Charles Capelli, Diane De Chilly et Dorian Martin, alors étudiants de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble (IUG). Ils constituent le cœur de ce dossier, relu et complété de nombreuses notes par Sibylle Le Vot, qui prépare actuellement une thèse sur l'opération de la Villeneuve de Grenoble. Ce dossier a également été relu par Pierre Mignotte, un des protagonistes de la réalisation de cette opération et de cette journée d'études.

Sauf mentions contraires, toutes les photographies qui l'accompagnent ont été réalisées le 10 février 2010 par BazarUrbain et ses complices (Charles Ambrosino, Suzel Balez, Gaël Crenne, Laure Brayer, Marie-Christine Couic, Diane De Chilly, Claude Fourmy, Dorian Martin et Jean-Michel Roux).

Ce dossier est présenté par un texte de Marie-Christine Couic et Steven Melemis, accompagné de plusieurs « contrepoints » qui l'enrichissent (cartes postales et propos de David Liaudet, croquis de Claude Fourmy, documents d'archives du plan d'urbanisme antérieur d'Henry Bernard, texte de Michel Corajoud). Il se clôt par un portfolio de photographies d'Honoré Parise qui nous rappelle ce qu'était la Villeneuve de Grenoble lors de son chantier et dans les mois qui ont suivi sa livraison.



Présentation

L'utopie comme méthode ?

par Marie Christine Couic et Steven Melemis

Le 10 février 2010, le groupement de concepteurs InterLand, Lacaton&Vassal et BazarUrbain, poursuit son travail engagé en 2008 - une étude de définition lancée par la Ville de Grenoble et les bailleurs pour la rénovation sociale et urbaine du quartier de l'Arlequin situé à la Villeneuve de Grenoble² - par l'organisation d'une journée d'études et de rencontres entre plusieurs des concepteurs d'origine du quartier et nous, sous le regard attentif d'enseignants et d'étudiants de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble (IUG).

Cette journée³ répond à notre volonté de connaître les intentions originelles, ainsi que l'historique de la conception et de la réalisation du projet censé les incarner.

Conçu à la fin des années soixante par des membres de l'Atelier d'architecture et d'urbanisme (AUA, 1960-1986)⁴, le « quartier » de l'Arlequin a été construit essentiellement entre 1970 et la fin de 1972. Il a été une occasion majeure pour ses concepteurs de préciser, interpréter, mettre en projet et à l'épreuve des hypothèses sociales et politiques ainsi que des dispositifs formels mégastructurels chers aux « avant-gardes » des années 1950-1970 comme le Team X⁵.

Nous présentons ici des extraits des discussions approfondies de ce jour, pour plusieurs raisons distinctes mais liées. Elles offrent tout d'abord quelques éclairages à ceux qui veulent mieux connaître l'histoire de ce quartier emblématique - en particulier dans ses ambitions théoriques et ses formes d'utopies - ainsi que les modalités de travail de cette coopérative qu'était l'AUA, pensée comme un collectif pluridisciplinaire avant l'heure.

Surtout, ces paroles invitent à penser l'articulation entre les utopies et les exigences des concepteurs de l'Arlequin (tant du côté des commanditaires que de celui de ses concepteurs) et la réalisation matérielle vécue par ses habitants et les acteurs de sa gestion. Cette réception, fluctuante et discontinue dans le temps, interroge particulièrement, au moment de sa rénovation, sur ce qu'il convient de garder d'une situation si dense et complexe.

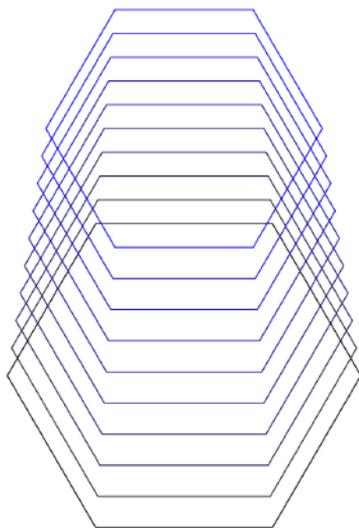
Enfin, comme un prolongement, ces paroles invitent à une ré-évaluation critique de la nature et de l'envergure des idées que nous nous faisons aujourd'hui du projet architectural et/ou urbain, des utopies petites ou grandes que nous cherchons à déployer, comme des moyens que nous nous donnons pour les atteindre.

double-page précédente :
**Vue d'ensemble à vol d'oiseau
du projet de la Villeneuve
depuis l'Est. 1969.**

Le centre ancien de Grenoble est
situé, en dehors de l'image, à sa
droite. Dessin de Henri Ciriani.
[Source : *Architecture et
Construction* (AC), *Villeneuve de
Grenoble-Echirolles*, publication
non datée, Ville de Grenoble ou
Sadi, pp. 94-95]

page de droite :
**Flyer d'invitation à la
rencontre du 10 février 2010**

*Mégastructure, grille et ville linéaire
Trois figures de l'habiter en périphérie*



*Invitation au séminaire de recherche sur
la figure de la Mégastructure : l'Arlequin de Grenoble*

*Journée de parcours dialogue et de débat entre projeteurs d'hier et d'aujourd'hui
Entretien in situ et chemin faisant, repas débat, atelier*

*10 février 2010, 10h00-18h00
Institut d'Urbanisme de Grenoble
14 Avenue Marie Reynoard, 38100 Grenoble
contact : Jean-Michel Roux, Jean-Michel.Roux@upmf-grenoble.fr*

Architecture de la Grande Echelle, session 4

« RÉNOVER »

S'inscrivant dans un moment social et politique particulier (prospérité partagée de l'après-guerre, État providence, démocratisation de l'usage de la voiture, consommation et loisirs de masse, etc. mais aussi fin du cycle économique des « 30 Glorieuses », décentralisation et abandon de la procédure administrative des Zones à urbaniser en priorité (ZUP) en 1967) l'Arlequin apporte dans ce nouveau contexte une réponse construite se nourrissant d'une dimension critique forte, notamment vis-à-vis des constructions d'immeubles collectifs (politique des grands ensembles) et une projection permettant d'offrir de nouveaux modes d'habiter : circulations piétonnes et espaces de sociabilités publics depuis l'extérieur des immeubles jusqu'aux appartements, logements spacieux et transformables, luminosité, commodités partagées et équipements, mise à bonne distance des voitures vis-à-vis de l'espace de la marche, réinterprétation du parc urbain dans son rapport au logement, etc.

Le nombre de logements existants, leur confort, la générosité des espaces extérieurs et intérieurs, la présence de nombreux équipements et la position de l'Arlequin dans la ville étaient autant de qualités rendant ce quartier toujours intéressant à habiter en 2010, et donc autant de raisons d'en imaginer le futur. Cependant, il était devenu également un héritage complexe, voire encombrant, qui demandait à être revisité de près afin de l'évaluer et de tester sa résilience.

Au vu de sérieuses dérives sociales qui affectaient l'ensemble en profondeur, dans son quotidien, voire même au plan de son fonctionnement technique, ce ré-examen de l'adéquation du bâti, des équipements et des espaces environnants avec les besoins et fonctionnements actuels semblait d'autant plus urgent. Cet examen devait en même temps refléter de nouvelles valeurs du milieu urbain telles que l'accessibilité physique pour tous, la substitution de l'usage de l'automobile en faveur de transports publics urbains ou encore la lutte contre la paupérisation de la population des ensembles périphériques.

S'adressant principalement aux ensembles de logements des banlieues, la « rénovation » en question devait prendre appui sur le cadre institutionnel et financier de l'Agence nationale de rénovation urbaine (ANRU). Cette rénovation était spécifiquement fondée sur l'exigence de démolir partiellement ou entièrement certaines des constructions existantes pour obtenir des aides à la transformation architecturale et urbaine. Bien que largement appliquée à l'époque, cette idée de « rénovation » était déjà sujette à controverses. Selon ses détracteurs, même lorsqu'elle était appliquée aux ensembles sans qualité intrinsèque, elle était critiquée pour sa tendance à engendrer des interventions peu sensibles aux spécificités des situations urbaines et sociales touchées, et parfois brutales dans ses effets sur le vécu habitant.

En entamant notre travail, nous avons conscience qu'au vu de cette singularité forte de la forme mégastructurale de l'Arlequin et le projet engagé et minutieusement raisonné qu'elle cherchait à incarner, il serait particulièrement difficile d'entrer dans ce cadre technique imposé, mais nous étions confiants en notre capacité à engager le dialogue avec les élus et l'ANRU. Nous avons également conscience que, pour saisir, comprendre et se pénétrer de la complexité du quartier de l'Arlequin, il fallait inventer de nouvelles modalités de compréhension de l'existant et du passé du lieu, afin de trouver des mises en œuvre précises d'actions, à la hauteur des qualités de ce quartier et de ses enjeux singuliers.

L'ARLEQUIN, DE SA GENÈSE AU PRÉSENT : DU RECUEIL *IN-SITU* AU RÉCIT HISTORIQUE

Nous avons commencé, comme le plus souvent au sein de notre collectif BazarUrbain, par un travail de terrain – cette fois particulièrement étendu et diversifié dans ses angles d'approche - auprès des habitants mais aussi des acteurs actuels de cet ensemble urbain. Il s'agissait là de comprendre les évolutions récentes du lieu à la fois sociales, fonctionnelles et matérielles, tels qu'ils les éprouvent. Un ensemble étendu de types d'entretiens et de protocoles d'observation *in situ* avait été conçu pour reconstituer un quotidien complexe, avec les problèmes graves qu'il comprenait.

Les travaux de BazarUrbain prennent forme autour d'un recueil de récits de l'espace urbain et une volonté de dégager des perspectives lors de la remise en projet de l'espace en question. De ce point de vue, le récit des échanges de la journée du 10 février 2010 restitué ici ne déroge pas à cette règle. Mais, parce qu'il est susceptible de contribuer à une page de l'histoire de l'architecture et de l'urbanisme en train de s'écrire, il diffère de nos précédents récits. En 2010 les modalités de travail et les productions de l'AUA n'avaient en effet pas encore fait l'objet d'une recherche d'envergure⁶, d'où notre décision d'organiser les rencontres que nous présentons ici. Ces dernières ont rassemblé des membres du groupement des concepteurs et d'autres acteurs de l'origine, des membres du groupement Interland, Lacaton&Vassal, BazarUrbain ainsi que des chercheurs. La journée s'est déroulée sous forme d'entretiens, d'abord en marchant à travers le quartier et ensuite dans une salle de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble, au sein même de la Villeneuve de Grenoble. Nous avons alors pu échanger avec les concepteurs, sur de nombreux sujets relatifs à l'Arlequin. Nous présenterons cette rencontre sous la forme d'extraits recomposés de façon à restituer les contenus de la journée sans les sauts brusques d'un sujet à l'autre qui ont notamment caractérisés les discussions lors des marches et des échanges de l'après-midi.

« RÉTROPROSPECTIVE »

Afin de préparer la journée d'échanges entre les deux équipes de concepteurs, certains d'entre nous ont travaillé à partir d'une diversité de sources d'époque (vidéos, articles de revues et de journaux, dessins) permettant ainsi d'explorer l'histoire de la période allant du travail collectif de conception de la Villeneuve, puis de l'Arlequin aux premières années de son occupation.

C'était pour notre collectif un moment-clef. Il nous a semblé alors qu'avec cette ouverture à l'histoire, les concepteurs du projet d'origine ont apporté leur force qui a donné naissance et forme au lieu en nous offrant la possibilité de mieux comprendre la relation entre la commande et la conception d'un projet d'une part, et d'autre part, la vie qui y a ensuite pris place.

Du point de vue du travail de conception (du projet), que ce soit à l'origine ou aux moments de la rénovation (de projets existants), ce type d'ouverture nous permet de saisir avec précision ces dimensions du passé qui devaient ou qui pourraient jouer un rôle déterminant dans l'avenir. C'est ce processus d'exploration élargie du passé que nous avons désigné plus tard par le néologisme « rétroprospection » dans un film vidéographique⁸ réalisé par BazarUrbain retraçant les échanges en salle entre les deux équipes de concepteurs, intitulé « Villeneuve de Grenoble, rétroprospection : des concepteurs d'origine à la relève ? ».

Dans le cas de l'Arlequin, un motif particulier et important justifiait une exploration rétroprospection. En effet, en 2010, la maîtrise d'ouvrage (élus et services confondus), semblait juger du succès, mais plutôt de la défaillance du quartier sur la base supposée de ce que serait aujourd'hui « la bonne forme urbaine », sans s'interroger sur ce que l'on pourrait retenir avec bonheur des idées de l'époque de sa création.

Il nous semblait inapproprié d'abandonner intégralement le travail de la génération précédente sans en avoir fait l'examen critique, parfois au nom des idées qui, à leur tour, attendaient d'être évaluées. Alors, comment penser la disparition du paradigme urbain porté par les « avant-gardes » d'après-guerre comme l'AUA ou le Team 10, écarté dans le même mouvement ayant conduit à l'abandon de la planification fonctionnelle des grands ensembles des années 1950 à 1970 ? Alors que la tendance vers un retour de l'urbanisme de l'îlot et vers le projet urbain qui l'a remplacé semblait en 2010 déjà s'essouffler ?

Malgré les défauts qu'il pourrait avoir, il est possible d'argumenter, comme nous l'avons fait, que la force de proposition même de l'Arlequin – ses innovations formelles, ses ambitions politiques, sociales et techniques et le raisonnement serré sur lesquels elles prennent appui – justifie un travail d'évaluation du lieu à la lumière des idées et des objectifs qui ont motivé sa création. C'est semble-t-il ce à quoi ses concepteurs eux-mêmes (les concepteurs d'origine) invitaient lorsqu'ils

ont qualifié leur projet, fait en réponse à des changements profonds qui affectaient la vie urbaine de l'après-guerre, d'expérience. Prenant au sérieux ce qualificatif en 2010, lorsque les éléments projetés sur le quartier étaient déjà sujet à controverse, nous avons proposé dès notre candidature à la mission d'étude et de maîtrise d'œuvre de questionner le quartier à travers son histoire et de recueillir des paroles habitantes.

Nous espérons que l'édition de la transcription de cette journée offrira un éclairage utile aux historiens intéressés par la Villeneuve et ses concepteurs d'origine. Mais, au-delà de la valeur historique de ce moment, il s'agissait pour nous de revisiter l'approche méthodologique proposée et mise en œuvre partiellement lors du diagnostic de l'Arlequin pour sa mise en projet avec le groupement InterLand, Lacaton&Vassal et BazarUrbain. Par ce diagnostic nous entendions prendre au sérieux la volonté d'expérimenter des concepteurs d'origine. Il nous a semblé que leurs hypothèses de départ, autour d'un mode de vie à la fois individuel et collectif, et la manière dont ils ont cherché à incarner cette vision de l'avenir dans un projet construit, n'avaient pas encore fait l'objet de l'examen approfondi qu'ils méritaient. Autrement dit, nous avons voulu répondre à la volonté initiale d'expérience en construisant le retour d'expérience qu'elle appelait. Nous souhaitons rendre effective l'idée de « l'Arlequin en tant qu'expérience », en faisant un bilan de comment il avait été vécu jusqu'à présent.

Pendant la réalisation de ce document, l'AUA a fait l'objet de recherches et d'une exposition visant à reconsidérer sa place dans l'histoire de l'architecture. L'opération de l'Arlequin y figurait en bonne position. Ainsi, tout autant mais de façon un peu différente, à travers les travaux des historiens et le nôtre, se posait la question de la valeur de l'Arlequin comme héritage. Pour nous, cette valeur se situe à l'intersection de sa forme construite et de la vision sociale d'avenir proposée à l'époque par ses concepteurs.

Il nous paraissait donc nécessaire de construire un retour d'expérience portant sur son fonctionnement ainsi que sur son vécu afin de le réinscrire dans la durée, tout en prenant en compte sa valeur culturelle plus générale. Plus tard, nous avons donné à cette posture le nom de *retroprospective*. Il nous semble qu'en ce moment, où l'innovation est devenue une exigence face à des situations de crise et d'instabilité, une telle posture s'impose. Notre travail tronqué sur la rénovation de l'Arlequin nous aura fait comprendre la nécessité de construire de véritables retours sur les expériences menées par d'autres dans le passé, afin de pouvoir en proposer des nouvelles pour l'avenir.

AU RISQUE DE L'UTOPIE

À l'origine, mais aussi en ce jour de 2010, la volonté politique, d'expérimentation et d'innovation globale, a été qualifiée par les concepteurs d'origine d'utopie.

Alors qu'aucun des concepteurs présents n'a véritablement défini l'usage du terme utopie vis-à-vis de ses projets, nous avons croisé la notion dans différents documents de l'époque de la création de l'Arlequin, notamment au sein de films documentaires et de textes.

Évoquer le terme d'utopie en rapport avec l'AUA et l'Arlequin nous semblait indispensable, bien que risqué, pour signifier et comprendre le niveau d'ambition du projet et le souci de rigueur intellectuelle de ses concepteurs. Dans ce cas, il nous semble que l'utopie signifiait à la fois :

- une proposition globale et rigoureusement raisonnée, revêtant des aspects d'ordre social, formel et technique, véritable alternative aux approches normatives d'une époque ;
- ainsi qu'un « fait » concret et un véhicule pour l'imaginaire collectif, issu du travail d'une équipe diversifiée composée de concepteurs, scientifiques et politiques, voulant susciter une adhésion et du désir collectif de la part du public auquel il s'adressait.

Pour pouvoir également reconsidérer l'Arlequin sans *a priori* négatif, il fallait également libérer cette notion d'utopie des usages péjoratifs qui semblaient peser sur elle. En effet, plusieurs fois dans la journée ce terme a été utilisé pour signifier que certains éléments du projet, par exemple la construction d'équipements sur le toit des silos ou encore la traversée de l'amphithéâtre de l'École d'Architecture par une coursive publique relevait d'une utopie. Utopie étant alors entendue comme quelque chose de l'ordre d'une fantaisie irréalisable, voire irresponsable, d'un concepteur voulant imposer une projection autoritaire et abstraite sur la vie des autres.

Le terme d'utopie a finalement été le mot de trop de ce jour de 2010. Au début de la journée, l'un des urbanistes de la Ville de Grenoble en charge de la rénovation est arrivé pour annoncer, à la volée et assez maladroitement, la démolition des silos de stationnement aux personnes présentes. Aucune des équipes de concepteurs actuels n'était au courant. Dans la discussion tendue qui a suivi, entre des membres du groupement et lui, il est vite devenu clair que le sens même de notre proposition et de notre étude n'avait pas été compris par ses propres commanditaires.

En effet, dans cette discussion, l'usage du mot utopie, plus que tout autre, a nourri les colères des deux côtés, signifiant pour les uns une sorte de fantaisisme gratuit et même néfaste de cette architecture, et pour les autres, une volonté politique forte alliée à la rigueur intellectuelle des concepteurs d'origine qui l'avaient concrétisée.

À la lecture des paroles prononcées ce jour-là, chacun pourra décider de ce qu'il pense de cette situation. En publiant ces extraits, nous espérons reposer la question des temporalités et des contenus auxquels les projets de transformation urbaine devraient répondre et celle du niveau des ambitions qui pourraient ou devraient les caractériser.

Les protagonistes de la journée du 10 février 2010

LES CONCEPTEURS DU PROJET D'ORIGINE

A.U.A.	Jean TRIBEL (†), architecte-urbaniste
Architectes d'opérations	Franz CHARMETTANT , architecte Claude FOURMY , architecte Charles FOURREY (†), architecte Michel GRANGE , architecte
A.M.O.	Pierre MIGNOTTE , coordination générale dans l'équipe Villeneuve (administrateur d'ACTIS depuis 2001)

LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

Ville de Grenoble	Christophe ROMÉRO , Chef de projet (présent au démarrage de la journée)
ACTIS	Odile PELLOUX-PRAYER
A.M.O.	Claire PIGUET , architecte-urbaniste, Ateliers Lion associés, architecte en chef du Sud de Grenoble

LES ÉPHÉMÈRES CONCEPTEURS DE LA TRANSFORMATION [2009 – 2010]

Interland (mandataire)	Franck HULLIARD , architecte-urbaniste Laure FAVIER , urbaniste
Lacaton & Vassal	Anne LACATON , architecte Jean-Philippe VASSAL , architecte Sandrine PUECH , architecte, collaboratrice
BazarUrbain	Marie-Christine COUIC , sociologue-urbaniste Steven MELEMIS , architecte avec Jean-Michel ROUX , urbaniste Charles AMBROSINO , urbaniste Nicolas TIXIER , architecte

LES CAPTATIONS ET DÉCRYPTAGES

Zoom Architecture	Naïm AÏT SIDHOUM Guillaume BALLANDRAS Carine BONNOT Laure BRAYER Guillaume MEIGNEUX
IUG (Institut d'urbanisme de Grenoble)	Charles CAPELLI , étudiant Diane DE CHILLY , étudiante Dorian MARTIN , étudiant

+ LE PUBLIC DE L'INSTITUT D'URBANISME DE GRENOBLE

L'organisation de la journée

3 temps pour des échanges

TEMPS 1

MAQUETTES ET CAFÉ

PREMIERS ÉCHANGES AUTOUR DU PROJET



TEMPS 2

PARCOURS COMMENTÉS *IN SITU*

TROIS MISES EN SITUATION

Trois groupes constitués

Trois parcours enregistrés

Trois espaces

La crique nord, la crique centrale et la crique sud.



Franck Hulliard, Claude Fourmy, Charles Ambrosino et Jean-Philippe Vassal



Charles Ambrosino et Claude Fourmy

Des règles

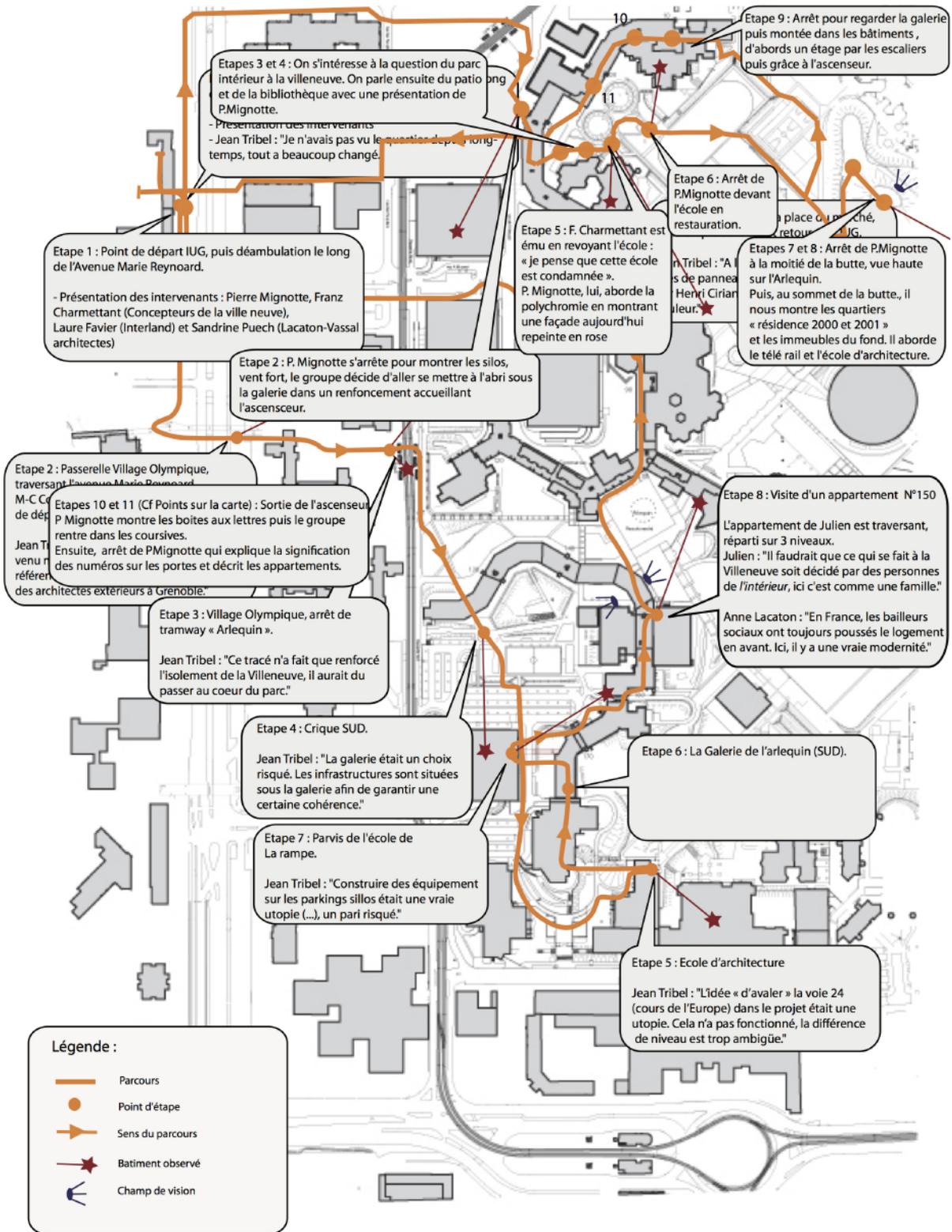
- Faire une transition extérieur/intérieur ;
- Faire une transition espace public et espace privé ;
- Prendre de la hauteur avec un surplomb relatif.

Des orientations pour les échanges lors des parcours

- La perception du lieu au moment de la traversée ;
- L'intention de départ et la situation actuelle ;
- Le rapport des équipements et logements à la galerie ;
- Les changements du quartier depuis sa conception...

TEMPS 3
PROJECTION ET DÉBATS AUTOUR DU FILM *URBA 2000*
UN RÉ-ACTIVATEUR ?





Carte de synthèse des parcours de la journée du 10 février 2010

(Source : Séminaire de recherche sur la figure de la Mégastructure. Programme de recherche Architecture de la Grande Echelle (AGE), session 4.)

Carine Bonnot
Zoom
architecture

Anne Lacaton
Lacaton & Vassal

Steven Melemis
BazarUrbain
ENSA Paris Malaquais

Guillaume Ballandras
Zoom architecture



Franck Hულიard
Interland

Jean-Philippe Vassal
Lacaton & Vassal

Charles Ambrosino
BazarUrbain
IUG

Claude Fourmy
Architecte d'opération
des logements



Pierre Mignotte
Dirigeant de ACTIS, OPH

Frantz Charmettant
Architecte d'opération



Jean Tribel
Equipe de l'AUA

Marie-Christine Couic
BazarUrbain

Claire Piguet
Agence Yves Lion



Charles Fourrey
Architecte d'opération
des équipements

Näim Aït Sidhoum
Zoom architecture



Jean-Michel Roux
BazarUrbain
IUG

Sandrine Puech
Lacaton & Vassal

Laure Favier
Interland



Partie 1

« Je veux tout ! » ou les formes du projet initial

LA COMMANDE ET SON CONTEXTE

S. Melemis

On ressent de l'optimisme en regardant le film. L'Arlequin a été une expérience dans un moment où il fallait innover. La société était en train de changer et il fallait du courage pour se placer à la hauteur des enjeux. Expérimenter implique de faire des hypothèses, de les mettre en œuvre et, un certain temps plus tard, les évaluer. Au regard de la situation d'aujourd'hui, jusqu'à quel point les idées initiales étaient-elles valides et pertinentes ?

**« Le maire
voulait une
équipe qui, de
préférence,
ne serait pas
grenobloise
afin de sortir
du milieu local.
Il souhaitait
une équipe
susceptible
d'apporter une
vision nouvelle,
portée sur
l'avenir. »**

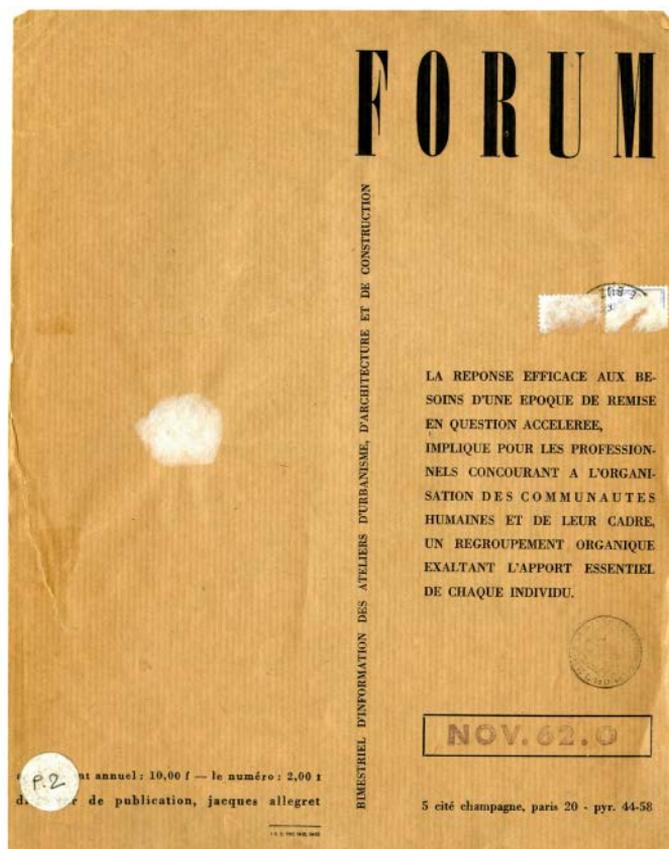
J. Tribel

Cela a été d'une brutalité, pour nous, la prise en charge de cette opération qui nous dépassait un peu ! On n'avait jamais été confronté à ça à l'AUA. L'équipe de l'AUA, c'était Parent, Loiseau et moi. Puis se sont ajoutés Devos, un politique, et Corajoud⁹ pour le parc.

On avait nos références qui étaient les « grands ensembles » qui avaient été réalisés par la génération précédente. On était très critique. On s'est même battu syndicalement : on avait créé le Syndicat de l'Architecture pour pouvoir porter la parole dans des milieux divers. On avait envie dans des programmes comme ça de prendre nos distances par rapport à ce qui se faisait avant.

On produisait une petite brochure de ce que les uns et les autres faisaient. Elle s'appelait *Forum* et elle était produite à l'agence même. On publiait des idées architecturales et un peu politiques car bon, à ce moment-là, il le fallait. On avait des abonnés. Un jour Maurice Blanc¹⁰, qui était architecte et conseiller municipal alors que Hubert Dubedout¹¹ était Maire de Grenoble, a eu une de nos brochures dans les mains. Ça l'a intéressé et il est venu en nous disant : « Voilà, le Maire de Grenoble a des ambitions d'architecture et d'urbanisme, mais il craint les concours entre les grands architectes et il veut prendre une équipe pour construire un projet ; cette équipe sera gérante du projet ».

Il nous a dit qu'il y avait un projet de prévu sur ce terrain de l'ancien aéroport de Grenoble. C'était un projet d'Henry Bernard¹², l'architecte qui a conçu la Maison de la Radio à Paris. Mais la Ville de Grenoble a refusé son projet et il a dû partir. Le maire voulait une équipe qui, de préférence, ne serait pas grenobloise afin de sortir du milieu local. Il souhaitait une équipe susceptible d'apporter une vision nouvelle, portée sur l'avenir. Et le jour est arrivé où on l'a rencontré.



Couverture de 1^{er} numéro de la revue FORUM, A.U.A., novembre 1962

[Source : Portail documentaire en ligne de la Cité de l'architecture et du patrimoine, rubrique bibliothèque numérique, onglet revues numérisées.]

L'URGENCE DE LA CONSTRUCTION

J. Tribel

Historiquement, j'aurais dû commencer par-là ! Il y avait une urgence de réaliser une opération de logements pour laquelle l'État avait déjà décidé le financement, c'était un peu en-dessous de 2000 logements. La demande c'était de faire à très court terme ces 2000 logements. Les crédits étaient prêts et l'administration française gèrait ça de telle façon que si on ne les utilisait pas, on les perdait. Il y a donc eu obligation de faire cette opération en très peu de temps. Elle s'est faite en très peu de temps aussi parce que la première opération comportait seulement deux opérations de logements sociaux : les promoteurs privés n'avaient pas accepté d'être mitoyens avec les opérations sociales de logements. C'était absolument clair, les maîtres d'ouvrage de logements en copropriétés étaient convaincus qu'ils ne trouveraient pas leur clientèle s'il y avait des proximités avec des logements sociaux. Cela a été un point de départ radical qui a entraîné après des conséquences très importantes et le Maire a dû trouver des promoteurs sociaux pour faire ces 800-900 logements.

LES PREMIÈRES RÉFLEXIONS

A. Lacaton

Comment la question a-t-elle été posée ?

Qu'est-ce-que le maire, Hubert Dubedout, vous a demandé ?

« Je ne veux renoncer à rien, je veux tous les avantages de la vie quotidienne, des gens de classes sociales différentes qui trouveront tous le moyen de s'épanouir dans cet endroit. Dites-moi comment il faut faire pour ne rien abandonner. »

J. Tribel

Le Maire nous a tout d'abord demandé de lui faire des propositions d'organisation générale, sans rentrer dans le détail. Puis, plus tard, des propositions d'urbanisme et de détail architectural. Il avait une volonté politique affirmée. Le projet social faisait partie du projet politique. J'aurais aimé que Jean-François Parent¹³ soit là car il a été plus en contact avec le Maire... Ce dernier a eu l'attitude suivante. Il a totalement ouvert les portes du possible en nous disant : « Je ne veux renoncer à rien, je veux tous les avantages de la vie quotidienne, des gens de classes sociales différentes qui trouveront tous le moyen de s'épanouir dans cet endroit. Dites-moi comment il faut faire pour ne rien abandonner, de la présence de l'école, des espaces verts, de pouvoir réaliser environ 2000 logements sur le territoire ; voilà Messieurs, proposez-moi des alternatives et nous choisirons au Conseil municipal ».

Alors on a fait des brainstormings pour dégager trois hypothèses, trois schémas d'organisation possibles. On a proposé à la Ville de choisir parmi les options qu'on avait caricaturées dans des espèces de croquis qui n'étaient pas très explicites mais qui indiquaient les orientations qu'on pouvait prendre.

L'arrivée de Dubedout a créé un grand remue-ménage, mais c'était passionnant de travailler avec lui et avec son adjoint à l'urbanisme. On a eu énormément de chance de travailler avec ces messieurs. On se voyait tout le temps, on avait des réunions tout le temps à la mairie. On voyait Jean Verlhac¹⁴ régulièrement. C'était une période d'optimisme généralisé tourné vers l'avenir. Il y avait un élan.

JP. Vassal

Vous évoquez trois partis pris ?

J. Tribel

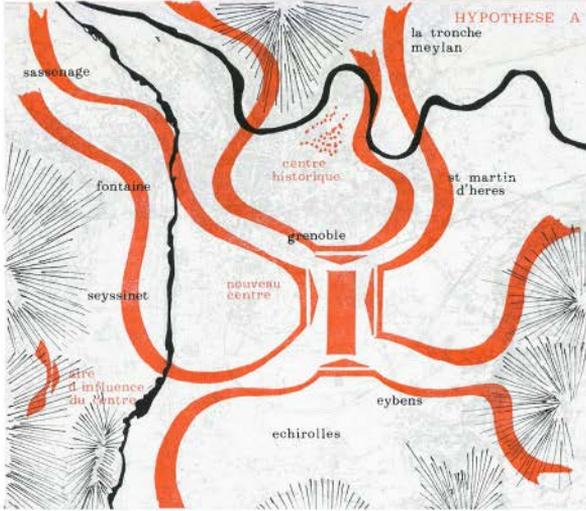
Oui, il y avait aussi le parti d'un axe central nord-sud unique et épais qui contenait toute l'urbanité avec deux espaces verts libres, de chaque côté. Le troisième c'était en tissu écossois, un maillage qui éclatait les espaces verts.

S. Mélemis

On ne fait pas un tel projet d'urbanisme sans que derrière il y ait, dès le départ, des thèmes, des idées et des termes de réflexion précis. Comment ont-ils été développés ?

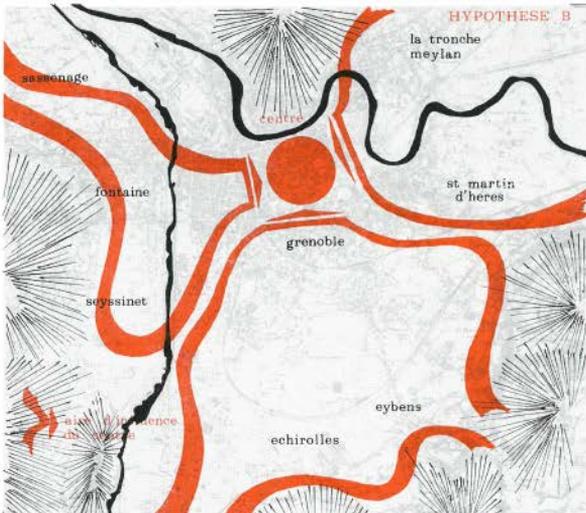
J. Tribel

Cela s'est fait en même temps que se formait l'Agence d'Urbanisme de Grenoble. Nous avions une équipe élargie, nous et l'Agence



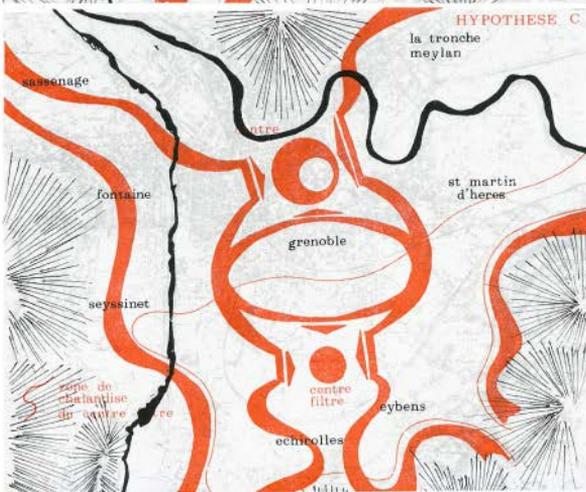
Hypothèse A

L'option Bernard : espace et accueil du nouveau centre et quartier résidentiel



Hypothèse B

Un quartier d'habitation : extension de l'urbanisation grenobloise



Hypothèse C

Extension de l'urbanisation : habitat, emploi et accueil d'un centre secondaire de l'agglomération

Les trois vocations possibles de la Z.U.P. / 1968-1975

[Source des schémas : *Revue française d'urbanisme. Région grenobloise : prévision et action concertée*, n° 107, 1968 / Source des légendes : *Villeneuve de Grenoble Echirolles, objectifs et réalisations*, SADI, 1975.]

« Dubedout avait dit aux architectes : “ Vous devez inventer un nouveau vocabulaire urbanistique ”. »

Anne Lacaton, Steven Melemis, Jean Tribel et Marie-Christine Couic, au-dessus de l'Avenue Marie Reynoard, empruntant la passerelle au droit de la MJC Prémol, reliant le Village Olympique (à l'arrière-plan) avec l'Arlequin

d'Urbanisme. A l'UAU, il y avait Georges Loiseau et moi, puis Jean-François Parent qui est venu se rajouter. Il y avait aussi Martine Toulotte la sociologue et puis surtout un homme qui est aujourd'hui décédé, Georges Videcoq¹⁵ qui était économiste. Il y avait une équipe technique de la Caisse des Dépôts, la SCET¹⁶, à ce moment-là. C'était des ingénieurs pour toutes les parties techniques (voirie, eaux, etc.) et des sociologues. Enfin donc, nous étions une vingtaine à travailler.

P. Mignotte

L'équipe Villeneuve qui comportait une vingtaine de personnes a réalisé plus de logements et d'équipements que la mission de la Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau¹⁷ qui en comportait quatre-vingt. Cette équipe jeune, efficace et probablement trop concentrée était peu ouverte à la critique. Elle s'est mobilisée pour des innovations souvent audacieuses qui sont parfois devenues des utopies, voire des échecs.

Pour comprendre la Villeneuve il faut voir d'où elle vient. Au départ, c'était les années post-68 mais c'était encore l'urbanisme d'avant 68. Le Village Olympique¹⁸ - construit sur dalle - est déjà exceptionnel pour son époque. On part d'un urbanisme où ce sont des cubes, des boîtes à chaussures plus ou moins décalées ; c'était ça les plans masses faits par les grands pontes de la Caisse des Dépôts et Consignations. Dubedout avait dit aux architectes : « Vous devez inventer un nouveau vocabulaire urbanistique ».



L'ABANDON DU PLAN BERNARD

S. Melemis

Le plan Bernard a-t-il été totalement mis de côté ?
L'avez-vous revu ?

« Les nouveaux élus ont refusé globalement le plan Bernard, brutalement. Ils ont voulu repartir à zéro. »

J. Tribel

Il y a eu une séance terrible. Je me rappelle, c'est du vécu de face-à-face avec Bernard qui a été viré comme un malpropre. C'était violent pour lui. Il avait été missionné par la précédente municipalité d'Albert Michallon. Les nouveaux élus ont refusé globalement le plan Bernard, brutalement. Ils ont voulu repartir à zéro. Deux choses n'allaient pas : le fait qu'ils savaient qu'ils ne pourraient pas parler avec cet homme et le fait qu'ils n'étaient pas d'accord sur les prémices de son plan qui comportait un grand axe sans justification. C'était une composition monumentale, académique. Et puis c'est vrai qu'il y avait des différences politiques entre eux. Bernard était même royaliste et avec la municipalité socialiste ça ne pouvait pas fonctionner.

Nous avons répondu aux demandes de la Ville : la progression de l'urbanisation vers le Sud, le franchissement de la voie 24, etc. On avait fait des schémas de positionnement des logements qui étaient demandés au programme, de la place que ça occupait, de la place de la voiture, très importante, des voies qui existaient, de celles que, éventuellement, il fallait créer. Donc on a fait des schémas comme ça. Le problème c'était le raccordement au centre-ville car la rue La Bruyère était un peu comme une frontière. L'objectif était évidemment de relier par transport public et par des circulations voiture faciles vers le centre-ville. L'avenue La Bruyère était considérée comme un « existant qui était pérenne ». De l'autre côté, c'était beaucoup moins clair parce qu'il n'y avait pas ce tracé de la rue qui s'appelle maintenant rue Doderro. Voilà, c'était le cadre dans lequel on devait travailler.



Construction du Village Olympique vers 1967 (axe sud-nord)

(Source : Web / Blog de Fontaine 38600 Gang)



Le Village Olympique (au premier plan),
l'Arlequin (au second plan) et Belledonne (à l'arrière-plan)

(Source : Web / Blog de Fontaine 38600 Gang)

LE PLAN BERNARD POUR GRENOBLE (1962-1966)

HENRY BERNARD (1912-1994) / AGENCE D'URBANISME DE LA RÉGION GRENOBLOISE



Extraits et/ou éléments synthétiques issus de l'ouvrage de l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise (Martine Goujon, Dorian Martin, Audrey Daste), *L'héritage du Plan Bernard, premier projet d'aménagement urbain grenoblois à l'échelle intercommunale*, édité par l'AURG à l'occasion de son cinquantenaire, 2017.

+

Vues de la maquette du « Plan Bernard », Grenoble, février 1966.

Sources des images :
 Vue oblique, ci-dessus :
 SIAF/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XX^e siècle, fonds Henry Bernard, 266 AA ;
 Vue en plan, page de droite :
 AURG, fonds d'archives.

« Alors que l'Etat joue un rôle majeur dans l'urbanisme de l'époque (il délivre les permis de construire, contrôle les projets d'aménagement intercommunaux et communaux rendus obligatoires dans les communes de plus de 10 000 habitants, oblige à la réalisation d'un plan d'urbanisme directeur dans les villes de plus de 10 000 habitants...) Henry Bernard arrive à Grenoble en 1962 comme architecte urbaniste de l'Etat.

Albert Michallon, gaulliste, est alors maire de Grenoble. Dans un contexte de fortes tensions démographiques, il approuve le lancement des opérations d'urbanisme orchestrées par l'Etat.

A son arrivée, Henry Bernard exprime sa vision sur Grenoble : « La ville s'étend sans plan d'ensemble ni vue organique, sans volonté ni parti-pris : les bâtiments publics viennent s'insérer dans les délaissés de la spéculation. Aucune politique foncière. Grenoble vient de sortir d'une longue léthargie municipale. »

Il va défendre six grands axes du plan d'urbanisme. Deux de ces six axes auront toute leur importance dans le projet des villes neuves :

- La création d'un grand axe de composition nord-sud (aujourd'hui avenue Marcellin Berthelot), constituant l'axe urbain majeur. Cet immense mail planté de 2 km de long et de 200 mètres de large débouche sur un parc de 100 hectares (l'actuel parc de la Villeneuve) pouvant accueillir la Foire de Grenoble, le Palais des congrès, un stade... Bordé de tours, cet axe est constitué de deux voies surélevées sur une dalle à plus de 6 mètres (avec en souterrain des voies transversales et des parkings). Il est assorti de 2 axes de verdure est-ouest et nord-sud pour réunir et irriguer les quartiers.

- Le déplacement au sud du centre de Grenoble avec la création d'un centre urbain d'affaires composé de nombreuses tours, desservi par une autoroute urbaine, conçu à l'échelle d'une agglomération de près de 500 000 habitants, et dont il « constituera le cœur ». Ce déplacement du centre vers le sud a été l'une des trois hypothèses évaluées par l'équipe Dubedout et l'AUA avant de composer la Villeneuve.. »





**Georges Candilis (1913-1995), Alexis Josic (1921-2011)
et Shadrach Woods (1923-1973),
ZUP du Mirail, Toulouse (1960-1981)**

En haut : Aménagement du quartier pilote de Bellefontaine, vue
d'ensemble aérienne. Cliché Yan, non daté.

En bas : vue de la dalle et des deux niveaux de circulation.

Cliché Yan J. Dieuzaide, non daté, extrait de la revue *Documentation
Pédagogique*, fév. 1971, n°183.

Page de droite : vue partielle d'une planche de présentation du
concours «Toulouse Mirail, 1961».

(Sources : SIAF/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives
d'architecture du XX^e siècle, Fonds Candilis, 236 Ifa)



RÉFÉRENCES ET PARAMÈTRES QUI ONT DÉTERMINÉ LA FORME

S. Melemis

Avant d'aller plus loin, est-ce que je peux juste revenir sur ces trois options que vous avez évoquées ? L'écossais un peu à la manière de Shadrach Woods¹⁹, par exemple, pourquoi ce choix ? Est-ce que c'était le fait de vouloir un grand parc très intégré à l'ensemble ?

J. Tribel

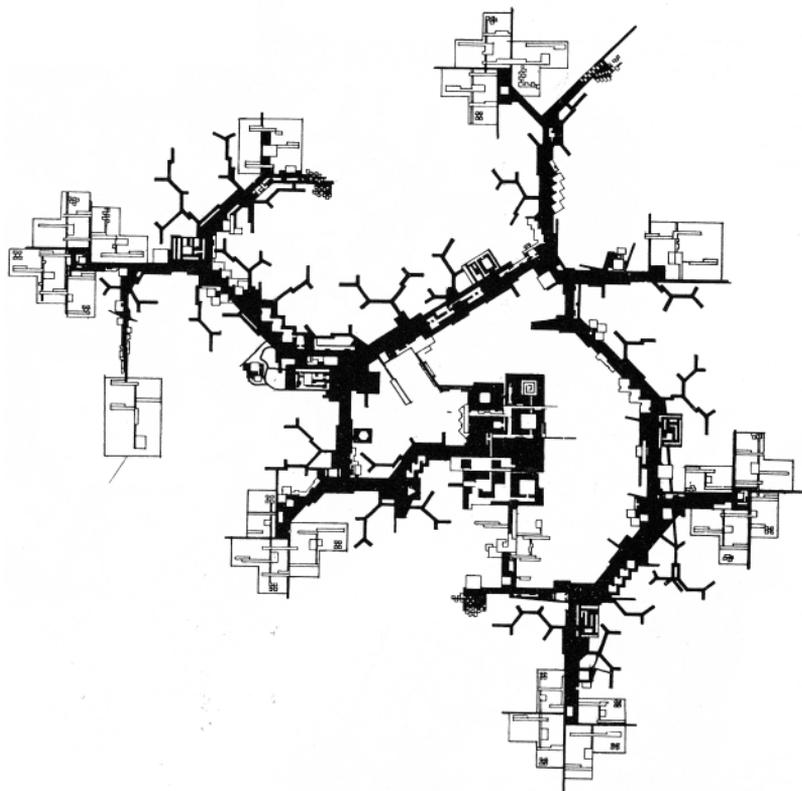
Oui, ça a été déterminant. L'idée aussi était de ne pas s'écarter du quartier de l'autre côté de Jean Perrot²⁰. Voilà, la décision a été prise assez vite à cause de cette urgence-là. Je ne me souviens pas qu'il y ait eu de conflits graves sur ces hypothèses, c'est une certaine logique.

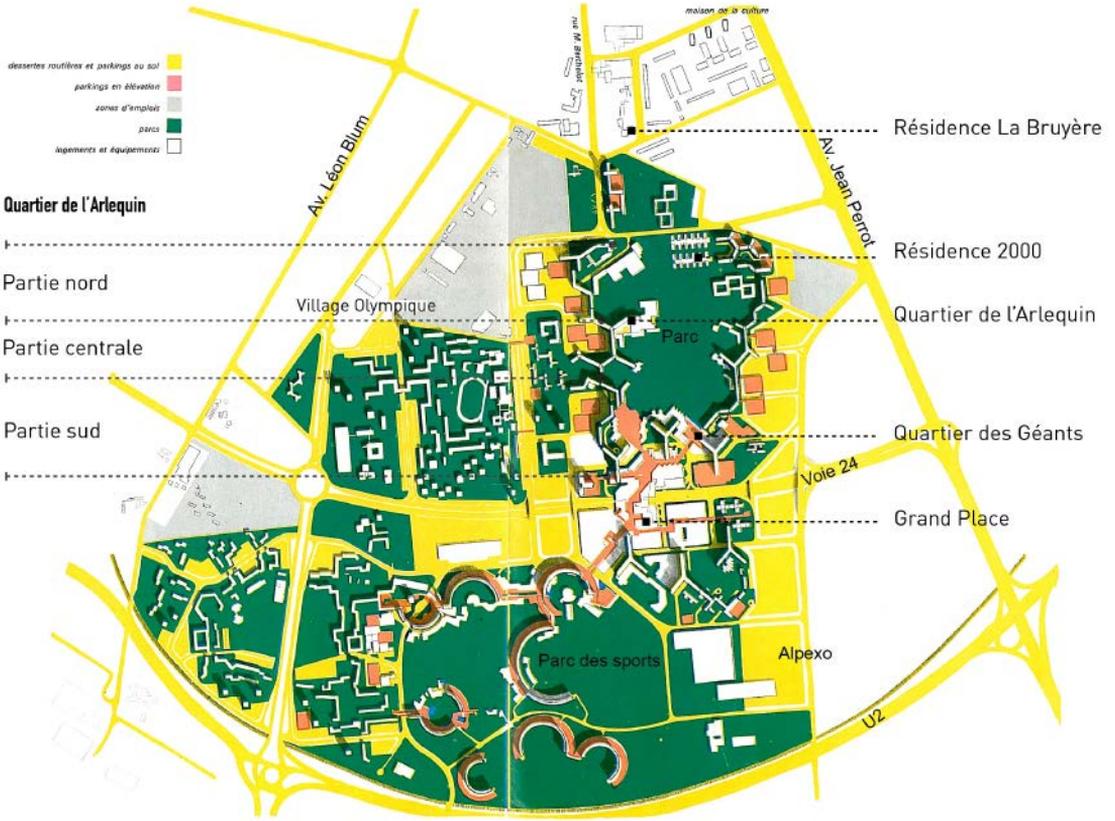
C. Ambrosino

Vous avez parlé des références critiques par rapport aux barres, est-ce qu'il y avait à l'époque des références positives ?

J. Tribel

Oui. Le Mirail, la seule opération à laquelle nous faisons référence. On s'est baladé pas mal en Scandinavie, mais c'était toujours des opérations moins importantes, là c'était une intervention lourde.





Plan masse commenté de l'opération d'origine

(Première source : *Echirrolles Villeneuve*, Sadi, pp. 13-14, document non daté, mais antérieur à 1972 / Seconde source : BazarUrbain pour l'explicitation des localisations.)

F. Charmettant

Il n'y avait pas Cergy-Pontoise déjà à l'époque ?

J. Tribel

Les villes nouvelles c'était différent.

C. Ambrosino

Quand vous parlez de Scandinavie, vous avez des références précises ?
C'était dans certaines des villes nouvelles suédoises ?

J. Tribel

Oui, on s'est baladé avec Verlhac dans le Nord, je ne me souviens pas. On est passé en Hollande. Avec l'AUA, on a fait des voyages en Allemagne et en Angleterre avec les camarades.

F. Charmettant

Avec les élus on était allé en Angleterre pour les établissements scolaires. Monsieur Millot était le « Monsieur école ouverte »²¹. Il nous avait emmené.

J. Tribel

Oui, c'est plus pour la construction même de l'école.

A. Lacaton

Il y avait aussi Hertzberger je suppose ?

J. Tribel

Oui, le seul voyage de l'équipe ça a été Hérouville-Saint-Clair²².

On avait une équipe pluridisciplinaire pour prendre toutes ces décisions parce que là je parle tout seul, mais il y en avait bien d'autres qui participaient à ces discussions. En plus de nous, il y avait un économiste, au moins un ou deux sociologues. Il y avait Odile Roland²³. Jean-François Parent était l'animateur de tous les moments.

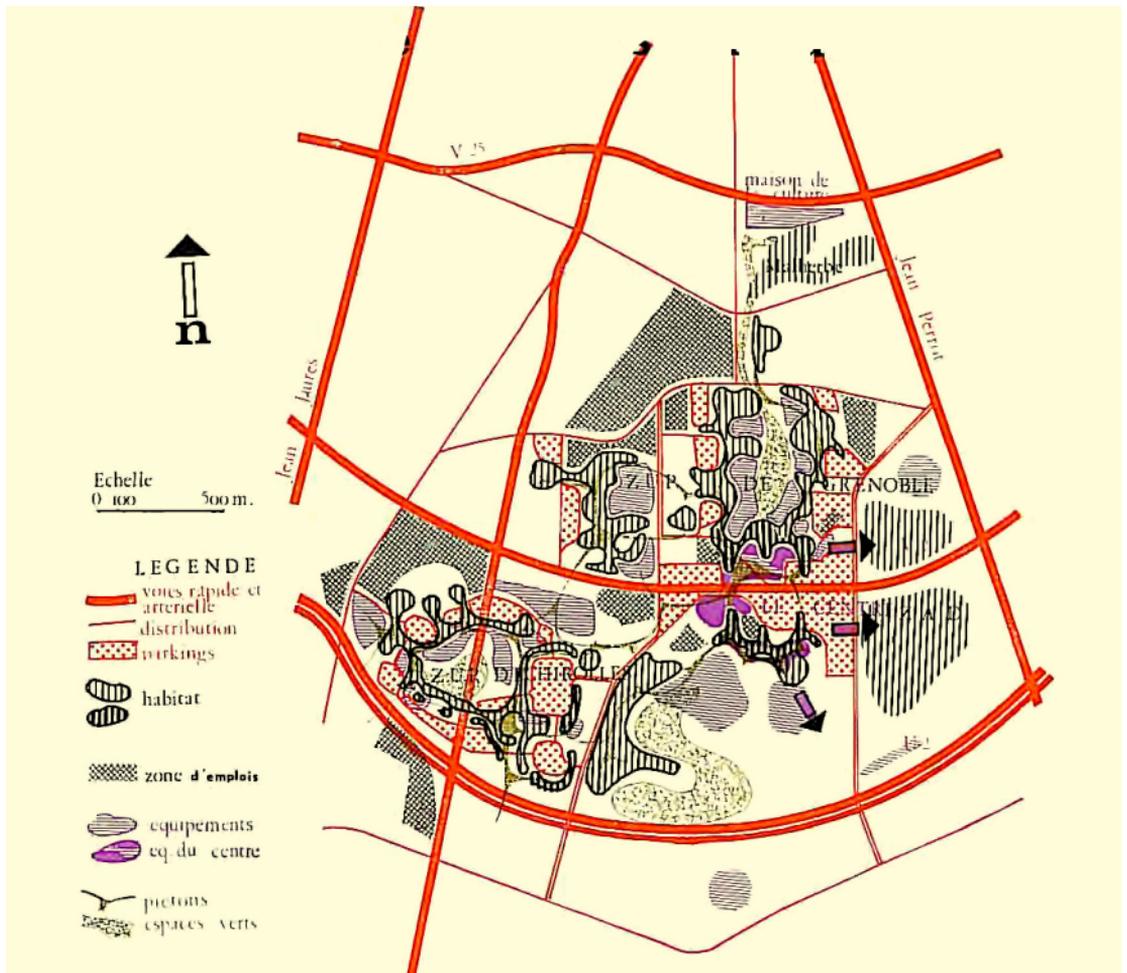


Schéma de structure de la Villeneuve de Grenoble, d'Echirolles et du Village Olympique

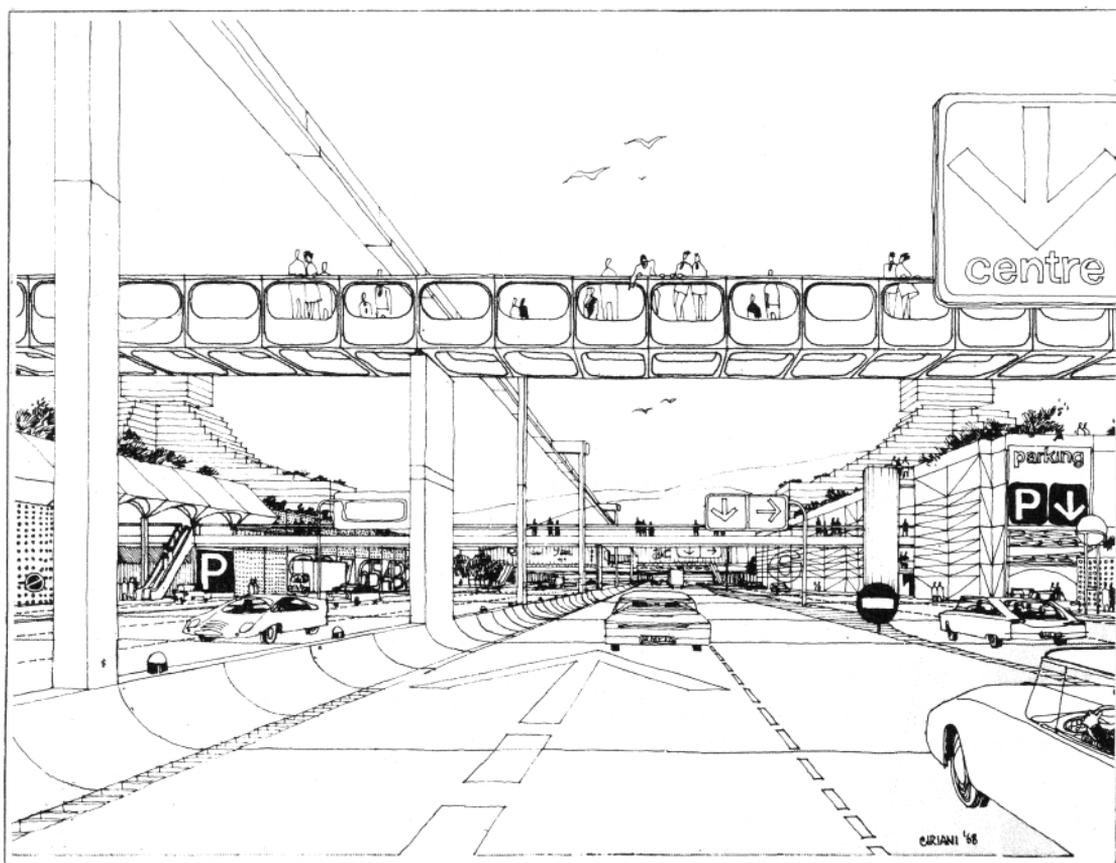
Le dessin montre l'imbrication souhaitée des programmes dans la Villeneuve

[Source : *Revue Urbanisme*, Villeneuve 1968]

LA LOCALISATION DU CENTRE COMMERCIAL DE GRAND'PLACE ET D'UN ESPACE VERT

J. Tribel

Après il y a eu d'autres considérations. L'emplacement du centre commercial était déjà fixée. Ça se jouait aussi avec Échirolles car les deux équipes d'architectes travaillaient ensemble²⁴. C'était Pison qui était responsable de l'opération sur Échirolles. Il est vrai qu'il y avait un élément de rupture important en plus de cette voie [la voie 24, actuelle avenue de l'Europe], c'était la création d'un centre commercial²⁵. On avait essayé, dans les propositions initiales, de lui faire traverser la voie 24. Cette hypothèse a été testée mais considérée comme trop onéreuse au niveau de la réalisation et avec des fortes réticences des commerçants. Cela a été une discussion importante. On a eu des projets avec une nappe de commerces qui franchissait la voie 24 pour relier les deux parties de l'opération. Ce n'était pas des plans d'exécution, mais des plans assez poussés. On a dû renoncer et



Le passage de la voie 24 au niveau du centre commercial de Grand'Place

Dessin de Henri Ciriani, 1968

(Source : *Architecture et Construction* [AC], *Villeneuve de Grenoble-Echirolles*, publication non datée, Ville de Grenoble ou Sadi.)



Vue sur la Résidence 2000
Au premier plan, l'école des Buttes.

« Vous vous débrouillez comme vous voulez, je veux ce résultat-là, trouvez des solutions. Si vous n'avez pas de place pour mettre les voitures au sol, on les construit [les parkings]. »

la municipalité a choisi l'hypothèse où l'on faisait un programme qui se découpait en deux grands morceaux principaux : la partie Est et la partie Ouest²⁶, avec un grand espace public, que souhaitait le Maire, entre les deux [le parc].

On avait aussi décidé d'une zone de transition avec la Bruyère [au nord] qui était déjà commencée. Il y avait une opération qui avait été déjà réalisée par Maurice Blanc de ce côté-là et une partie de logements, dits intermédiaires sur la partie Nord [Résidence 2000]. C'est Andrault et Parat²⁷ qui avaient un prototype de maisons individuelles superposées, c'était une grande mode, on en avait fait aussi dans la région parisienne. Les grandes données c'était ça. Le partage du territoire c'était l'espace central, sur la demande du Maire, et deux quartiers parallèles nord sud qui se rencontraient au franchissement de la grande voie, sachant qu'effectivement, il n'était pas économiquement possible d'avoir un franchissement plus large. C'est là-dessus qu'on est parti.

Après il y a eu toute la conception spatiale, le traitement du stationnement automobile qui était également une contrainte très lourde puisqu'il fallait prévoir une voiture par logement. Le Maire nous avait donné comme directive, je me souviens de ses mots : « Vous vous débrouillez comme vous voulez, je veux ce résultat-là, trouvez des solutions. Si vous n'avez pas de place pour mettre les voitures au sol, on les construit [les parkings]. »

**Claude Fourmy et Charles Ambrosino devant
le parking silo n° 5 bientôt démolí**



Partie sud du silo n° 5 de la crique centrale

La pression automobile sur l'espace public est forte,
malgré la présence de silos de stationnement.



JP. Vassal

La demande du Maire était très carrée et simple.

C. Ambrosino

La solution des silos vous est apparue rapidement ?

J. Tribel

Oui, très vite. On avait fait des simulations pour montrer au Maire la place qu'occupaient les parkings au sol. Il y avait clairement le fait que l'espace vert central se réduisait comme peau de chagrin, donc il a dit : « On trouvera le financement, on fait des parkings silos ». C'est une décision radicale.

Et puis il y avait le problème de la relation avec les équipements publics. Il voulait absolument que le programme puisse les contenir aussi, notamment tous les équipements scolaires. On a fait des simulations aussi, on a vu la place qu'occupaient les écoles. Une place considérable et on a traité en même temps le problème de la relation entre les écoles et les habitations, c'est comme ça qu'est né ce plan.

LES PARKINGS EN SILO : UNE RÉPONSE À L'AMBITION DE PIÉTONNISATION DU QUARTIER

J. Tribel

On retrouvait une stratégie d'éloignement de la voiture plus que d'intégration. Le sol était très difficile à traiter. Il y avait de l'eau à fleur de sol. On nous a demandé de trouver une solution, de réfléchir au problème. On a donc compté le nombre de voitures prévues. Nous ne pouvions pas faire autrement que de construire des parkings de cette manière pour qu'ils permettent de mettre toutes les voitures. Il y avait un cahier des charges. Je me souviens d'une réunion avec Dubedout où l'on disait : « Mais qu'est-ce qu'on fait ? Qu'est-ce qu'on fait ? Quelles priorités ? » Et il voulait tout avoir : les espaces verts, la densité, les transports publics. Il a additionné tous ses désirs.

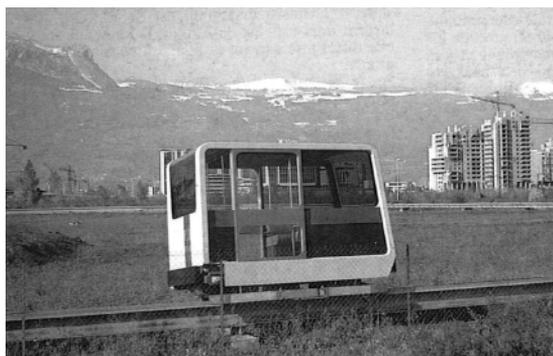
P. Mignotte

L'idée était de faire des parkings silo pour stocker les voitures. Les normes n'étaient pas celles d'aujourd'hui car, si je ne dis pas de bêtises, c'était une place et demi par appartement, peut-être bien deux au total, même plus avec les places visiteurs. Enfin, c'était le règne de la bagnole ! En ce qui concerne les parkings silo, trois ont été construits. Il en était prévu cinq. En principe il y en avait encore un là et un là-bas au sud.

« Il (Dudebout) voulait tout avoir : les espaces verts, la densité, les transports publics. Il a additionné tous ses désirs. »

Essai du Poma 2000 à côté du quartier de la Villeneuve, vers 1970 sur un petit circuit d'essai

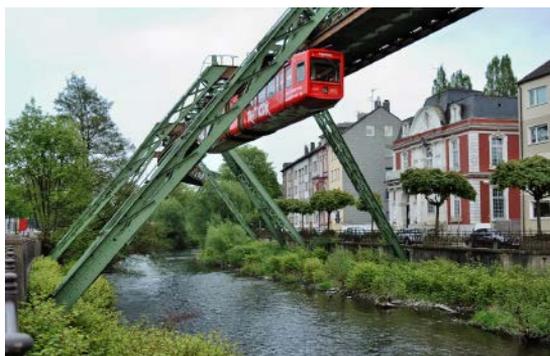
[Source : *Grenoble - Histoire d'une métropole - depuis 1800*, Plans, photos et images de Grenoble et sa région / <http://grenoble-claro.over-blog.com/2016/04/transports-en-communs-des-essais-et-des-brouillons.html>]



Le train suspendu de Wuppertal, Allemagne, réalisé en 1901

Un des projets de référence visité par les concepteurs d'origine.

[Source : Notice Wikipédia, 2017 / https://fr.wikipedia.org/wiki/Wuppertaler_Schwebebahn]



Le projet Poma 2000 est encore inscrit dans l'histoire urbaine et architecturale de Grenoble

Immeuble franchissant la rue Hébert, dans le quartier de la Mutualité.

La « fenêtre urbaine » encore visible devait accueillir ce projet de transport public.

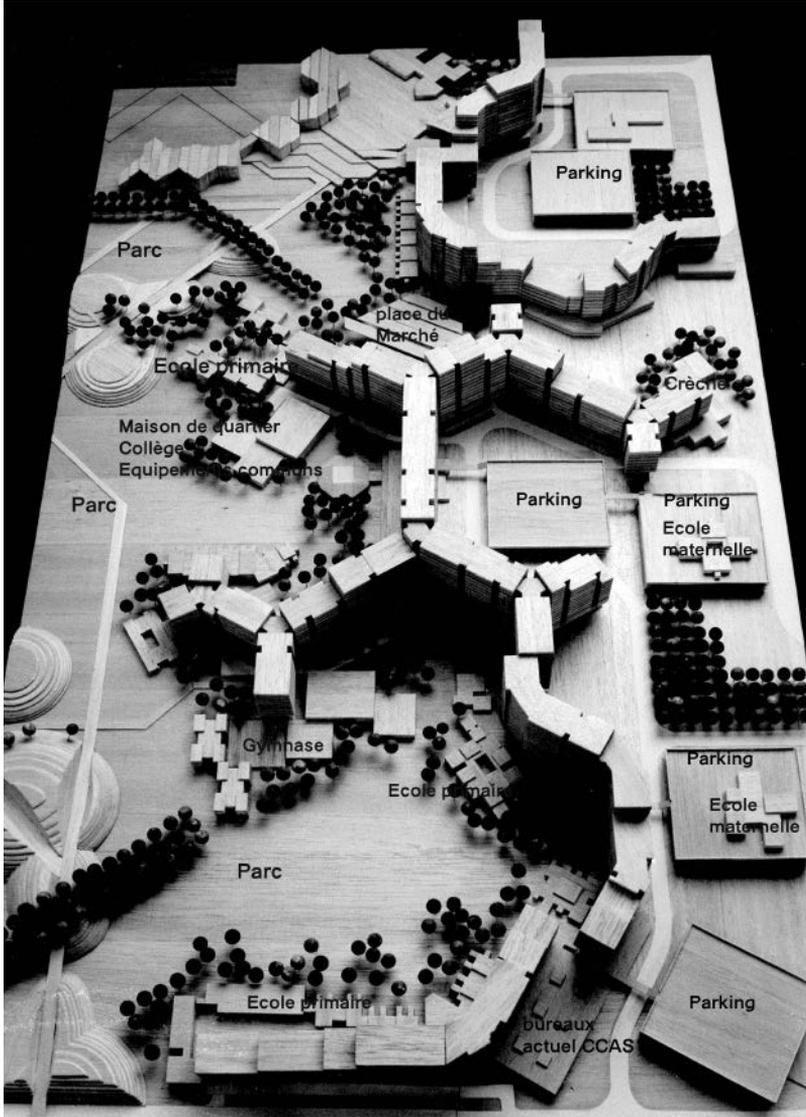
(Photographie : Marie-Christine Couic, 2017)

LE TÉLÉRAIL : UN PROJET ABANDONNÉ DE TRANSPORT EN COMMUN HORS-SOL

P. Mignotte

Au début il y avait un télérail qui devait passer. Si vous regardez bien les bâtiments près de l'École d'Architecture, vous verrez qu'à un endroit il y a un grand vide : c'était les rails. Le télérail était un principe Poma²⁸ : des cabines qui se mettaient sur un câble. En rentrant en station, le câble se lâchait et était repris par des moteurs latéraux. Il fallait prendre son transport en commun en marche et cela aurait été difficile pour les personnes ayant un handicap. Le gros problème est que le dispositif était porté. Il n'était pas au sol et donc, au centre-ville, il y aurait eu une énorme superstructure, à peu près à six mètres de haut dans les rues. Avec Jean Verlhac on était allé visiter un tramway suspendu, c'était à Wuppertal²⁹. Il a l'avantage d'être sur la rivière donc il n'est pas gênant. Il y a un petit bout par contre qui est en ville. Cela ne s'est pas fait pour différents motifs comme l'insertion urbaine.

« Le télérail était un principe Poma : des cabines qui se mettaient sur un câble. En rentrant en station, le câble se lâchait et était repris par des moteurs latéraux. Il fallait prendre son transport en commun en marche et cela aurait été difficile pour les personnes ayant un handicap. Le gros problème est que le dispositif était porté. Il n'était pas au sol et donc, au centre-ville, il y aurait eu une énorme superstructure, à peu près à six mètres de haut dans les rues. »



Vue nord-sud du projet, en direction de Grand'Place conçu pour être le futur centre-ville. Maquette en bois [Archives Jean-François Parent / Source : wikipedia, notice « La Villeneuve (Grenoble) ».]

« On avait fait des réunions avec des promoteurs locaux. Aucun ne voulait construire tout en étant accolés aux HLM. C'est pour ça qu'il y a tant de séparation entre Grenoble 2000, par exemple, et l'Arlequin. »

LA COMMANDE DES LOGEMENTS : TENSIONS ET DIFFICULTÉS

A. Lacaton

Et la commande du logement, comment a-t-elle été formulée ? Quelle était la part prévue pour le logement social ?

J. Tribel

Ça c'était un débat terrible. Il y a eu des propositions. Les promoteurs privés ne souhaitent pas construire à côté de ce tas de HLM. Il y avait 750 logements HLM à côté. Nous avons fait des études qui ont pris du temps. La ville était très pressée de réaliser des logements. Ensuite, les opérations ont démarré très vite.

S. Melemis

Et pourquoi cette forme de l'Arlequin ?

J. Tribel

On voulait une continuité mais aussi que l'on puisse identifier les lieux. L'angle à soixante degrés a trouvé sa logique car on voit toujours son parcours, on le découvre au fur et à mesure et l'on n'est pas obligé de changer sa direction. Il y a aussi eu des considérations sur l'exposition, mais ça n'a pas toujours été pris en considération car on a pris des libertés avec des formes. Enfin, en général, il y a toujours une face des immeubles qui reçoit le soleil, à part quelques exceptions car il y a des creux, des ombres portées. On avait donc fait une étude pour le soleil.

S. Melemis

Avez-vous eu le besoin de rajouter ou d'enlever des étages ? On a parlé d'exigences de rentabilité sévères pour les premières constructions.

J. Tribel

Au début, on avait l'exigence d'un nombre de logements très élevé. Ce nombre de logements a été réalisé. Il y en a 1 800 environ. Il n'y a jamais eu de variation dans ces chiffres. Je n'ai jamais entendu parler de soucis de rentabilité. Ou alors ça s'est passé sans que je le sache.

On a été les interlocuteurs des architectes d'opération. Ça s'est passé, parfois, assez mal, parce que, bon, il y avait aussi le fait que l'on avait travaillé avec des parisiens et les architectes grenoblois se sont sentis frustrés. La galerie a forcément entraîné des conséquences sur les logements. Tout s'est fait très vite, avec des rapports parfois conflictuels. Et, donc, c'était un dialogue permanent. On venait toutes les semaines et l'on discutait des projets qui avançaient. On les contrôlait mais sans une autorité complète. C'était assez compliqué. Nous n'avons pas fait l'organisation des logements. Il y a eu une réflexion en amont sur certaines logiques d'organisation : coursives, vue sur le parc obligatoire pour tous les logements. Le quartier 1³⁰ s'est fait très vite avec deux promoteurs [les deux offices HLM]. On avait fait des réunions avec des promoteurs locaux. Aucun ne voulait construire tout en étant accolés aux HLM. C'est pour ça qu'il y a tant de séparation entre Grenoble 2000³¹, par exemple, et l'Arlequin.

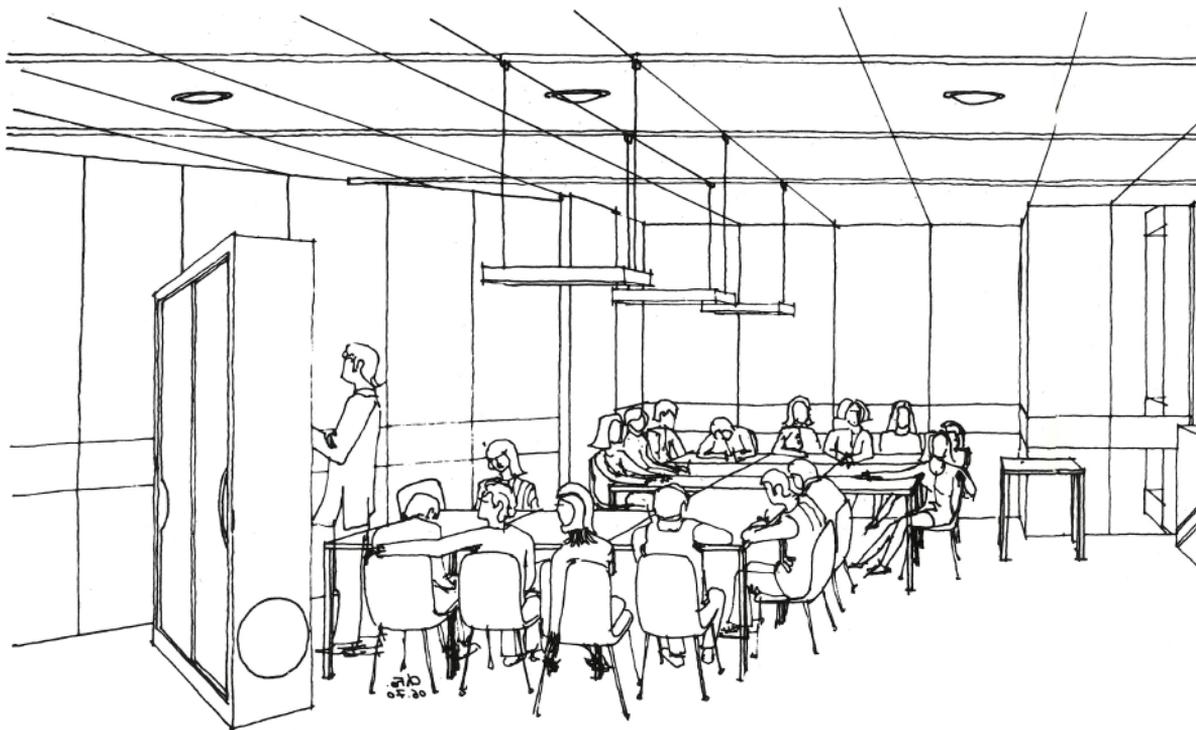
PROJET ÉDUCATIF ET PROJET SPATIAL LIÉS

P. Mignotte

L'idée était de faire une autre ville : « changer la ville pour changer la vie »... ce qui était utopique car on n'a jamais vu un bloc de béton régler les problèmes psychologiques des gens. Par-dessus se greffait l'idée d'avoir un secteur expérimental du point de vue éducatif.

Des responsables du Ministère ont donné leur accord pour qu'à la Villeneuve on essaie un projet éducatif différent. Cela s'est joué sur l'architecture et aussi sur le programme des écoles. Par exemple, le lieu de cantine pour les enfants était aussi payé par les Sports parce qu'il se reconvertissait en lieu de sport, ce qui ne se faisait absolument pas à l'époque. Il faut imaginer que chaque ministère tenait à faire son petit bout de truc. Pour le secteur expérimental, il y avait un grand pont de du Ministère qui a porté cela.

Sur place, il y avait un couple d'instituteurs qui s'appelaient les Millot [Annie et Roland Millot, pédagogues] qui ont initié cela. Ils venaient de l'enseignement Freinet³². Ils se sont battus comme des fous, y



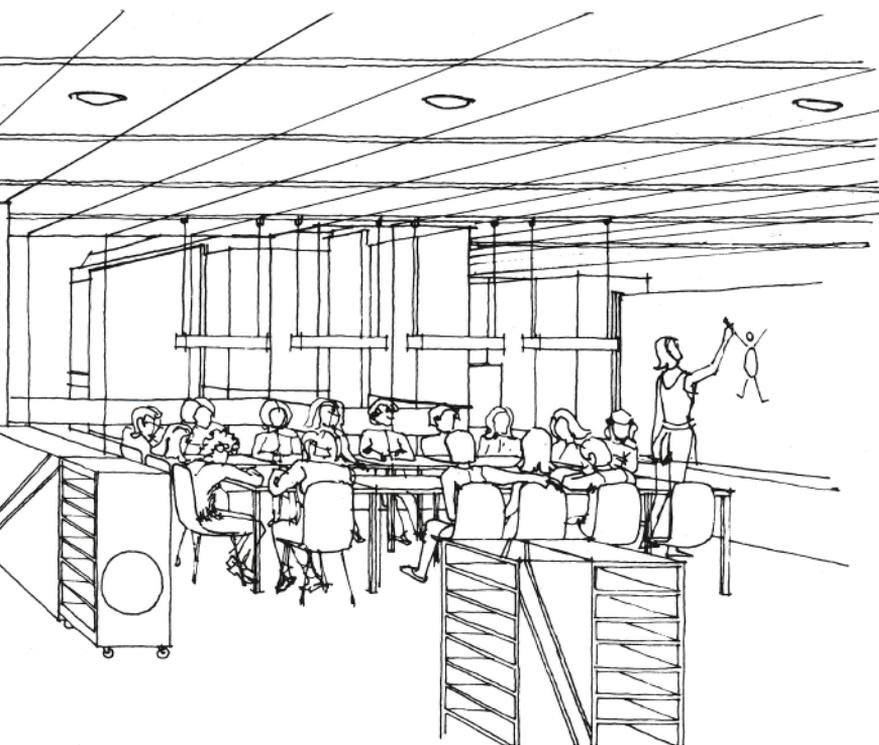
Une salle de classe modèle selon l'équipe en charge de la conception

[Source : *Villeneuve de Grenoble, peuplement, architecture, équipements, éducation et finalités*, Centre Régional de Documentation Pédagogique [CRDP] de Grenoble, sous la Direction de Monsieur A. Baconnier. Document non paginé et non daté, réalisé par le Groupe éducation animation des équipements intégrés de la Villeneuve de Grenoble, 171 Rue de Stalingrad, Grenoble.]

compris contre les instituteurs classiques de Grenoble, dont un des adjoints de Dubedout, qui ne comprenaient pas qu'on puisse faire une salle de classe sans une estrade, une armoire pour les vêtements et la sacoche du professeur. Ils avaient un tas de préjugés. Les architectes et les sociologues se sont engouffrés dedans. C'était l'idée : « on réinvente autre chose ! ».

F. Charmettant

Nous étions une équipe de cinq ou six jeunes architectes : Fourrey, Demir, Lévêque, moi... et qu'on a appelé GAP³³. Dubedout avait dit qu'il fallait des jeunes architectes dans l'opération. Il y en avait donc pour les écoles et même aux HLM. Donc il y avait ce mélange : on voulait des jeunes. A l'époque, on y croyait vraiment. On voulait faire un groupe qui ne fasse que des équipements scolaires. Bonneville qui venait de Paris était très branché « école à aire ouverte » [Autre dénomination pour l'école ouverte], c'était le début, on commençait à parler de ça. Les écoles à aire ouverte, en traduction architecturale, ont commencé à Grenoble. On est allé avec Bonneville en Angleterre car la seule expérience à l'époque c'était là-bas.



Vue depuis la galerie de l'Arlequin.



Vue depuis Vigny Musset.



La ZAC longée au nord sur l'avenue de La Bruyère.

Traversée de la ZAC des Peupliers avec Pierre Mignotte



Traversée au nord de la rue des Peupliers en direction de l'Arlequin.

LA ZAC DES PEUPLIERS AMBITIONNE UN EMPLOI PAR APPARTEMENT

S. Puech

Et cette ZAC qu'on traverse, qu'est-ce que c'était à l'origine ?

P. Mignotte

C'était la Villeneuve. Ces bâtiments ont été dessinés, à mon avis, par Tribel et Loiseau. Ce sont eux qui ont eu l'idée de faire une zone industrielle pour avoir un emploi par appartement. Il fallait qu'il y ait autant d'emplois sur place qu'il y avait d'appartements. Quand on leur disait : « vous êtes les enfants de Le Corbusier », ils étaient vraiment opposés en disant : « non, car Le Corbusier quand il écrit sur l'urbanisme, il y a les usines d'un côté, les habitations de l'autre et cette espèce de cordon ombilical de deux kilomètres entre les deux ». Pour que ça ne soit pas des boîtes à chaussures, c'est eux qui ont fait ce système de structure qui a une certaine dignité quand même.

J.M. Roux

Aujourd'hui la crique centrale est un peu fermée : les commerces ne regardent que du côté de la place du marché et du coup, c'est un peu difficile d'animer cette crique.

S. Puech

C'est devenu trop petit, du coup il n'y a plus de centralité, s'il y avait plus de concentration sur place cela aurait toutes les raisons de fonctionner.

P. Mignotte

Non, parce que l'expérience montre qu'un lieu commercial ne fonctionne que si c'est sur un croisement de voitures, la proximité n'est pas suffisante.

S. Puech

Il y a quand même plus de 6 000 personnes qui vivent sur l'Arlequin...

P. Mignotte

Oui, mais très étalés sur 400 m, c'est-à-dire à proximité de marche uniquement pour ceux qui sont à 200 m. Si c'était à refaire, on ne programmerait pas une centralité à l'Arlequin. Pour des commerces, pas de voiture c'est dramatique. Le passage c'est important comme par exemple pour Simply Market [supermarché ouvert autour des années 2005] sur l'avenue Marie Reynoard.

LES ALENTOURS DE L'ARLEQUIN : CONSTRUIRE DES LIENS

S. Mélemis

Quelles étaient les idées concernant l'environnement ici, sur le devant de l'Arlequin ?

J. Tribel

Il y avait la voie automobile qui allait du nord au sud, il y avait deux voies. Dans les exigences de Dubedout il y avait un grand parc. Nous avons fait un schéma montrant comment nous pouvions répartir les bâtiments, l'espace vert en question, qu'il voulait cohérent. C'était encore l'époque des « grands ensembles » pour lesquels les espaces verts étaient délaissés. Il y a eu une réflexion autour de la relation avec le reste de la ville, le nord. Une grande voie nous montrait bien la direction. Il y avait un problème avec la création d'un grand centre commercial, au sud, distant, le long de la voie 24, comme nous l'appelions [devenue cours de l'Europe]. Cette voie devait être le support des transports en commun mais il n'était pas prévu une ligne de tram.

L'INVENTION DES MULTIPLES FONCTIONS DES BUTTES DU PARC

F. Huliard

Sous les buttes du parc, il y a quelque chose ?

C. Fourmy

Non, il n'y a que des graviers. La Villeneuve a déjà été relevée, les bâtiments étaient relevés d'un mètre en fonction de la crue centennale³⁴. Après, dans le parc, il y a des espaces différents, il y avait des plantations extrêmement serrées qui faisaient peur à tout le monde au départ mais qui en fait marchent très bien. Il y a les buttes avec une sculpture un peu emblématique. Il y a des ambiances différentes et une sorte de parcours.

P. Mignotte

Les graviers des buttes provenaient de l'excavation réalisée pour la galerie technique. D'ailleurs, même si un puit de terre a été fait pour chacun des arbres des buttes, les arbres ont mis longtemps à se développer à travers les graviers. Aujourd'hui ce sont de beaux arbres.

C. Fourrey

J'aimerais revenir sur les buttes, sur l'idée de Corajoud. Quand on met dans l'espace plat du parc les buttes, on ne voit que les sommets des immeubles de manière à ce qu'ils paraissent plus loin que ce qu'ils sont en réalité. C'était très réfléchi cette histoire de butte. Par contre il y a le problème de surcharges ponctuelles sur le sous-sol ; du coup elles ont été un peu éloignées à cause de ça.



La desserte en bus de La Villeneuve et de Grand'Place avant l'arrivée du tramway.

Ici sur la voie 24, aujourd'hui Cours de l'Europe.

(Photographie : Marie-Christine Couic, 1982)

Partie 2

« Une évolution complexe de la rue » ou la galerie comme réponse

LE CHOIX D'UNE GALERIE STRUCTANTE ET UNIFICATRICE

C. Ambrosino

Qu'est-ce qui régit ce principe fort de faire de cette galerie un espace public au-dessus duquel les logements sont positionnés ?

« Le choix fondamental, c'est la galerie. C'est une rue. Les infrastructures se situent sous la galerie. Elles pouvaient être ajoutées, une fois la galerie construite. »

J. Tribel

On avait fait la critique des « grands ensembles » avec des urbanisations pleines de vides, de discontinuités, où les structures de circulation n'étaient pas claires. Cette critique-là nous amenait à dire : on va faire des voies, notamment pour les piétons parce qu'on pensait à eux en priorité, des voies qui soient claires, sécurisées et qui mettent les logements en relation par des circulations verticales faciles depuis les voies piétonnes. C'est comme ceci qu'est venue, après la demande technique d'un ramassage des ordures par aspiration qui contraignait à une espèce de trame technique continue, l'idée de la galerie. C'est comme ça qu'on a pensé qu'on était obligé d'être linéaire et continu. Pour obtenir le nombre de logements que nous avait demandé la municipalité, il fallait monter haut, ce qui avait l'avantage d'amortir en partie le coût de la circulation au rez-de-chaussée qui forcément était bâtie, mais sans usage. On en avait fait aussi une circulation qui pouvait contenir ou appuyer des équipements qui seraient tous reliés par cette structure principale : c'est parti sur ces hypothèses-là. On a été effrayé par les surfaces occupées par les écoles parce qu'il n'était pas question de faire des écoles à plusieurs étages, ça a occupé et ça occupe encore pas mal d'espace.

Le choix fondamental, c'est la galerie. C'est une rue. Les infrastructures se situent sous la galerie. Elles pouvaient être ajoutées, une fois la galerie construite.

LA GALERIE COMME SUPPORT AUGMENTABLE OU L'INTENSIFICATION POSSIBLE DES USAGES

P. Mignotte

De part et d'autre de la rue piétonne devaient se greffer tous les équipements nécessaires. Les emplacements prévus sont encore visibles au sol, quand le revêtement de goudron est remplacé par du ciment. Par exemple près du numéro 40 un projet d'une chapelle œcuménique avait été dessiné par Georges Loiseau.

L'arrivée verticale des conduits d'évacuation des ordures ménagères depuis les appartements



Le système des conduits sous la galerie



Centre sportif de la Rampe accroché à la galerie



Centre sportif de la Rampe depuis la galerie

Les commerces de quartier ont progressivement disparu car ils n'ont pas résisté à la concurrence du centre commercial GrandPlace.

F. Charmettant

Je me rappelle de discussions qu'on avait avec vous, les deux architectes de l'AUA, c'était à propos de la dimension des groupes scolaires. Tu venais toujours à nous les reprendre pour nous les tasser contre la galerie. J'étais souvent furieux contre toi parce que le premier équipement qu'on avait réalisé c'était celui où on s'était étendu à outrance, tout en rez-de-chaussée, je me rappelle du : « non vous prenez trop de place ». Je te vois toujours en train de dessiner un truc limite où tu nous en avais mangé la moitié, on se disait : « où va-t-on mettre le reste ? ». Je me rappelle tu étais très avare de tes mètres carrés.

JP. Vassal

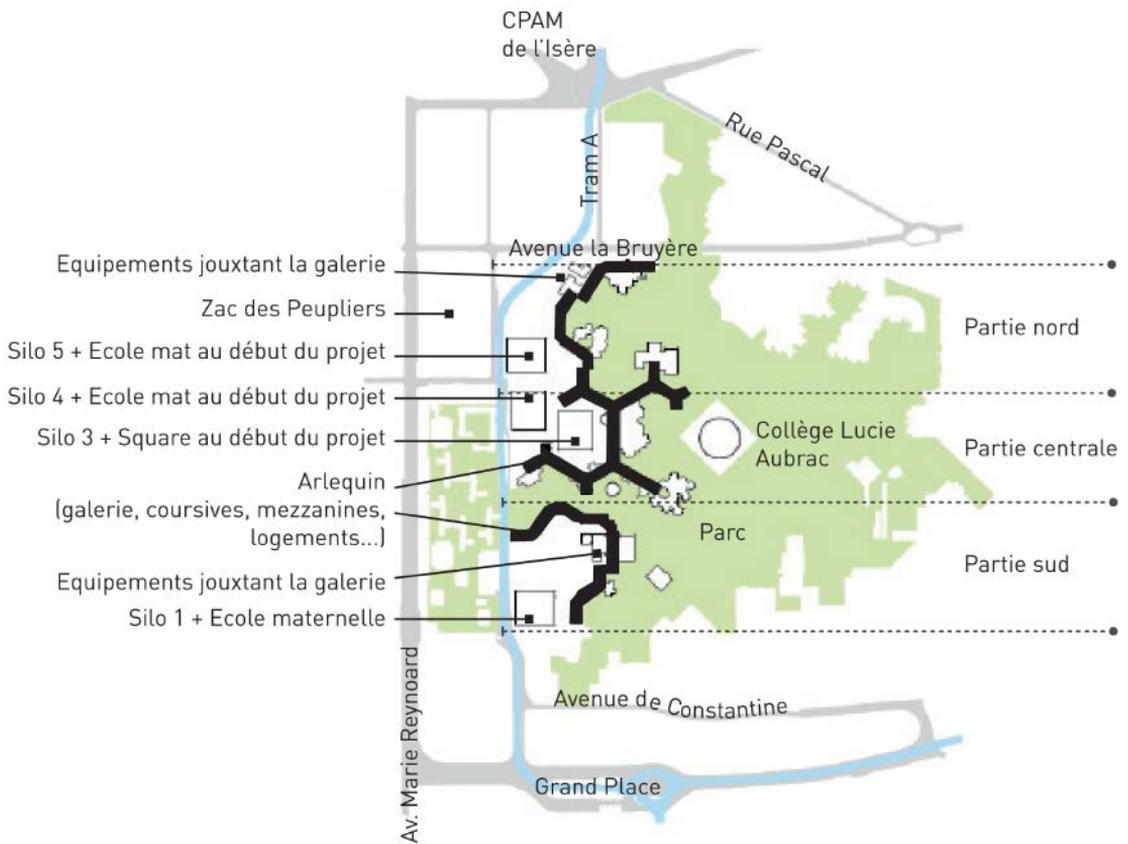
Le but était de garder plus d'espace pour le parc ?

F. Charmettant

Il ne fallait surtout pas s'étaler dans le parc mais avoir une relation avec la rue et une relation avec l'extérieur.



La galerie et sa montée de la Rampe conduisant au niveau du centre commercial. Au premier plan, Jean Tribel
Les personnes à mobilité réduite étaient, à l'origine du projet, invitées à prendre l'ascenseur de l'immeuble pour rejoindre la partie haute de la galerie en direction du centre commercial de Grand'Place.



Zoom sur l'Arlequin et le parc de la Villeneuve

[Source : document réalisé par Interland, 2009 / dénomination par BazarUrbain.]

S. Melemis

Il fallait garder la connexion avec la galerie tout en restant un peu compact.

C. Fourrey

Et puis, pour les écoles il fallait que l'on soit branché sur la galerie, de façon assez forte. Comme c'était des *écoles ouvertes* il fallait aussi que l'on soit en contact avec le parc. Il y avait des décalages de hauteur à certains endroits car on a travaillé avec des demi-niveaux. (...) À certains endroits, il y avait des diverticules, comme à travers l'école où une circulation plus ou moins close était possible, qui était quand même un parcours ouvert dans lequel on pouvait passer à couvert. Ça se fermait aux horaires de fermeture de l'école.



Un des lieux traversants de la galerie dans son axe est-ouest

JP. Vassal

Est-ce que, pour vous, il y a une confrontation entre l'idée de la galerie sous l'emprise des bâtiments et cette continuité avec le fait de mettre des bâtiments sur pilotis ce qui crée, d'est en ouest, un passage continu sous les bâtiments ?

C'est-à-dire que la galerie - la rue - crée un axe nord-sud et qu'en même temps on est sur un système de pilotis qui fait, qu'en réalité, on peut passer d'est en ouest sans problème.

J. Tribel

Sauf qu'on n'est pas toujours horizontal et pas toujours au niveau du sol et que ça, honnêtement, il me semble qu'on ne l'a pas bien traité. On a un peu oublié les trajectoires transversales.

F. Charmettant

Je crois qu'à un moment on a essayé de proposer, dans nos discussions au niveau du projet, de faire un équipement de part et d'autre de la galerie, donc avec la rue au milieu ; on pouvait aller soit d'un côté soit de l'autre, mais ça ne marchait pas !

J. Tribel

On a également eu l'idée d'offrir des possibilités d'insertion de bureaux que l'on aurait pu accrocher sur les mezzanines. On avait fait un circuit de circulation en mezzanine qui n'a jamais vraiment marché et qui n'a pas été utilisé parce qu'il n'avait pas tellement d'usage. On n'a jamais créé une activité continue au premier étage.

JP. Vassal

Est-ce que ce n'est pas ça l'ambiguïté de cette rue ? On voulait quand même voir au travers mais en même temps, elle était faite pour accrocher des trucs de part et d'autre. Du coup elle était faite pour être bouchée.

« Ça aussi c'est la critique des " grands ensembles " où les immeubles ne correspondaient jamais avec des parcours. Des parcours qui vont de l'espace public à la voirie, de l'immeuble à l'école. Ce sont ces notions-là qu'on voulait recréer, mais dans la modernité. »

J. Tribel

Oui, parce qu'il fallait les deux.

Ça aussi c'est la critique des « grands ensembles » où les immeubles ne correspondaient jamais avec des parcours. Des parcours qui vont de l'espace public à la voirie, de l'immeuble à l'école. Ce sont ces notions-là qu'on voulait recréer, mais dans la modernité. On avait les références des habitations de Le Corbusier.

F. Charmettant

Je me rappelle d'une discussion qu'on avait eu là-dessus, où vous aviez dit : « pas Le Corbusier puisqu'il n'y a rien dessous ». Au contraire on voulait voir de l'animation au niveau du bas.

J. Tribel

Oui parce que c'était les courants d'air qui étaient l'image principale des pilotis. L'idée c'était d'être un lieu d'accroche et d'appel. On n'avait pas de programme, à part les écoles. Les écoles c'était facile à faire : il y avait un nombre d'habitants et un ratio d'élèves potentiels, le nombre d'écoles on le savait.

On savait qu'il y avait un centre commercial, mais on souhaitait qu'il soit intégré. Les premiers centres commerciaux dans la région parisienne, Vélizy, c'était la référence qu'on avait pour les centres commerciaux, on n'avait pas beaucoup voyagé. On a décidé qu'il y aurait une réserve pour un centre commercial qui concerne les deux parties de la Ville Nouvelle car n'oublions pas que le projet se faisait avec Échirolles. D'ailleurs, les financements prévoient la participation d'Échirolles. Les deux mairies s'étaient mises d'accord ; ce qui a rendu possible les tracés et les franchissements.

Au départ, pour le centre commercial du centre, on a fait des hypothèses d'une couverture complète. Le centre de l'opération était un grand plateau au centre qui couvrait la voie et qui permettait de faire du parking. Vu les coûts qui avaient été évalués à ce moment-là, on a pensé que c'était impossible et, en plus, il y avait des enchaînements de tranches qui étaient difficiles à maîtriser. Donc on a trouvé un compromis qui était celui d'un centre commercial principal, qui donnait ponctuellement la possibilité de traverser la rue, d'un centre commercial qui accrochait les quartiers pour créer des relations directes de l'un avec l'autre sachant qu'il était surélevé pour le franchissement et pour permettre le stationnement en dessous. Cela obligeait à changer de niveau, de passer du sol à + 6 mètres. C'est pour ça qu'on a eu cette galerie qui était en pente ce qui a été une contrainte assez lourde sur le

projet avec les traitements des jardins qui, petit à petit, ont été faits mais ça ce n'était pas au moment de la création de l'Arlequin. L'Arlequin ça finissait-là et il a fallu attendre la réalisation du centre commercial pour pouvoir ramifier un peu tout ça.

P. Mignotte

Le système juridique de la propriété foncière est très compliqué car il doit permettre la superposition des fonctions et des usages.

Les bailleurs ou les copropriétés sont propriétaires du sol correspondant à l'aplomb de leurs poteaux et d'un droit à construire à partir de + 6 m. La ville a un droit d'usage de 0 à - 6 m pour la galerie technique et de 0 à + 6 m pour la rue piétonne espace d'usage public, mais appartenant au domaine privé de la ville qui pouvait ainsi l'utiliser à sa guise. Pour permettre l'accroche des bâtiments ou des équipements des corbeaux ont été apposés sur les poteaux.

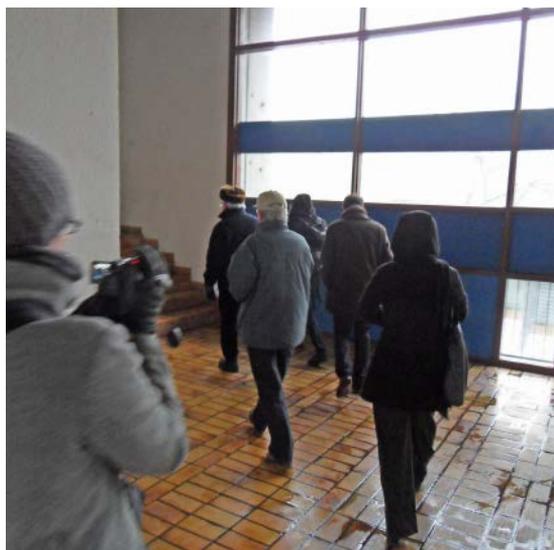
J. Tribel

On a toujours pensé à l'évolutivité qui devait permettre, au fil du temps, d'accrocher sur cette galerie n'importe quoi.

**« On a toujours
pensé à
l'évolutivité qui
devait pouvoir
au fil du temps
accrocher sur
cette galerie
n'importe quoi. »**

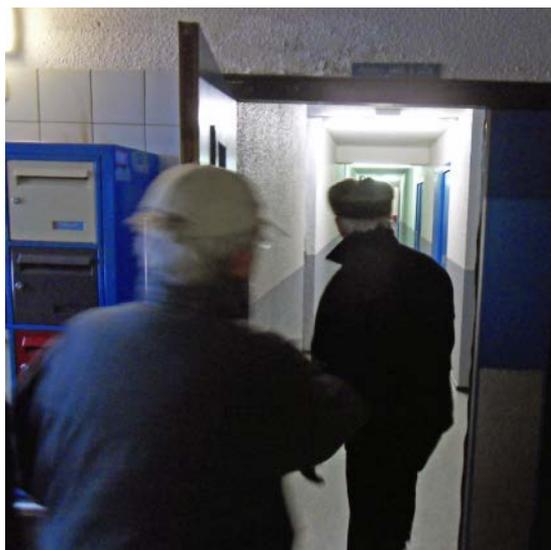


Les corbeaux permettant l'appui d'une nouvelle structure (ex. : mezzanine...)



Un hall au niveau intermédiaire

À l'origine certains halls étaient moquetés et accueillait les boîtes aux lettres. (Voir le portfolio Honoré Parise, en fin de revue, qui présente une vue d'un hall à sa livraison.)



Les boîtes aux lettres localisées à chaque étage

Ici, dans le même immeuble que l'image de gauche.

LA COURSIVE, UN DISPOSITIF AMBIGU ENTRE RUE PUBLIQUE ET COULOIR PRIVATIF

P. Mignotte

Les halls devaient être un simple prolongement de la rue piétonne. Les boîtes aux lettres ont donc été installées au niveau intermédiaire des mezzanines. Les habitants devaient prendre l'ascenseur, sortir pour relever leur courrier puis remonter pour atteindre leur appartement. Les boîtes aux lettres ont été progressivement repositionnées.

Il y a une distribution des appartements par une très longue coursive qui n'est pas adaptée pour des logements sociaux où les contraintes d'usage sont primordiales.

C'est intéressant de passer par ce qu'ils appelaient le hall parce que c'est aussi une utopie. L'ascenseur va jusqu'en bas mais les boîtes aux lettres sont au niveau intermédiaire : c'est assez incohérent. Elles ont disparu : elles étaient à ce niveau-là, dans les trous. Les gens devaient prendre l'ascenseur, relever la boîte aux lettres et remonter mais ils ont dû les monter dans les niveaux.

On est dans un hall particulier qui se greffe sur une grosse mezzanine. A l'époque il y avait de la moquette et compagnie. Si vous construisez des logements sociaux, pensez avant tout à l'usage... et à l'usage ! C'est le problème de la ville : on construit des espaces publics pour les 1% de gens qui ne vont pas l'utiliser de manière normale donc on prend des mesures terribles.

J. Tribel

Ce système de la coursière générale avec cette circulation très continue, très fluide. Elle avait des avantages mais elle avait de gros inconvénients pour nous, architectes qui devions construire les logements.

Manifestement, il y avait une idée de fluidité, ce qui imposait qu'il y ait le minimum de cages d'escaliers qui descendent au niveau de la rue. Ça c'était extrêmement contraignant. J'avais travaillé dans la crique centrale, la plus haute et la plus dense. On se retrouvait avec certains noyaux qui regroupaient pas loin de 300 logements. Je m'étais un peu élevé contre ce système en disant qu'on allait construire un espace qui était peut-être un laboratoire social mais dont on connaissait pratiquement d'avance les résultats. Quand j'ai dû ré-intervenir dans ce secteur, j'ai eu la « joie » de voir que les gens rentraient avec leur moto dans les ascenseurs pour sortir dans les coursières toujours avec le moteur allumé pour pouvoir rentrer leur moto chez eux. Tout ça a des inconvénients car 300 logements il n'y a que de l'anonymat, les gens ne se connaissent plus entre eux, il n'y a plus de respect des bâtiments. Or c'est quelque chose qui est important. Je dirais que c'est une conséquence d'une volonté très forte d'urbanisme qui a un intérêt mais qui a également des inconvénients.

S. Puech

C'est peut-être aussi un problème de connexion verticale par rapport au nombre d'ascenseurs ?

P. Mignotte

Il y avait plus d'ascenseurs prévus mais cela ne s'est pas fait pour des raisons de prix. C'est M. Chalandon qui avait fixé un prix plafond pour faire les HLM. Les prix plafond de la Villeneuve sont 5% plus bas que ceux du Village Olympique, réalisés 4-5 ans auparavant. Pour faire des économies ils ont été amenés à supprimer certaines prestations et en particulier les ascenseurs.

A. Lacaton

C'est pour ces raisons-là qu'il n'y a pas eu plus de montées ?

J. Tribel

Oui, dans la partie centrale, on a eu le droit à 5 montées pour 900 logements...



Les coursives de l'Arlequin expliquées à Marie-Christine Couic par Claude Fourmy, le 11 septembre 2018, au domicile de ce dernier

De nombreux logements de l'Arlequin ne sont pas accessibles aux personnes à mobilité réduite car trois niveaux du bâtiment sont distribués par une seule coursive. En conséquence, les appartements se déployant sur un même niveau ou en duplex sont le plus souvent distribués par un escalier d'accès, intérieur à l'appartement, montant ou descendant.

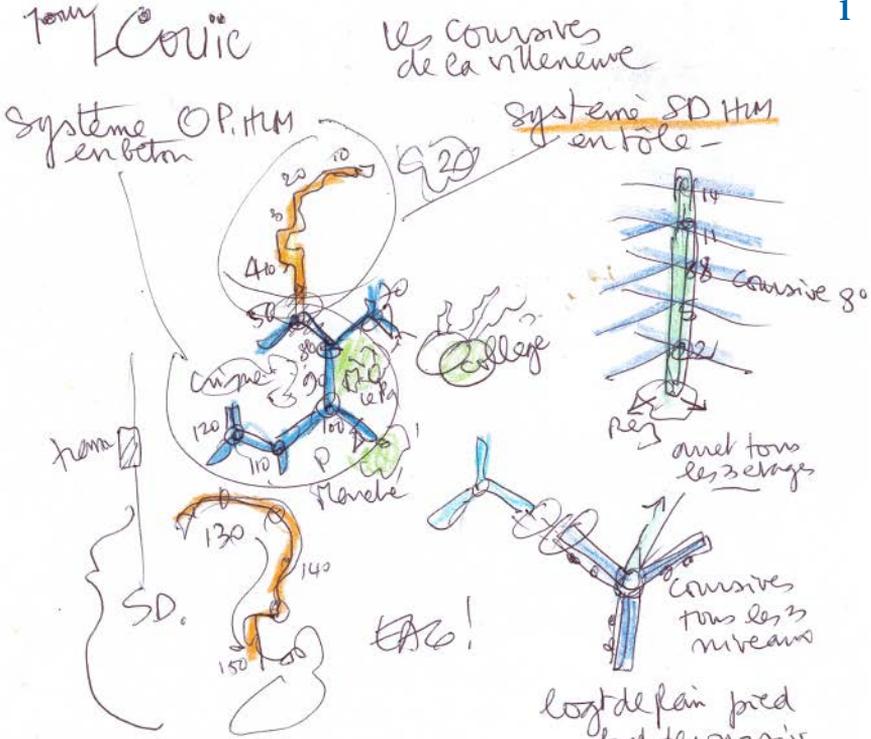
(Photographie : Marie-Christine Couic)

LES COURSIVES DE L'ARLEQUIN EXPLIQUÉES PAR CLAUDE FOURMY

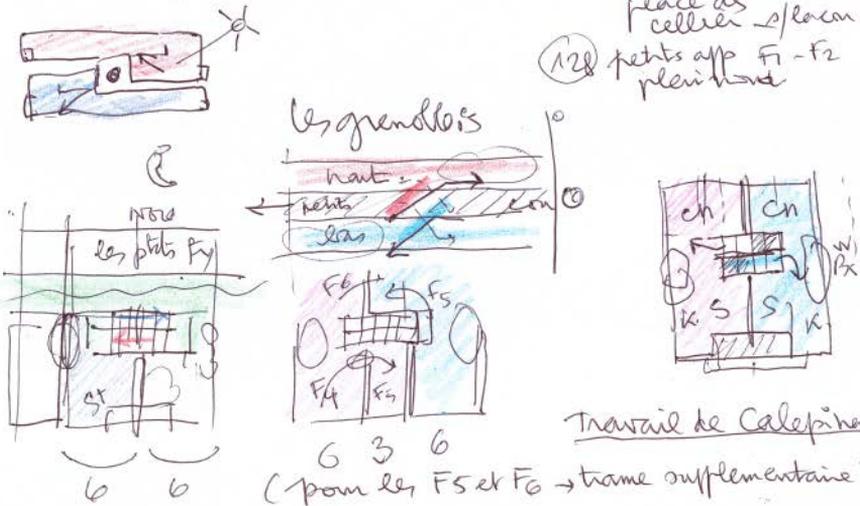
LE 11 SEPTEMBRE 2018, À SON DOMICILE

1

11/05/2018

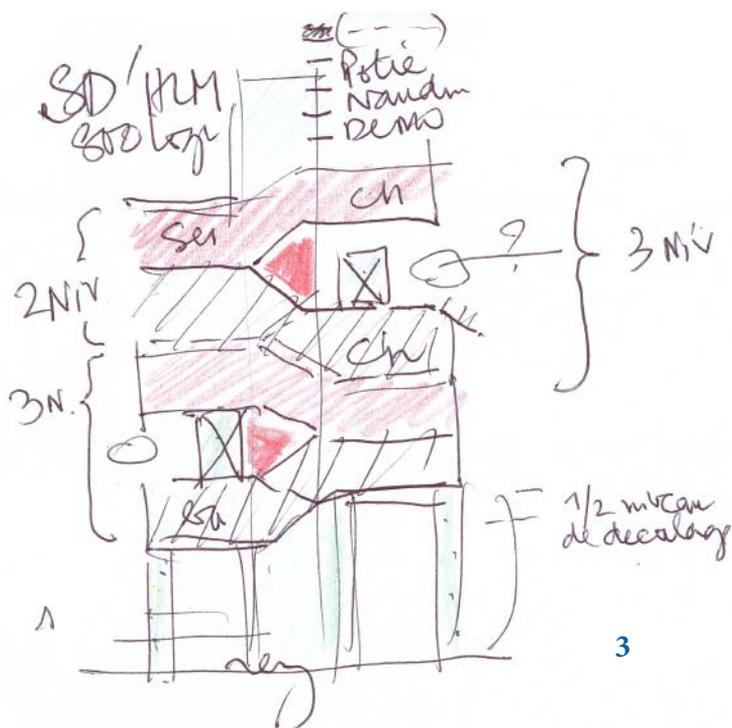


le Colbu, dit 'le Fada' à Marseille



2

mercredi 11 septembre 2018



« 1 / En bleu l'opération de l'OPHLM (du 50 au 120 galerie de l'Arlequin) et en orange les opérations de la SDHLM (du 10 au 40 et du 130 au 170). Quelle que soit l'opération, les coursives desservent 3 niveaux avec des différences sensibles entre les deux bailleurs sociaux.

2 / Les coursives de l'OPHLM, inspirées par le travail de Le Corbusier à Marseille, présentent des différences substantielles avec leur modèle : elles sont latérales plutôt que centrales (et bénéficient ainsi ponctuellement d'un éclairage naturel). L'accès à l'espace de vie des habitations se fait soit directement de plain-pied, soit après la montée ou la descente d'un étage. Ces escaliers des logements sont parallèles au plan de la façade (plutôt que perpendiculaires comme chez Le Corbusier), ce qui conduit à une non superposition des volumes d'un même appartement.

3 / Les coursives de la SDHLM sont également latérales pour bénéficier de lumières naturelles, mais elles sont disposées en quinconce. Toute l'opération fonctionne avec des demi-niveaux de décalage, chaque coursive desservant ainsi trois niveaux d'un côté et 2 niveaux de l'autre. Tous les appartements sont alors répartis sur deux demi-niveaux différenciant les espaces de nuit et de jour. La clarté de cette séparation, comme ce demi-palier facile à emprunter, participent fortement du confort des logements de ces opérations.

Dans tous les cas, l'époque méconnaissait les questions contemporaines d'accessibilité. »



Dessins et propos recueillis par Marie-Christine Couic.

Partie 3

« Une rue, ce n'est pas ça » ou le projet à l'épreuve de sa mise en œuvre

LA GALERIE : LA RÉCEPTION MITIGÉE D'UN CONCEPT DE RUE AMBIGU

P. Mignotte

Ciriani, qui était un des grands architectes qui a travaillé sur la rue piétonne, est venu faire un jour une conférence à l'École d'Architecture. Je lui ai posé la question : « qu'est-ce que tu penses de ta rue ? ». Il m'a répondu avec son accent péruvien : « une rue c'est deux façades et un trou et pas un toit et deux trous... ». Lui-même reconnaissait que la rue piétonne ne fonctionnait pas vraiment. Elle aurait pu fonctionner sur un petit morceau mais sur l'ensemble, ça n'a pas de sens.

S. Puech

Était-il prévu au départ de greffer des éléments permettant des évolutions ?

P. Mignotte

Il devait y avoir plein d'éléments qui se greffaient en-dessous. Il y a une supérette³⁵ qui a existé et qui a été rasée plus tard parce qu'elle ne fonctionnait pas bien. Il ne reste que les commerces qui sont près de la crique sud, près de la place du marché qui est en train de périlcliter.

C. Furrey

Lors de la conception, on a beaucoup discuté de l'effet Venturi ; nous savions que l'on barrait un grand paysage et qu'on laissait des vides dans la galerie. On se posait des questions justement sur l'accentuation du courant d'air. C'est pour ça par exemple qu'il y a les panneaux bleus, ce sont des coupe-vent qui ont été très importants. Il y a eu une interdiction de la municipalité à la Villeneuve contre la publicité et les publicitaires cherchaient quand même des endroits où ils pouvaient coller leurs affiches. Quand ils ont appris qu'il y avait ces panneaux perforés ils disaient : mais nous on peut faire de la publicité là-dessus et Verlhac à l'époque approuvait.

C. Fourmy

Ils avaient fait un arrêté pour interdire la publicité sur le boulevard Marcelin Berthelot. L'université avait créé un centre d'étude et de recherche sur la publicité extérieure pour montrer que c'était illégal.

F. Charmettant

L'idée de départ était extraordinaire avec l'habitat en haut et la galerie où tout le monde se retrouvait. Où tout le monde pouvait se rassembler pour discuter avec plein de commerces, d'activités et d'équipements.

**« une rue c'est
deux façades et
un trou et pas
un toit et deux
trous... »**



Place du marché et partie sud de la galerie de la crique centrale

Où la maman venait chercher son gamin, acheter son pain, remonter. L'idée de départ était originale. Il y a deux choses qui l'ont fait rater : ce que vient de dire Pierre [Mignotte] et puis, à mon avis, ce qui a merdouillé beaucoup, c'est que ces immeubles faisaient barrage au vent qu'il y avait ici chez nous. Il s'engouffrait là-dedans et c'était invivable. Au début c'était absolument abominable, tout concordait pour faire que cela merdouille ; cela n'a pas marché ou mal marché.

S. Puech

Même si ça ne marche pas comme c'était prévu à l'origine, on trouve que les gens apprécient quand même.

DES CHEMINEMENTS DESSINÉS DANS LES PAS DES HABITANTS

P. Mignotte

Il faudrait voir les travaux d'Augoyard³⁶, professeur d'architecture à la retraite qui, sauf erreur de ma part, a fait une partie de sa thèse sur les circulations de la Villeneuve en particulier en regardant comment les gens circulaient les jours de neige, parce qu'ils laissent des traces. Il y a d'autres chemins qui sont apparus et il y a une hiérarchie dans la traversée du parc.

J. Tribel

Dans le processus d'étude, on avait laissé un temps pour pouvoir identifier les tracés que les gens feraient. Au début on a laissé le sol sans structure de circulation est-ouest bien écrite. Le tracé définitif s'est fait assez tardivement sur la Villeneuve, et encore, le quartier 2 n'était pas construit, c'était approximatif.

MC. Couic

Je pense qu'à l'Arlequin il y a toujours eu un temps d'avance des cheminements naturels. Ils étaient ensuite formalisés par des cheminements bitumés.

C. Fourrey

On avait fait un test avec le sociologue sur le repérage, pas le cheminement mais sur le repérage des gens dans la Villeneuve. On s'est aperçu très vite que les gens, quand ils circulent et qu'ils arrivent sur une bifurcation, pour eux, quand ils le dessinent en se remémorant leur trajet, ils le dessinent à angle droit. Donc s'ils prennent à droite, puis à droite et encore à droite, ils se retrouvent au point de départ : ils n'y comprenaient plus rien ! Il y avait un truc-là que Ciriani avait dû vouloir corriger avec ses peintures au plafond qui étaient toutes parallèles dans l'axe.





L'Arlequin d'aujourd'hui, la signalétique en moins

UNE POLYCHROMIE ET UNE SIGNALÉTIQUE DE L'ARLEQUIN ABANDONNÉES AU FIL DES ANNÉES

A. Lacaton

Il y a autre chose qui a disparu aussi, ce sont les repérages des entrées, les numéros. Sur les photos on voyait des grands numéros. On a l'impression que l'identification des entrées se faisait plus sur la rue que derrière.

J. Tribel

Les grands numéros sur les bâtiments c'était fait pour que les gens aient des points de repères et je trouve dommage que ça ait disparu.

C. Bonnot

Et les couleurs ? Comment y avez-vous réfléchi ? Comment est venue l'appellation de l'Arlequin ? Il se dit que ce nom viendrait d'un journaliste, qui dans un de ses articles, parlait de ce projet et des couleurs des façades.

J. Tribel

On a testé des couleurs, pour une harmonie et leur durabilité dans le temps. Mais pour le nom, peut-être est-il dû à ce journaliste, mais je ne me souviens plus très bien.

MC. Couic

Claude Fourmy m'a dit que vous aviez choisi des couleurs émaillées.

P. Mignotte

Pour la polychromie il y a eu de grands débats sur les bâtiments de l'OPHLM, actuellement ACTIS. Ciriani est venu avec plusieurs

projets, une fois avec un bâtiment tout bleu, un tout rouge... Du coup Dubedout avait hurlé qu'il ne voulait pas un truc aussi compliqué. Il y avait quatre artistes qui donnaient un peu leur avis et qui n'ont pas du tout convaincu à l'époque. Ciriani a donc obtenu du Maire une crique qu'il colore comme il veut. La seule crique qui était intéressante était celle-là [la crique centrale], qui a été repeinte en rose mais, au départ, si vous regardez les photos elle était assez colorée, assez belle mais elle n'est pas restée.

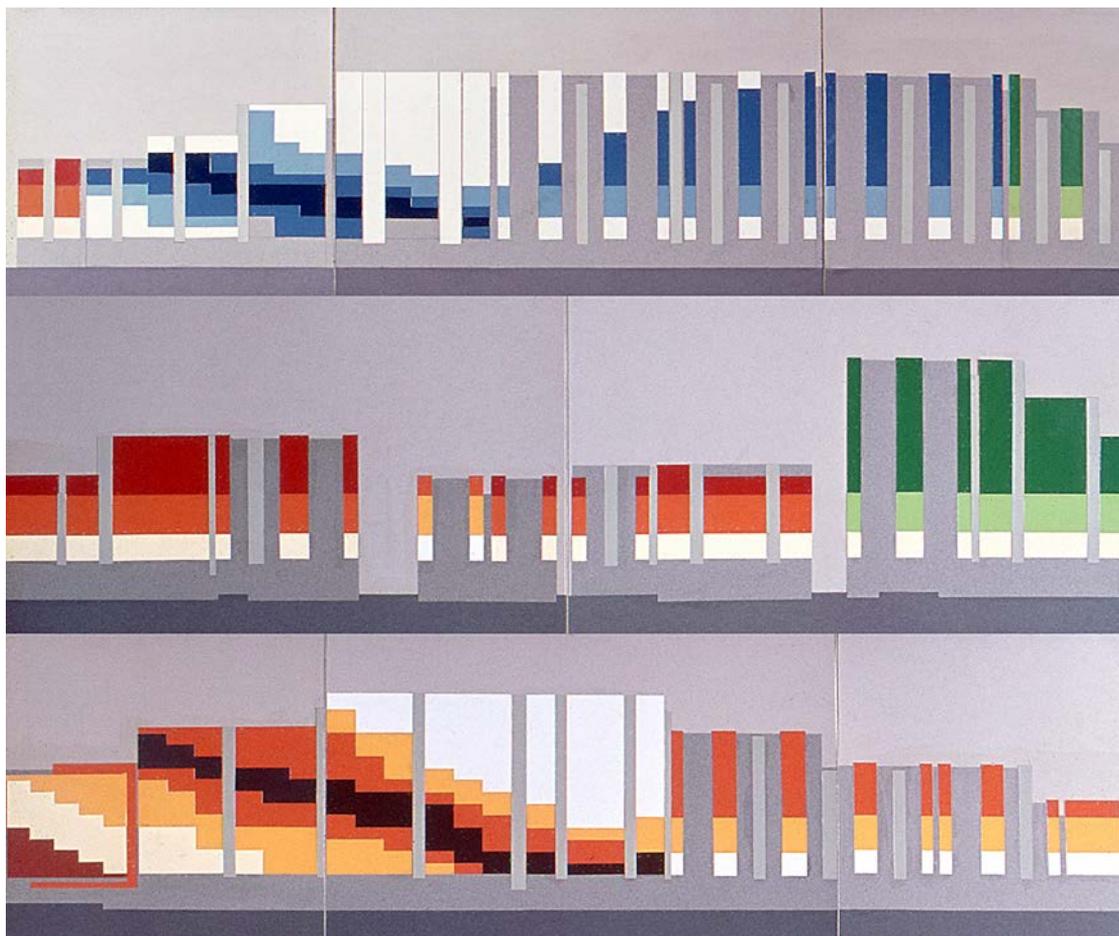
Pendant qu'on discutait de ces bâtiments situés au centre de l'Arlequin, les architectes de la SDHLM³⁷ dont les bâtiments sont situés aux deux extrémités, se sont dépêchés de commander les panneaux colorés Aubecq³⁸. Il n'y a pas eu de discussion sur leur polychromie. Les couleurs de ces multiples panneaux devaient permettre à chaque habitant de situer son logement et de dire : « moi j'habite là ».

Il y a eu une maquette de la Villeneuve qui a été faite par un maquettiste qui était en Savoie. Il n'y avait pas encore de polychromie définie quand il a réalisé la maquette. C'est assez extraordinaire parce qu'ils ont peint tout ce qui restait en béton et ils avaient mis pâle tout ce qui était peint ici. Elle a été détruite ; elle était magnifique et aurait fait réfléchir.

A gauche, les immeubles de la SDH avec les murs-rideaux colorés Aubecq

Au second plan, le Village Olympique et à l'arrière-plan le massif du Vercors.





AUA, Essai de polychromie pour les façades du quartier de l'Arlequin (montage), circa 1972.

(source : phot. anonyme, 2016 / Archives Jean Tribel / publié in Sibylle Le Vot, « L'art, l'architecture et l'espace public à la Villeneuve de Grenoble : l'utopie collective à l'œuvre ou l'échec d'une création partagée ? », *In Situ*, n° 32, 2017, *Le collectif à l'œuvre. Collaborations entre architectes et plasticiens (XXe-XXIe siècles)*, revue en ligne des patrimoine.)



« Une fois encore la pelleuse est l'outil de la politique du logement.

A Villeneuve de Grenoble c'est bien ce qui se passe. Je ne discuterai pas ici une fois encore (...) du manque total de regard sur des lieux de la part de nos élus de tous bords d'ailleurs et sur l'opportunité d'une méthode destructive, mais il faut tout de même dire ici l'aveu d'échec total que cette politique représente. On rase gratis. Cela ne coûte aucun effort politique, sociologique, de détruire. Et cela fait image. C'est bien la seule politique réelle du logement social aujourd'hui : « Faire image d'un travail social » (...)

On détruit quoi ?

On détruit sans doute ce qui fut l'une des architectures les plus humanistes de France. L'une des plus subtiles dans son aménagement urbain, dans la constitution même des habitations. On détruit un modèle, une histoire.

On croit que c'est faire de la politique. La question n'est pas de nier les problèmes. La question c'est de les travailler vraiment. La question c'est la méthode et l'objectif à atteindre. La question c'est l'enjeu du lieu pris dans des difficultés. La question c'est bien de savoir si les murs sont responsables de cette situation. La question c'est de savoir si ce dessin, cette pensée urbaine, ce choix architectural sont responsables de la dégradation sociale. Oui ? Non ? ».



(...) Et l'échec c'est aussi le niveau culturel de nos élus qui est en cause. Ils ne savent rien de l'histoire de l'architecture. (...). Ils ne savent pas la beauté des espaces. Ils ne savent pas les articulations des espaces privés et publics. Ils ne lisent pas l'humanisme d'une forme, l'attention poétique d'un matériau. (...)

Alors regardez :

La carte postale André, carte postale populaire, montre ici le beau quartier de Villeneuve. Elle montre parfaitement comment on travaille la ville, comment on décide d'un espace, comment on l'articule. Elle montre un quartier où le service public s'insère dans le tissu urbain, se glisse dans les interstices de ce lieu.

Elle montre une architecture debout, fière face aux montagnes. Une architecture qui fait lieu, qui affiche son ambition, qui offre à ceux qui vivent là une réalité puissante. Nous habitons cette forteresse. Mais elle n'est pas sur la défensive cette architecture. Elle a, en son temps, accueilli tout le monde à une époque où on faisait de la vraie politique du logement et de la ville. »

David Liaudet, 2013

Cartes postales de
La Villeneuve de Grenoble,
éditions André, non datées
(vers 1975-1980),
reproduites à l'échelle 1.
Collection David Liaudet.

+

Textes extraits des blogs
de David LIAUDET
Architectures de cartes postales 1 et 2

archipostcard.blogspot.fr
archipostalecarte.blogspot.fr

Post du 27 janvier 2013 (ACP2)
« Raoul Volfoni à Villeneuve de
Grenoble ».

**LES COURSIVES :
UNE ÉCONOMIE PONCTUELLE, DES PROBLÈMES FONCTIONNELS ET CULTURELS DURABLES**

S. Puech

Quelles sont les influences qui ont guidé la conception sur ces enchevêtrements de logements qui font comme un puzzle ?

P. Mignotte

Le système de la coursive est extrapolé du système qui a été fait au Mirail, à Toulouse. L'avantage est extraordinaire parce que vous avez très peu d'espaces communs qui desservent beaucoup de logements, vu qu'au même niveau vous desservez trois niveaux de logements. La coursive de la SDH le permettait, complétée par des systèmes de demi-niveaux qui permettent d'avoir un aspect villa dans ces appartements. Il n'empêche que ce système de coursive ne va pas du tout dans une population française où il y a du méditerranéen et du nordique. Quand on voit des coursives dans les pays nordiques, les gens sont habitués et les respectent. Ici, nous sommes dans un système culturel où on respecte beaucoup l'espace individuel et où on se moque un peu de l'espace collectif. La coursive ne va pas. Quand vous avez une coursive avec dix logements et qu'une famille ne pratique pas bien celle-ci, elle en embête neuf. La coursive longue n'est pas un produit recommandé dans les concours pour les HLM.

JP. Vassal

Est-ce que vous pensiez que cette question qui se posait sur le nombre d'ascenseurs, pouvait être un peu gommée par ce qui pouvait se passer dans la coursive ?

J. Tribel

Il y a des principes de salon d'étage, mais la densité et le prix ont fait que les espaces prévus pour être des salons sont devenus des logements. On a perdu ces espaces de transition et finalement, les espaces de rencontre prévus au départ ont été transformés en espaces de confrontation.

JP. Vassal

Par exemple, par rapport au Mirail, je trouve que le projet est plus doux, plus transparent... Mais peut-être que, même si elles ne marchent pas très bien, les coursives au Mirail semblent plus agréables que celles de l'Arlequin ?

J. Tribel

C'est parce qu'il manque beaucoup d'ouvertures sur l'extérieur, c'est le programme qui a imposé ça pour des raisons de financement.

« Quand on voit des coursives dans les pays nordiques, les gens sont habitués et les respectent. Nous sommes dans un système de culture où on respecte beaucoup l'espace individuel et où on se moque un peu de l'espace collectif. »

UNE RECHERCHE DÉLIBÉRÉE DE SUPPRESSION DES SEUILS

P. Mignotte

Une autre caractéristique était que la séparation entre le lieu public et le lieu privé n'existait pas ou peu. C'est tellement vrai que dans les HLM où j'ai habité, la moquette des coursives était la même que celles des appartements : même couleur ! Vous avez ici un hall d'entrée qui n'est pas un hall d'entrée finalement. Quand j'ai dirigé l'École d'architecture, on avait ce même problème où l'entrée de l'école n'en était pas une. On n'a eu de cesse de faire une limitation. C'est quelque chose auquel je crois beaucoup : entre un espace privé et un espace public il faut que, quelque part, il y ait une frontière. Elle peut être très légère, une petite bordure. C'est important parce que celui qui arrive sait qu'il rentre chez l'autre et l'autre sait qu'il doit accueillir celui qui arrive ; s'il n'y a pas cette frontière, du point de vue urbanistique, les fonctions ne se font pas. Les rues piétonnes qui traversent un équipement ça ne marche pas, il est nécessaire de distinguer l'espace public de l'espace privé, ça peut-être très symbolique mais c'est vital.

« Il y avait une recherche de perméabilité de l'un par rapport à l'autre, on souhaitait passer facilement de l'espace privé à l'espace public. »

S. Melemis

Il n'y avait donc pas d'idée de seuil ?

C. Fourrey

Au contraire, on essayait dans cette partie-là de gommer les entrées et les sorties tout en sachant bien qu'il fallait quand même des espèces de sas. On a essayé de maintenir du plain-pied quand on le pouvait, de ne pas faire de seuil.

J. Tribel

Il y avait une recherche de perméabilité de l'un par rapport à l'autre, on souhaitait passer facilement de l'espace privé à l'espace public.

P. Mignotte

J'ai vécu pendant deux ans à l'Arlequin. J'avais une poignée de porte d'entrée qui n'était jamais fermée, nuit et jour, même quand on n'était pas là, on n'a jamais été « visité » et progressivement cela a basculé...

La numérotation des logements ajoute de la complexité pour les visiteurs, car elle correspond à l'ordre de mise en service des bâtiments et non pas à leur situation géographique dans l'Arlequin.

Par exemple, l'appartement numéroté 3/4/12 appartient au 3^{ème} bâtiment mis en vente et pas au numéro 3 ou 30 de la galerie, il est situé dans la 4^{ème} coursive c'est-à-dire au 11^{ème} ou 12^{ème} ou 13^{ème} étage et c'est le 12^{ème} appartement de la coursive !

Dans la partie centrale qui est faite par ACTIS, le principe de la coursive est différent. En partant de la coursive soit vous avez un logement à niveau, soit on descend un escalier complet et on trouve un appartement de plain-pied. Les appartements sont assez bien dessinés. Le problème c'est qu'il faut se taper un petit escalier qui est étroit et assez moche. Quand on a construit cela à l'époque on a oublié que les populations allaient vieillir, or des personnes âgées ne peuvent pas prendre ce type de logement.

Quel dommage : ils ont repeint, c'était vraiment l'occasion de différencier des espaces. Avant c'était moquette au sol et Faserite³⁹ sur les murs.

« Les appartements sont assez bien dessinés. Le problème c'est qu'il faut se taper un petit escalier qui est étroit et assez moche. Quand on a construit cela à l'époque on a oublié que les populations allaient vieillir, or des personnes âgées ne peuvent pas prendre ce type de logement. »

UN APPAUVRISSEMENT PROGRESSIF DE LA POPULATION / VERS UN ÉLOIGNEMENT DE L'UTOPIE

P. Mignotte

N'oubliez pas que les véritables logements sociaux de Grenoble sont ici : à l'Arlequin et à Mistral. Ils étaient à Teisseire, mais maintenant que les loyers ont été augmentés ils le sont un peu moins. Aujourd'hui quand on construit des HLM, le maximum du prix des loyers c'est du social mais pas encore du très social. Ce sont les anciens « grands ensembles » qu'on ne fait plus qui sont les logements sociaux de Grenoble. Les ZUS⁴⁰ sont les véritables quartiers sociaux.

S. Puech

À l'origine c'était plus mélangé ?

P. Mignotte

Oui, d'une part cela s'est appauvri et d'autre part tous ceux qui sont venus ici pour régler leurs problèmes personnels sont partis.

S. Puech

Qu'est-ce qui s'est passé ? C'est une des choses qu'on a du mal à comprendre : quel a été le processus qui a fait que... ?

P. Mignotte

Je ne sais pas... l'appauvrissement peut-être. Progressivement l'utopie s'est éloignée. À un moment donné, j'ai enlevé la poignée qu'il y avait sur ma porte et j'ai fermé à clé.

« À un moment donné, j'ai enlevé la poignée qu'il y avait sur ma porte et j'ai fermé à clé. »

En fait, il faut voir qu'entre temps il y a eu deux phénomènes. D'abord l'arrivée de l'aide à la personne, ce qui a permis de remettre dans l'Arlequin des personnes qui au départ ne pouvaient pas forcément y aller en fonction du loyer. La deuxième c'est qu'il y a eu un Maire de Grenoble⁴¹ qui pendant 12 ans s'est dit : « Je me débarrasse de mes cas sociaux, je les envoie à l'Arlequin. ». Aujourd'hui encore, on a ce boulet qui n'est pas totalement évacué. Le troisième c'est que l'Arlequin est l'un des véritables réservoirs de logements sociaux de Grenoble. Il ne faut pas se tromper, on construit des logements HLM qui sont au plafond des loyers possibles, dans les HLM on loge des gens ayant déjà des situations à peu près stabilisées.

UNE ASPIRATION DES ORDURES TOUJOURS FONCTIONNELLE

J. Tribel

On est allé en Suède pour voir le système d'aspiration des ordures. Ça marche toujours ?

MC. Couic

Oui ! Mais la collectivité et les bailleurs pensent à le supprimer pour des problèmes de tri, des raisons techniques, de gaines usées. C'est dommage de démonter ce système qui offre une facilité incroyable et qui se développe dans le monde entier. Ici on pense à l'abandonner.

DES LOGEMENTS MODULABLES ET TRAVERSANTS MAIS À L'ACCESSIBILITÉ DIFFICILE

[Un des groupes rencontre un habitant qui les invite à visiter son logement.]

C. Bonnot

Et ce logement, vous l'avez acheté et vous y avez fait des transformations ?

Habitant

Non, quand j'ai récupéré mon logement, je n'ai pas fait grand-chose. C'est un appartement acheté dans les années quatre-vingt. Le propriétaire précédant avait tout décroïsonné. Puis il a voulu quitter le quartier. Et donc, maintenant, je me retrouve avec ça. Je n'ai pas l'âme d'un propriétaire. L'ancien propriétaire était un architecte et il voulait retrouver la pureté du béton et les inscriptions des ouvriers.

C. Bonnot

Donc c'est un trois pièces ?

Habitant

Je ne pourrais pas vous dire, mais je crois qu'il est catalogué comme un F3. J'ai une loggia, mais elle n'a pas de jardinière, et les chambres donnent sur le parc. On ne retrouve aucun appartement semblable au mien. Certains ont la même structure, mais il y a toujours les cloïsons.

A. Lacaton

Le côté traversant des appartements oblige à la réalisation de ces coursives car à l'époque il était impossible de réaliser une cage d'escalier pour seulement deux appartements, vu le prix des ascenseurs. La seule solution était de réaliser des coursives pour trois étages. Après, ça monte où ça descend.

Habitant

Oui et c'est un système que j'ai compris en habitant le quartier. Le traversant, c'est une découverte architecturale qui gère beaucoup de choses.

J. Tribel

Merci le Corbusier !

Habitant

La forme donne une impression de liberté par rapport à tout ce qui se fait, maintenant, à angle droit. On a une liberté d'imagination. Vous avez dit un mot que l'on a copié : l'angle à soixante degré.

A. Lacaton

C'est remarquable. Mais la particularité est que presque aucun appartement n'est accessible aux handicapés.

J. Tribel

C'est comme si cette question de l'accessibilité n'existait pas avant. Jamais, on n'a eu de discussion sur ça, même sur d'autres projets. On a complètement oublié ça.



Carine Bonnot, Jean Tribel et Anne Lacaton découvrent la modularité des appartements

**« C'est comme si cette accessibilité
n'existait pas avant.
Jamais, on n'a eu de discussion sur ça
et même sur d'autres projets.
On a complètement oublié ça. »**

Habitant

Il n'y a pas de rampe à l'escalier. C'est bien un architecte qui avait transformé cet appartement. Il y avait deux chambres, il y a deux fenêtres et deux radiateurs. On retrouve les volets roulants. Très difficile de contrôler le chauffage. Il fait toujours trop chaud ici. On coupe le chauffage mais avec les tuyaux qui traversent tout l'appartement, ça chauffe quand même tout le temps.

A. Lacaton

Vous avez toujours le vide-ordures ?

Habitant

Oui, mais je ne sais pas m'en servir. Je l'entends parfois. C'est étonnant comme on entend très peu nos voisins. On ne sait pas d'où viennent les bruits d'ailleurs. On n'entend que le bruit de chocs ou nos propres bruits.

P. Mignotte

À l'époque, les cloisons étaient montées sur vérins. Les appartements ici ont un avantage, ils sont sur une grande trame. Le problème c'est que ce sont des cloisons sur vérins, du coup, il reste un vide haut comme ça en haut ce qui veut dire que du point de vue phonique c'est une catastrophe.

J. Tribel

Merci bien de nous avoir accueillis.

[Les propos qui suivent sont tenus lorsque le groupe est de retour dans la coursive]

A. Lacaton

Je pense qu'ici, il y avait des espaces de rencontre et une plateforme d'accès pour les pompiers.

MC. Couic

Je crois que ces salles existent encore.

J. Tribel

Oui, il y avait des lieux de rencontres collectifs avec une appellation particulière.

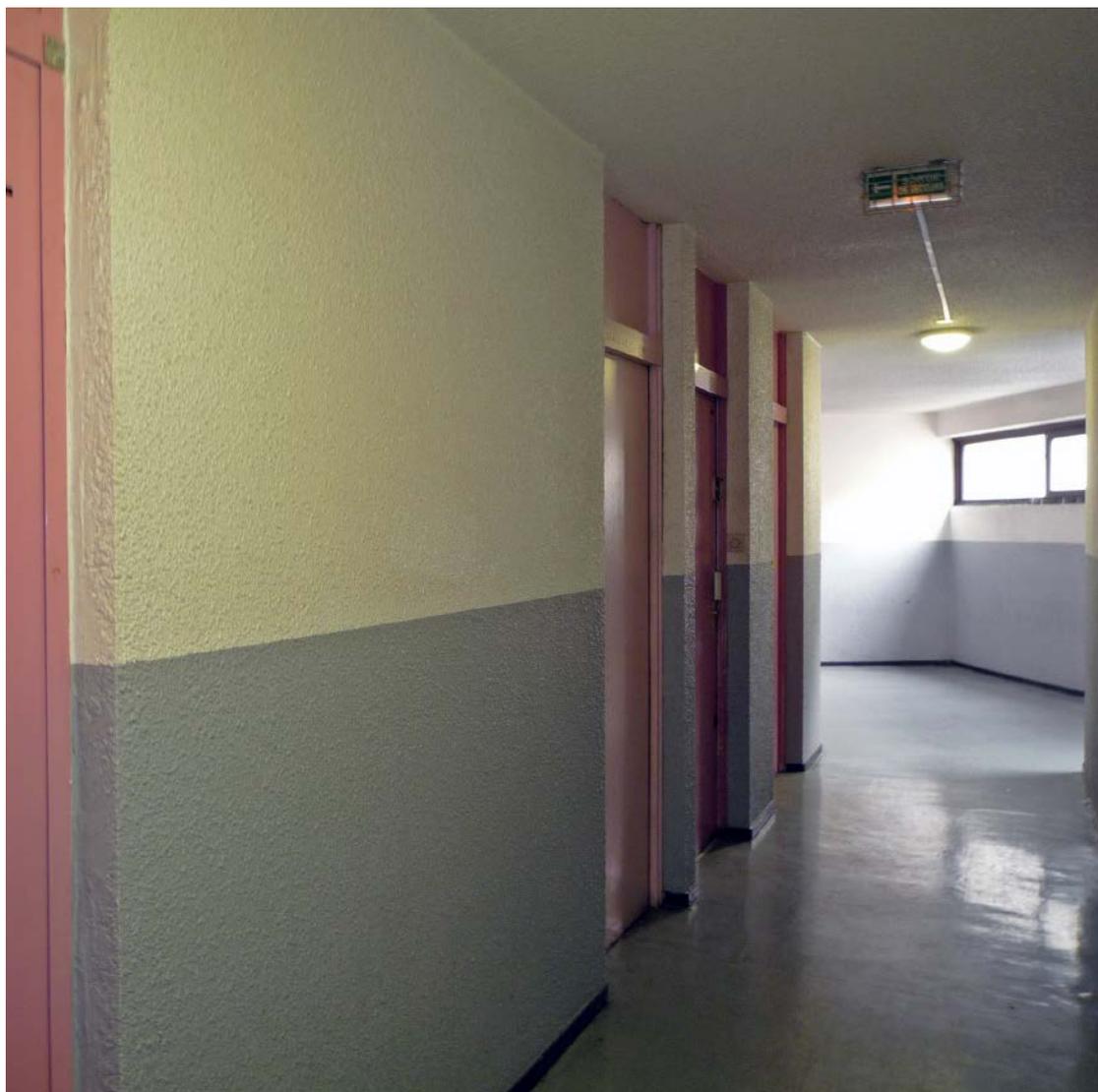
MC. Couic

Oui, les LCR⁴².

Et puis il y a aussi des étages de caves mais que l'on n'a pas pu visiter car les bailleurs ont perdu la clef, muré les entrées. À tel point que certains bailleurs ou habitants ne savent pas ou plus qu'il y a des volumes inaccessibles.

A. Lacaton

La réhabilitation des logements est prévue mais le budget est très faible. Regarde l'appartement que l'on a vu, la cloison de la loggia, il faut la refaire. L'ensemble a été construit en combien d'années ?



Coursive desservant des appartements situés sur trois niveaux différents, le même niveau que la coursive, un niveau en-dessous et un niveau au-dessus.
De fait, peu d'appartements sont accessibles aux personnes à mobilité réduite.

J. Tribel

Très vite. Il faudrait que je regarde. Je suis venu à Grenoble, pour la première fois, en 1968. Il n'y avait rien de construit ici. Et en 1975, les premiers habitants y vivaient. Tout s'est fait très vite.



L'empilement des fonctions

Les parkings-silos permettent de stationner les automobiles et accueillent, par exemple, une crèche, une école ou un jardin. Ici le silo n° 5, aujourd'hui démolì. Il accueillait l'école maternelle des Charmes et était relié à la galerie par une passerelle (vue depuis le nord).



L'école maternelle des Charmes

Un équipement fermé sur le silo n° 5 aujourd'hui démolì.



Le parking du silo n° 5 aujourd'hui remplacé par un autre parking silo non relié
 Vue depuis la Zac des Peupliers située à l'ouest.

L'EMPILEMENT DES FONCTIONS, UNE NOUVEAUTÉ DE L'ÉPOQUE

J. Tribel

Alors ça, c'était une utopie complète de mettre les toits des écoles maternelles sur le toit des silos.

MC. Couic

C'était en lien avec la pensée du Poma 2000, des coursives, des passerelles. En lien avec tous ces espaces pensés pour les piétons ?

J. Tribel

C'était une idée pour l'époque assez visionnaire avec des fonctions qui peuvent se mettre les unes sur les autres.

P. Mignotte

Il y a eu l'idée de construire des écoles sur les silos. Ce sont les architectes de la Ville - tous des jeunes - qui ont fait cela et c'était bien foutu. Ces jeunes architectes voulaient montrer au privé qu'ils pouvaient faire aussi bien.



Ecole maternelle de la Rampe, située sur le silo n° 3

Accès à l'école maternelle de la Rampe depuis la Galerie

Au premier plan, photo du bas : Jean Tribel, suivi de Claire Piquet et Steven Melemis.

LE PARC, UNE RÉALISATION TRÈS APPRÉCIÉE

P. Mignotte

Le parc. Voilà peut-être la chose qui est la plus proche de ce qui était prévu à la base dans son usage et dans sa réalisation. Le parc de la Villeneuve fonctionne finalement assez bien. Les buttes que vous voyez sont les déblais de l'Arlequin parce qu'avant c'était plat : c'était un terrain d'aviation. L'intérêt de ces buttes était de donner une certaine dimension en hauteur du parc. Elles permettaient aux logements d'être moins présents car il y a toujours une butte pour cacher des logements : le principe de cette chaîne de buttes est assez réussi. D'ailleurs il a fait débat. Je me souviens que le responsable des espaces verts de la Ville était outré par l'idée de ce parc.

« Les buttes permettaient aux logements d'être moins présents car il y a toujours une butte pour cacher des logements. »



« Voilà peut-être la chose qui est la plus proche de ce qui était prévu à la base dans son usage et dans sa réalisation. Le parc de la Villeneuve fonctionne finalement assez bien. »

Vue sur le parc, son lac et Villeneuve 2. De droite à gauche : les Baladins, les Géants, le Verderet



« À PROPOS DU PARC DE LA VILLENEUVE DE GRENOBLE »

PAR MICHEL CORAJOUD

Au moment de la préparation de la journée d'études du 10 février 2010, nous avons contacté Michel Corajoud par téléphone pour l'inviter à y participer.

Indisponible à la date proposée, nous avons néanmoins engagé avec lui une conversation téléphonique dans laquelle il a formulé une critique rétrospective de la conception *ex nihilo* de l'Arlequin et de son parc... tout en disant également les qualités qu'il y voyait. Il nous a raconté l'histoire de la réalisation du parc et les intentions qui étaient au cœur de sa conception.

Il nous a par ailleurs dit, avec une émotion évidente dans la voix, son étonnement à la découverte, un an plus tôt, de l'école qui avait été construite au milieu du parc, détruisant, selon lui, l'idée globale et la valeur d'usage de son projet. À aucun moment il n'aurait été consulté au sujet de ce projet d'école.

Puisque nous avions vivement souhaité la présence de Michel Corajoud à cette journée de février, puisque nous avons eu avec lui une longue conversation téléphonique, il nous a semblé légitime et utile de lui donner la parole dans ce numéro à travers ce texte disponible en ligne.

•

Texte écrit en 1980.

Publié sur le site internet de Michel Corajoud. Rubrique des « Textes de Michel Corajoud sur la notion de paysage ».

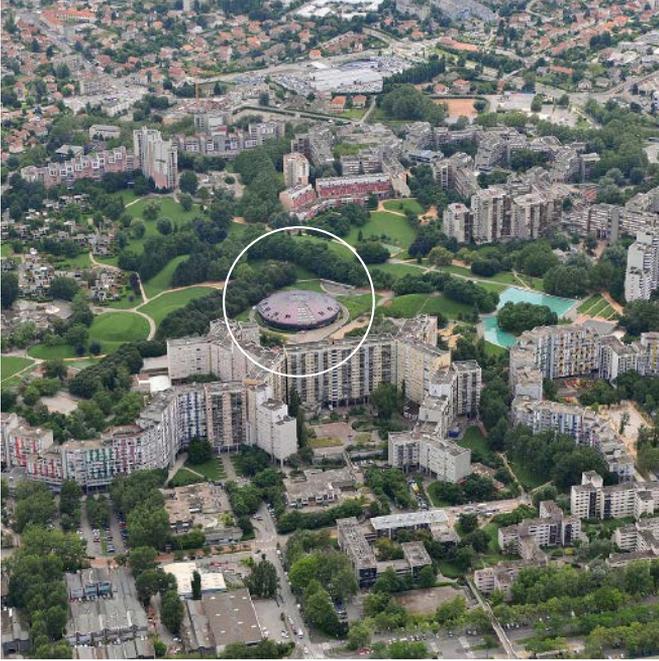
corajoudmichel.nerim.net

+

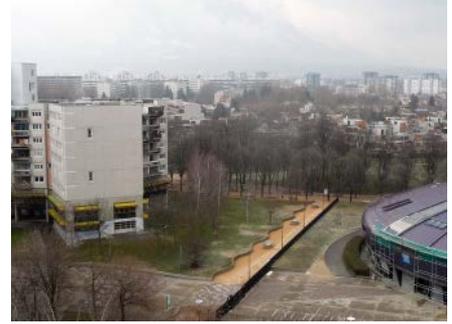
Clichés du parc en 2009 par BazarUrbain.

« Entre 1970 et 1971, moment où je dessinais le parc de la VilleNeuve de Grenoble, j'étais fasciné par les paysages ruraux, par les campagnes anciennes où l'arpentage et le travail des champs restent soumis aux contingences d'un pays. Paysages superbes et singuliers parce que la géographie locale et la géométrie rapportée du paysan ont, depuis longtemps, les mêmes rapports complices. Le trait régulier du labour y laisse encore place aux accidents et aux circonstances. Je voulais donc que le projet du parc transfère, d'une manière ou d'une autre, sur cet espace laissé libre de toutes constructions, certains signes et figures capables de témoigner de l'attachement que j'ai, bien que citadin de longue date, pour mon histoire paysanne. Je voulais aussi rompre avec les modèles de mes aînés paysagistes qui n'aimaient pas l'urbain ou du moins qui ne savaient rien de l'architecture et qui cependant acceptaient que leurs projets, inspirés de l'idée de « Nature », occupent l'espace de la ville par les formes contournées et molles de son démenti. Les « Espaces-Verts », qu'ils imaginaient comme une des formes de la rédemption de la ville moderne, ont de fait toujours contribué à la violence du paysage des banlieues. J'aime l'architecture et la ville, je sais qu'elles ont leur origine dans l'acte premier du tracé d'un champ. C'est donc le rapport d'une géographie et d'une géométrie qui préside à la conception de ce parc, mais ce rapport est ici dans un ordre inverse de celui qui façonne la campagne. La géométrie n'est pas, sur le parc, le tracé qui coordonne le rustique et l'accidentel, c'était, du moins je le pensais, la structure même du site d'origine, son substrat. L'espace, en effet, était déjà plein des lignes qui vont et viennent de l'ombre épaisse des bâtiments, il était lourd des traits de la ville. Je devais donc laisser s'exprimer l'architecture bien au-delà des pans qui la ferment. Pour moi, les façades ne sont pas la tranche irritée où deux mondes s'affrontent, le dedans et le dehors, l'espace pierre et l'espace vert ; C'est le lieu où se règlent, dans l'épaisseur, les subtiles entrées de l'ombre et de la lumière. Mais, à l'endroit du parc où s'épuise l'influence des bâtiments, au-delà des ombres portées, le sol allégé se gonfle et se soulève ; Il déforme par des bombements chaque trait de la résille d'origine. C'est donc la géographie qui est ici importée, une géographie tendue par le champ urbain. Le paysage naît de la tension entre ces deux mondes d'évocation et tout se joue à l'ultime moment de leur confrontation car c'est ici le lieu des effacements et des recouvrements, le lieu des secrètes associations. En travaillant ainsi l'espace du parc je ne voulais pas qu'il entre en dissidence avec la ville mais qu'au contraire, il en soit son avant-corps. Pour montrer ce qui m'intéresse aujourd'hui, je dois nécessairement faire la critique de ce parc. Je ne renie pas mon intérêt pour la campagne, elle est sans doute le référent majeur de tous les paysagistes latins ; mais je considère cependant que la manière dont je l'ai transposée sur le site de Grenoble, relève de la création *ex-nihilo*, c'est-à-dire d'un système de projet qui considère le sol où il s'installe comme une page blanche. À cette époque, l'idée de nouveauté l'emportait sur tout autre critère, ce qui explique pourquoi on a nommé ce quartier « la Ville-Neuve ». Or, ce terrain avait une histoire dont il portait les indices visibles (les anciennes pistes d'un aéroport, les limites de parcelles de jardins ouvriers, etc...) et je dois reconnaître que mon projet a largement contribué à l'effacement de ce réseau de signes. Je sais donc aujourd'hui, que j'ai trahi la notion que je prétendais défendre, celle de l'antériorité du site, de la contingence et de la circonstance. Certes le parc de la Ville-Neuve parle du rapport de la ville et de la campagne, mais il en parle en termes généraux, c'est un projet emblématique. Or, j'ai appris depuis que le paysage résiste aux généralités. Ce que j'aime maintenant des paysages campagnards ce n'est pas seulement l'espace comme configuration mais aussi l'énorme quantité de temps qu'exprime la succession des signes emboîtés les uns dans les autres. Mes projets d'aujourd'hui sont toujours tendus par les mêmes aspirations mais ils sont plus attentifs aux lieux où ils s'installent. Je cherche un prolongement plus qu'une transformation. Pour maîtriser l'espace il n'est pas nécessaire de rompre avec le temps. »





Le CES du futur au cœur du parc, actuel collège Lucie Aubrac
 (2008, Ville de Grenoble)



Dans le parc : l'Arlequin à gauche, le collège Lucie Aubrac à droite
 (photographie : Claude Fourmy)

D'UN COLLÈGE INTÉGRÉ AU QUARTIER À UNE « SOUCOUBE VOLANTE » ATTERRIE DANS LE PARC

P. Mignotte

Avant il y avait le CES⁴³ dans la Crique centre ; il a été démolé. La Bibliothèque et la Maison de quartier sont restées. Les bouts pointus que vous voyez montrent l'architecture de ce qu'était le CES. Il a été rasé et non pas rénové. Un CES rénové était moins subventionné par le Conseil Général qu'un nouveau CES subventionné à plus de 80%... donc un concours a été lancé pour un CES du futur⁴⁴. Ce qui en est sorti est une soucoupe volante.

Un de mes enfants a fait ses études au CES. C'est une absurdité parce que c'est un espace complètement concentré sur lui-même alors que les gamins ont besoin d'exploser : c'est la négation complète de ce qu'il faut faire. D'ailleurs il y a eu un procès qui a mouillé les bureaux d'études et les architectes car la verrière était fermée et donc l'air chaud s'accumulait. Mais l'architecte a quand même maintenu son projet.

F. Charmettant

Pendant qu'on passe devant l'école je vous en parle. C'est une des classes dont j'avais la responsabilité. Elle n'était pas comme ça. Le bas était ouvert sur l'extérieur et les salles de travail en haut : cela permettait de se concentrer sur le travail et pas sur l'extérieur. C'est après qu'ils descendaient.

L'ARRIVÉE DU TRAMWAY CHANGE LA DONNE, MAIS DES QUESTIONS PERSISTENT SUR SON TRACÉ

J. Tribel

Ah tiens, ça a changé ici avec le tramway. C'est une découverte : je ne connaissais pas. Il y avait une voie de bus auparavant, mais son passage était gêné par les parkings en étages. C'est vrai que ça a bien changé.

MC. Couic

Cette ligne a un tracé compliqué ici [rue Doderò], un peu comme si elle louvoyait, un peu comme si elle n'était pas au bon endroit.

P. Mignotte

Mon gros regret est que le tramway ne passe pas au milieu du parc. On aurait montré le côté intéressant de la Villeneuve, son visage de devant et non pas son arrière-train. Il serait passé là et ressorti vers l'Ecole d'Architecture.

J. Tribel

Pourquoi cette ligne n'est-elle pas sur la rue Marie Reynoard ?

A. Lacaton

Je ne sais pas, je n'étais pas là au moment de la décision. C'est toujours la difficulté. Il y a peut-être eu des négociations pour qu'elle vienne

« Ah tiens, ça a
changé ici avec le
tramway. »



Le tramway de Grenoble

au plus près de la Villeneuve. Peut-être une forme de compensation. Elle entraîne l'exclusion. La voiture y reste présente, là, mais ça reste difficile. En faisant le tram ici, ils ont fait une limite supplémentaire.

MC. Couic

Oui mais il faut aussi regarder ce qu'il a apporté ce tram, ce qu'il a permis !

A. Lacaton

Non mais c'est la façon dont cette ligne a été faite. Cette voie Maurice Doderro n'est pas très claire. On ne peut pas venir en voiture, on ne comprend pas où sont les entrées dans les immeubles. Ce n'est pas la ligne de tram qui est préjudiciable mais sa situation et sa construction.

J. Tribel

C'est vrai que ce n'est pas clair.

A. Lacaton

Oui, on ne comprend pas très bien si on peut emprunter cette rue ou pas. On peut la prendre ici, mais pas là. Et ça c'est facile à rétablir, il faut juste casser un peu là, car c'est un peu étroit. Si on veut revenir à une voie où l'on met des voitures dans un sens et dans l'autre, des trottoirs, des pistes cyclables et le tram, c'est tout à fait faisable. Ce n'est pas très compliqué. On peut y arriver.

« Si on veut revenir à une voie où l'on met des voitures dans un sens et dans l'autre, des trottoirs, des pistes cyclables et le tram, c'est tout à fait faisable. Ce n'est pas très compliqué. On peut y arriver. »



Anne Lacaton, Steven Melemis et Jean Tribel découvrent le tramway et son tracé dans la Villeneuve



Jardin sur le silo n° 3 de la crique centrale
(Photographie : Suzel Balez, été 2009)

« On a perdu ces espaces de transition et finalement, l'idée d'espaces de rencontre qu'il y avait au départ s'est transformée en espaces de confrontation. »

Partie 4

« Finissons ce truc ! » ou les ferments du projet à venir

UNE ÉVOLUTIVITÉ ET DENSIFICATION POSSIBLE DE LA GALERIE À MESURER AU REGARD DE SA PERMÉABILITÉ

A. Lacaton

Comment aviez-vous pensé ce projet et son éventuelle évolution ? Cette question était-elle présente dès le départ et, si oui, quel type d'évolution aviez-vous envisagé ?

J. Tribel

Dans nos préoccupations, tout le système des consoles devait permettre de glisser les structures métalliques qui permettait de mettre en relation la galerie avec un bâtiment quelconque d'équipement ou de tertiaire.

JP. Vassal

Ça signifie pour vous que la galerie n'avait pas atteint son seuil de saturation ?

J. Tribel

Sauf que nous n'en avons pas une idée extrêmement précise, c'était l'idée d'un possible qu'on installait, peut-être même éphémère.

JP. Vassal

C'est donc plus l'idée d'un possible que d'une réalité, c'est important déjà d'émettre cette idée.

A. Lacaton

Ça veut dire que dans votre esprit ça aurait pu aller jusqu'à une occupation totale des deux côtés, ça n'aurait pas été un problème que la rue devienne quasiment intérieure ?

J. Tribel

Non. On a toujours défendu des relations faciles entre la galerie et l'espace du parc. On n'a jamais été exposé à une opération qui aurait bouché totalement la galerie. Dans tous les cas, je ne pense pas qu'on l'aurait accepté.

P. Mignotte

Il y avait l'idée de la perméabilité. Il était possible de traverser les équipements. Il était possible de traverser les écoles, le CES et l'Ecole d'architecture était perforée par la rue piétonne. Rapidement, il a fallu se fermer car faire cours pendant que des gens passent, ce n'est pas possible. Donc tous les bâtiments ouverts se sont fermés. Pour revenir à la rue piétonne, cet élément de flexibilité et d'évolution, dans ce type d'urbanisme, a une évolution vraiment difficile. Avec un urbanisme



Vue sur le parc et la Maison de l'Enfance rattachée à la galerie, depuis le 30 galerie de l'Arlequin



Vue sur le groupe d'équipements situé au nord de la galerie (n° 10) :
École élémentaire des Charmes, Centre social et extrémité de la galerie en fond de perspective

« Pour revenir à la rue piétonne, cet élément de flexibilité et d'évolution, dans ce type d'urbanisme, a une évolution vraiment difficile. »

tramé, on change un bloc, on s'en sort. Là, c'est assez difficile. Je me rappelle d'une étude extrêmement intéressante qui présentait plusieurs hypothèses d'évolution, certains rasaient tout... Ça montre que c'est très difficile.

A. Lacaton

Mais pour vous c'est une difficulté qui relève de l'urbanisme ou de la forme de la galerie ?

P. Mignotte

À mon avis, la rue piétonne ne joue pas le rôle de grande flexibilité que l'on pouvait espérer.

JP. Vassal

En même temps vous aviez pleinement conscience que vous développiez un système qui pouvait être proliférant, c'est-à-dire que la galerie aurait pu se prolonger avec une série d'équipements et une série de logements. Sur certaines extrémités de la galerie du système de l'Arlequin, on sent qu'il y a des pignons avec le parc. Est-ce que vous aviez envisagé de possibles extensions ?

J. Tribel

Non, il ne me semble pas.

JP. Vassal

Vous disiez à un moment qu'il y avait quelque chose d'important pour vous, c'est cette critique des barres qui constituent des obstacles sur plusieurs centaines de mètres tandis que là, tout d'un coup, il y a un rez-de-chaussée qui est libre et le bâtiment est au-dessus. Si on prend une maquette on ne voit que du bâtiment, mais si on la coupe à 6 mètres de hauteur, on ne voit plus que de la transparence.

F. Charmettant

C'est ce que montre Le Corbusier.

JP. Vassal

Et c'est vrai qu'à partir du moment où la rue est remplie de commerces ou d'équipements, elle recrée une barrière si on ne maintient pas une perméabilité.

J. Tribel

Il fallait mesurer quelle perméabilité, je pense qu'on n'a pas eu à résoudre ce problème parce que ça s'est arrêté là.

S. Melemis

Je fais le lien avec cette observation et un entretien que j'ai eu avec Jean-François Parent. Selon lui, l'idée qui était importante, c'était que la galerie devait canaliser la majeure partie de la densité de passage mais qu'on n'était pas obligé de toujours se déplacer via le même chemin. Il était très important de pouvoir varier son parcours.

DES PARKINGS SILO À LA VILLE : LA FAÇADE « ARRIÈRE » PEUT-ELLE DEVENIR URBAINE ?

F. Hulliard

Est-ce qu'on peut parler un peu de la voiture ?

C. Fourmy

Il y avait beaucoup de silos, 1600 places pour 1600 logements... Moi je casserai une partie de ce silo⁴⁵. Là il y a le collègue et une maison de quartier, ici on a toute la crique nord et là-bas on va vers les criques sud. Il pourrait y avoir un système.

C. Ambrosino

Si je comprends bien, Claude [Fourmy], tu modifierais le silo de la crique centrale, sans forcément le raser complètement, de manière à favoriser une accessibilité visuelle avec le reste de l'Arlequin.

C. Fourmy

Oui, il faudrait le nettoyer au rez-de-chaussée pour passer plus largement. En le mettant sur pilotis par exemple.

F. Hulliard

Par rapport au fait qu'on ait la galerie ouverte avec cette perméabilité du sol, c'est peut-être ça qu'on sent aujourd'hui comme étant un masque visuel.

C. Ambrosino

Libérer, l'espace de la crique centrale c'est à peu près l'équivalent en superficie de la place Victor Hugo au centre-ville de Grenoble.

C. Fourmy

Oui, 70 mètres par 110 mètres de façade à façade.

J.-P. Vassal

En lui-même, le silo fait 3000m² d'emprise.

C. Fourrey

Je reviens sur ce que tu dis Claude [Fourmy], sur le fait que chacun doit avoir une place de parking, je dis que chacun doit payer sa place dans la ville.

C. Fourmy

Oui, mais après ça va devenir une habitude, chaque fois que tu vas quelque part tu mets une pièce : pour « pisser », quand tu vas à Carrefour, etc. Vous êtes contre la voiture, mais moi je n'aime pas les vélos.

C. Fourrey

Il y a le tramway !

C. Ambrosino

Cela pose une autre question : on a une concentration de logements assez importante, serait-il possible d'imaginer un nouveau dispositif de stationnement, soit autre que les silos, soit qui les renouvelle, permettant, notamment d'amener la voiture au pied de l'immeuble ?



Crique centrale de l'Arlequin / Villeneuve de Grenoble



Place Victor Hugo / Centre historique Grenoble

Deux espaces urbains grenoblois aux dimensions sensiblement équivalentes

(source : www.bing.com, mai 2017)

C. Fourrey

On peut aller chercher quelqu'un et le déposer, on a 20 minutes. On a beau faire des parkings un peu éloignés, c'est toujours au pied du logement que la voiture se retrouve alors il faut faire avec.

P. Mignotte

Les silos ont tellement été vandalisés que les gens n'osent plus mettre leur voiture, j'ai un ami qui habite là, il ne se sert pas de son garage.

F. Hulliard

Vous ne pensez pas qu'aujourd'hui, avec des concepts comme l'auto-partage où l'on n'est plus propriétaire de son véhicule, qu'il soit possible d'avoir des réponses différentes avec les silos ? Imaginez qu'à l'échelle de cet ensemble, on commence à proposer des services qui concernent la question des déplacements, car il y a de plus en plus de voitures qui ne sont pas utilisées au quotidien. Le silo est une réponse intéressante de ce point de vue-là, il peut y avoir autour ou dans le silo des services. Ce serait une continuité de la pensée d'origine de l'Arlequin qui mutualise un certain nombre de choses.

J.-P. Vassal

Je crois que c'est vraiment intéressant cette question des silos et du stationnement. C'est étroitement lié à l'habitation. Aujourd'hui on est dans la situation où on a des voitures et on a envie de se garer pas très loin de chez soi. Donc qu'est-ce qui offre du stationnement pour les résidents à moins de deux minutes de leur logement ? Si on regarde la situation aujourd'hui, faire du stationnement en aérien c'est 50 000 m².

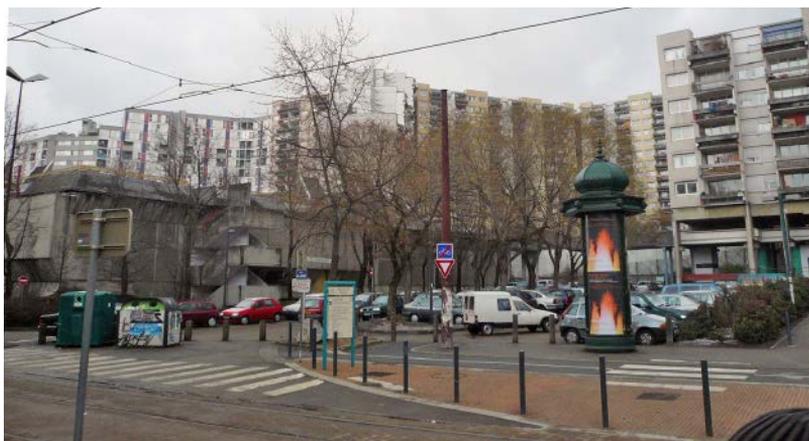
Quel est l'endroit où il y a le plus de proximité vis-à-vis des habitants dans cette zone là ? Ce sont les silos, c'est-à-dire que leur emplacement est le meilleur pour que chacun, à proximité de chez lui, puisse garer sa voiture. Il semble aujourd'hui que la solution des silos soit la plus efficace, la mieux placée pour assurer le stationnement nécessaire d'une voiture pour un logement.

F. Hulliard

Mais en même temps il me semble qu'autant, de l'autre côté, on a une zone tranquille, autant, ici, en allant vers le tramway, il peut y avoir une zone active.

J.-P. Vassal

On se dit que contrairement aux bâtiments qui sont fait en structure béton, poutres-ossatures, là on a un système assez léger, des petits parpaings, des petits chaînages. Donc, effectivement, garder ces structures est peut-être compliqué. On doit créer un système plus moderne, plus capable, qui soit une structure mixte dans laquelle on a un mélange de stationnements et d'activités, à la limite que ça devienne visuellement un espace pour les activités. Un endroit dans lequel on a des couches, on pourrait imaginer que la strate du rez-de-chaussée ce n'est que de l'activité, ce n'est plus un mur béton mais un mur transparent. Dessous il peut y avoir un niveau de stationnements, dessus deux niveaux de stationnement et, dessus encore, il peut y avoir à nouveau un équipement si on en a envie. On recrée quelque chose de beaucoup plus ambitieux que le simple usage de stationnement et qui est capable de générer des loyers, on peut le vendre ce qui en grande partie va repayer le nouveau stationnement et qui va se retrouver encore une fois à une proximité du logement qui est impressionnante. Donc là ce n'est plus un mur en béton, on a un espace d'activités et du coup ça laisse plus de possibilités pour des équipements, des services, des commerces.



Le silo de la crique centrale (n°4) et le stationnement, objet des débats

A. Lacaton

Quand on construit un parking silo, il faut que l'on pense à pouvoir le faire évoluer. Et, surtout, on souhaite que le rez-de-chaussée puisse accueillir des commerces, que le niveau soit en lien avec l'espace public, qu'il puisse accueillir des activités.

C. Fourmy

Et puis ce sera plus sympathique car quand on se balade sous le 110-120 ça fait un peu souk, il y a besoin d'avoir les choses qui soient plus agréables.

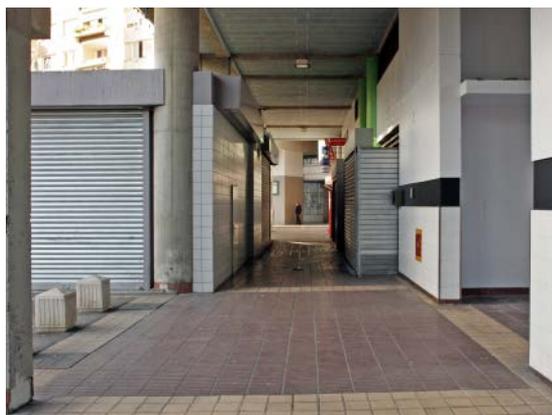
F. Huliard

Il faut dire également que le long de l'Arlequin, le seul endroit où l'on sente cette idée d'une rue bordée latéralement d'activités, c'est ici parce que le reste du temps la galerie dessert les équipements.



La galerie, un espace séquencé permettant d'accéder aux logements





« Il y a besoin d'avoir les choses qui soient plus agréables »

J.-P. Vassal

Oui mais il semble qu'ici, dans cette crique centrale, c'est la situation la plus dure en terme d'ombre et qu'il vaut mieux quelque chose de construit qu'un espace public ou un jardin qui seront toujours dans l'ombre et climatiquement difficiles. Plutôt que de raser il faut recréer quelque chose d'actif, de visible, d'intéressant, qui crée de l'activité et qui permette de créer une progression c'est-à-dire que plus on va vers le tramway, plus on va vers la ville, vers des espaces plus actifs et plus urbains et plus on s'approche des bâtiments et du dessous de la galerie plus on va vers des équipements de proximité et de services liés à l'habitat. Il faut arriver à créer cette progressivité de l'équipement et du service du plus proche de l'habitat au plus proche de la ville.

C. Ambrosino

Mais tu fais de la galerie non plus un espace structurant comme il était pensé à l'origine mais un espace séquencé permettant le passage du public au privé.

J.-P. Vassal

C'est juste une question de proximité : combien de minutes on a envie de mettre pour aller vers une halte-garderie ou un local à poubelle ? Combien de temps on a envie de mettre pour aller à un grand supermarché ? Tout ça, ce sont des temps différents et en fonction, les choses sont plus ou moins proches. Ça reste public malgré tout.

C. Fourmy

Tu parles d'activités mais est-ce qu'il peut y avoir des artisans, des pépinières d'entreprises, des lieux où les gens peuvent s'installer ?

F. Hულიard

Oui, il faudrait qu'ici on voit des gens qui travaillent, des gens qui fassent du sport, c'est-à-dire que dans la rue on croise un flux de personnes qui pourrait être plus important.



L'accès au quartier depuis l'arrêt de tramway « Arlequin »

« Le tramway aurait dû passer au milieu du parc. Aujourd'hui, les Grenoblois ne connaissent pas la Villeneuve alors qu'elle renferme le plus beau parc de Grenoble. Si le tramway était passé à l'intérieur, les grenoblois connaîtraient ce visage si intéressant de la Villeneuve. C'est un raté fondamental. »

OUVRIR L'ARLEQUIN

JP. Vassal

Comment voyez-vous l'évolution de ce système qu'est l'Arlequin, avec tout son potentiel qui fait que l'on peut y vivre sans en sortir ? Ne faudrait-il pas donner des possibilités de s'en extraire de temps en temps ? J'évoque ce point parce qu'on dit souvent qu'il y a un problème d'intégration de l'Arlequin à la ville, comme si le quartier n'y était pas intégré.

J. Tribel

Il y a quand même le tramway qui est un sacré moyen de liaison. Entre Verdun et Grand'Place, on voit qu'il y a du monde qui y entre.

JP. Vassal

Cela montre d'ailleurs le luxe de l'Arlequin, on trouve un certain nombre d'équipements sur place sans avoir à prendre le bus ou le tramway. Et si on veut aller au gymnase dans un autre quartier on peut le faire très facilement. Finalement, ce sont les autres quartiers qui n'ont pas ce luxe.

P. Mignotte

Cela dit, la forme de l'Arlequin ne pousse pas les gens à y passer. La plus grande catastrophe qu'on ait fait ici, c'est le jour où on a renoncé au télé-rail pour le remplacer par un tramway qu'on a posé en dehors de la Villeneuve. Le tramway aurait dû passer au milieu du parc. Aujourd'hui, les Grenoblois ne connaissent pas la Villeneuve alors qu'elle renferme le plus beau parc de Grenoble. Si le tramway était passé à l'intérieur, les grenoblois connaîtraient ce visage si intéressant de la Villeneuve. C'est un raté fondamental.

C. Fourrey

À propos de sortir du quartier quotidiennement, n'oublions pas qu'en plus du tramway, il y a le vélo. Mais ce n'est pas toujours facile de l'utiliser car il n'y a pas de garages à vélo. D'ailleurs, il suffit de regarder les balcons, ils en sont pleins. Imaginez ce que ça représente dans un appartement d'être traversé plusieurs fois par jour par un vélo. On pourrait peut-être imaginer des solutions comme des mini-garages à vélo.

P. Mignotte

Pour des logements sociaux, le local à vélo ne doit pas avoir d'ouverture physique sur la rue et la porte doit être « costaud », on ne passe pas par le hall car ça ne résiste pas un jour de pluie et on ne monte pas dans les étages.

UNE INFRASTRUCTURE DE GESTION DES ORDURES EN TENSION AVEC LES USAGES ET LES EXIGENCES DE TRI CONTEMPORAINES

C. Fourrey

À pied, les habitants ne passent pas beaucoup au pied des façades.

Habitant

Ce n'est pas ça le problème, mais plutôt le fait que les gens jettent des choses, c'est dangereux. Donc personnes ne marche au pied des façades de peur de recevoir un objet sur la tête.

J.-P. Vassal

C'est ça qui me fâche parce que, globalement, on sait qu'il y a un problème de gens qui jettent des trucs par les fenêtres alors qu'en même temps il y a un système de vide ordure dans les appartements qui descend dans le sous-sol. Ce même système, Barcelone se vante aujourd'hui de l'avoir inventé. À Rotterdam pareil, 30 ans après. D'un côté, on nous dit que les sacs sont trop gros, ils bouchent les conduits, etc. De l'autre, on sait qu'aujourd'hui on met en place un tri sélectif c'est-à-dire qu'à l'intérieur de son appartement on fait des petits sacs pour les ordures, pour le tout-venant, pour le papier. On fait des cartons qu'on va mettre à un autre endroit, des bouteilles à part, etc. On trie chez soi. A partir de là, il n'y a plus de logique à mettre de gros sacs poubelles dans des vides ordures, alors pourquoi on ne descend pas une fois par semaine les emballages, les bouteilles... ? On aurait un système qui rendrait la vie plus simple à la petite vieille qui n'a pas envie de marcher.

C. Fourmy

Ils sont en train de le démanteler paraît-il. Dans quelques jours, il n'y aura plus ce système, les gens seront obligés de descendre donc, vu qu'ils seront obligés de faire 200 m avec tous leurs sacs, on en retrouvera partout.

C. Fourrey

Les cartons de pizza ça bouche tout, comme les sapins de Noël et les vieux skis, ça a été le gros problème, arriver à faire passer le tri sélectif.

J.-P. Vassal

Aujourd'hui on doit être capable de remotiver tout le monde car à force de diminuer la responsabilité des gens, ce truc va se perdre et on va lui enlever toutes les qualités qu'il avait à l'époque. On peut en faire le plus bel endroit de Grenoble, il y a des vues sur les montagnes, il y a une qualité, il y a un magnifique parc, on a du stationnement à proximité, on a un système d'ordure très moderne. Finissons ce truc et en allant dans ce sens-là, c'est ce qui coûtera le moins cher. Au lieu de ça, on a envie de casser [les politiques de 2010] ce qui marchait il y a trente ans, on veut casser les stationnements de proximité...

F. Hulliard

C'est très symptomatique de la question du bien commun.

Aujourd'hui, les tendances sont plutôt à recloisonner, séparer, trier. Alors quand on voit le parc à côté, je trouve que l'on est mieux ici qu'à Europôle. Pas aujourd'hui, mais demain. Demain, je préférerais avoir un bureau ici. Avec un restaurant qui donne sur le parc et qui sert le midi avec vue sur les montagnes ! Quand on regarde tout le potentiel qu'il y a avec cette diversité de lieux, de fonctions, d'équipements... en plus c'est au cœur de l'agglomération, c'est au centre.

« Finissons ce truc et en allant dans ce sens-là, c'est ce qui coûtera le moins cher. Au lieu de ça, on a envie de casser [les politiques de 2010] ce qui marchait il y a trente ans, on veut casser les stationnements de proximité... »



Exploration des « coins et recoins » par Gaël Crenne et Diane De Chilly
Amoncellement d'ordures et de matériels, traces de feu
(Photographies : montage de deux clichés de Gaël Crenne, 20 novembre 2009)



« On ne peut pas voir le parc sans imaginer le nombre de personnes ici »



UN PARC, POTENTIELLEMENT D'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE, À L'USAGE DE SES SEULS RIVERAINS

J.-P. Vassal

Est-ce que le parc a été pensé à l'échelle de l'Arlequin ou à l'échelle de la ville ?

C. Fourrey

À l'échelle de la Villeneuve, pas de la ville entière.

C. Fourmy

La journée, il y a toujours beaucoup de gens dans le parc, c'est un plaisir. Les gens qui se reposent, les mamans, l'ambiance est très familiale.

C. Ambrosino

On n'est pas dans un parc de quartier, c'est un parc à une autre échelle, enfin qui pourrait prétendre à un usage plus étendu.

C. Fourrey

Toute la population était concentrée dans la périphérie pour avoir une surface de parc importante tout en faisant de la densité, je pense que c'était un peu ça l'idée de départ.

J.-P. Vassal

Il faut montrer que les gens vivent bien ici.

C. Ambrosino

Mais il faut le rendre visible car il me semble que finalement peu de Grenoblois en ont l'usage.

J.-P. Vassal

On ne peut pas voir le parc sans imaginer le nombre de personnes ici. Tout à l'heure je parlais de densité : 150 logements/hectare et 600 habitants/hectare ça veut dire que si je prends tout c'est 16m² par habitant, ce n'est pas beaucoup. Cette surface est vraiment nécessaire.

F. Hulliard

C'est la moyenne grenobloise.

C. Fourrey

Non, tout le monde prétend que c'est moins à Grenoble parce que c'est possible de compter la Bastille qui est en plein centre-ville, mais j'ai entendu certaines fois que c'est la moyenne dans d'autres villes.

F. Hulliard

Meylan c'est 30, Grenoble c'est autour de 15.

C. Fourmy

Initialement ces immeubles, qui sont très hauts, étaient beaucoup plus bas.

DE L'EXISTANT À FIGNOLER : PAROLE AUX NOUVEAUX CONCEPTEURS

J.-P. Vassal

Ce pignon à l'extrémité d'un des bâtiments, est situé à un endroit où il est peut-être possible de créer des logements supplémentaires. Contre ce pignon il serait possible de mettre un ascenseur et une cage d'escalier qui distribuerait des logements en simplex. Ils seraient accessibles aux handicapés.

C. Fourmy

Les fenêtres qu'on voit là, ce sont les bouts de coursives, à la limite tu peux même les desservir par l'ascenseur. Sur le toit, à part les gaines de ventilations mécaniques, il y a possibilité de surélever les ascenseurs si on trouve un accès, c'est un peu compliqué mais ça doit pouvoir se faire.

J.-P. Vassal

Le projet auquel nous participons ici est lié à un travail engagé depuis quelques années relatif aux « grands ensembles » et aux banlieues et à une alternative à la démolition. Aujourd'hui, il y a clairement l'idée que c'est un échec dans beaucoup de cas, qu'il faut refaire des petits immeubles plus bas. On défend l'idée qu'il faut retrouver du plaisir parce qu'on l'a vu dans les films, le plaisir existait, pourquoi s'est-il perdu ? Il faut retrouver l'ambition, la générosité, le plaisir du départ. Ce qui est incroyable, c'est que les choses sont extrêmement simples, ce qui est compliqué, c'est de l'expliquer. Si on regarde la Villeneuve comme un ensemble global, tout peut se résoudre.

F. Hullyard

C'est vrai qu'on s'aperçoit qu'il faut déconstruire un certain nombre d'idées reçues pour commencer à construire l'évolution de l'Arlequin. On n'est pas vraiment sur un « grand ensemble », il est de deuxième génération... C'est aussi ça la difficulté dans les amalgames que l'on peut faire entre une production massive de « grands ensembles » et cette opération-là, à la fois unique et qui, dans le même temps, nous interpelle sur des grands sujets comme « comment on vit ensemble ? ». C'est intéressant parce qu'il démontre une certaine forme de résistance par rapport à un mouvement qu'on sent de plus en plus prégnant : le cloisonnement. L'Arlequin met en avant cette idée que les choses s'articulent toutes les unes avec les autres, c'est-à-dire construisent des interactions en permanence et ça, visiblement, la société n'apprécie pas beaucoup, elle préfère sectoriser et recloisonner. Ça signifie qu'il faut que le politique comprenne... ce qui n'est pas tout à fait évident !

J.-P. Vassal

C'est pour ça qu'il faut être vigilant sur la moindre petite chose que l'on démolit, avoir cassé des passerelles, ce n'est pas bon. Il y a des situations sociales difficiles et je crois que ce type d'actions, assez violentes, n'améliore pas les choses. Il faut réinventer à partir de l'existant. C'est ça qui nous semble intéressant. Tout est fragile et



L'une des toitures terrasses (au-dessus de la maison de retraite)

nécessite de l'attention. En vingt ans on n'a jamais coupé un arbre dans nos projets et, de la même façon, on n'a pas envie de casser la moindre passerelle, d'abîmer le moindre rosier, de bousculer, de déranger la moindre famille.

Tout cela interroge de manière générale l'urbanisme parce qu'il est différent : on n'est plus dans un urbanisme de terrain vierge ou de *tabula rasa*. Dubaï c'est dépassé, aujourd'hui on est dans de l'existant à fignoler, c'est pour ça que les maquettes nous servent à constater des choses. Mais l'essentiel, c'est d'être sur place, dans la réalité des espaces et d'être extrêmement précis par rapport à tout ça. Être attentif aux gens, aux discours, aux débats, à leurs opinions et être d'une extrême gentillesse.

notes :

- 1 Le quartier de l'Arlequin est, après le Village olympique, le deuxième quartier grenoblois de la ZUP de Grenoble-Échirolles dont la réalisation fut supervisée par la Société d'aménagement du département de l'Isère (SADI). L'Arlequin a été conçu entre 1968 et 1973 sous la direction de l'Atelier d'urbanisme et d'architecture (AUA) dont les associés comprenaient les architectes en chef Georges Loiseau et Jean Tribel, l'urbaniste en chef Jean-François Parent et les « paysagistes urbains » Henri Ciriani, Borja Huidobro et Michel Corajoud. Les architectes d'opération étaient : René Bernardis, François Naudin, René De Momigny, Michel Potié et Pierre Maillot pour la Société départementale d'HLM (SDHLM) ; Gilbert Rossetti, Jean Benoit, Claude Fourmy, Michel Grange, Verdet pour l'OPHLM ; Jean-Maurice Bally et Jacques-Nicolas Cerceau pour Rhonalcoop. Cf. « Cité, dite cité de l'Arlequin », Label XX^e siècle en Rhône-Alpes, Ministère de la Culture et de la Communication/DRAC Rhône Alpes [en ligne] Disponible sur : <http://www.rhone-alpes.culture.gouv.fr/label/spip.php?article7> (consulté le 10 avril 2017).
- 2 Le marché s'intitule : « Villeneuve de Grenoble. Renouveau social et urbain de l'Arlequin, définition des interventions sur le bâti ». Il est publié en avril 2008 et porté par la Ville de Grenoble associée aux bailleurs SDH (Société dauphinoise de l'habitat, quelquefois notée SDHLM) et ACTIS (Office public de l'habitat de la région grenobloise). Trois groupements sont autorisés à concourir : Castro, Parise et Interland-Lacaton/Vassal-BazarUrbain. À l'issue du marché de définition, permettant à chaque équipe de développer ses partis pris méthodologiques et techniques, et après une mise en concurrence, notre groupement a été désigné titulaire de l'accord-cadre de maîtrise d'œuvre urbaine en 2009.
- 3 Journée de rencontre qui s'est tenue dans la Villeneuve de Grenoble, à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble, le 10 février 2010. Elle correspond au premier séminaire de la recherche intitulée : *La mégastucture / l'Arlequin / Villeneuve*. Cette recherche a été organisée par l'UMR Pacte, une unité mixte de recherche rassemblant des politistes, des géographes, des urbanistes et des sociologues affiliés au CNRS, à Sciences Po Grenoble et à l'Université Grenoble Alpes. Cette journée de rencontres a été réalisée avec la collaboration des Écoles nationales supérieures d'architecture de Grenoble et Paris-Malaquais et les contributions des collectifs Zoom Architecture et BazarUrbain. Elle a été dirigée par Jean-Michel Roux, urbaniste, maître de conférences à l'Institut d'Urbanisme et membre de BazarUrbain.
- 4 L'AUA est le sigle sous lequel l'Atelier d'urbanisme et d'architecture s'est fait connaître. Il s'agit d'une société coopérative pluridisciplinaire fondée en 1960 à l'initiative de l'urbaniste Jacques Allégret auquel s'associèrent rapidement les architectes Jean Perrottet, Georges Loiseau et Jean Tribel, ainsi que les décorateurs Jacques Berce et Valentin Fabre. L'atelier fut rejoint au fil du temps par Paul Chemetov, Henri Ciriani, Michel Corajoud, Jean-François Parent ou encore Michel Steinebach. Pour en savoir plus se référer aux ouvrages suivants : Pascal Blin, *L'AUA, mythes et réalités : l'Atelier d'urbanisme et d'architecture, 1960-1985*, Paris, éditions Electa/Moniteur, coll. « Essais & documents », 1988 ; Jean-Louis Cohen avec Vanessa Grossman (dir.), *L'AUA, Une architecture de l'engagement, 1960-1985*, cat. exp., Paris, éditions Carré/Cité de l'Architecture et du Patrimoine, 2015, 318 pages ; *Colennes*, n° 31, août 2015, numéro spécial AUA.
- 5 Sur le Team X, voir : Dirk van der Heuvel et Max Risselada (dir.), *Team 10 : In Search of a Utopia of the Present 1953-81*, Rotterdam, NAI Publishers, mars 2008, 368 pages. Ouvrage publié dans le cadre de l'exposition itinérante « Mouvement moderne, premières autocritiques, Team 10, une utopie du présent (1953-1981) » présentée à la Cité de l'architecture et du patrimoine à Paris du 20 mars au 11 mai 2008.
- 6 Aujourd'hui cette histoire est bien mieux connue, notamment grâce à l'exposition sur l'AUA, « Une architecture de l'engagement : l'AUA (1960-1985) », réalisée sous la direction de Jean-Louis Cohen et Vanessa Grossman et présentée entre octobre 2015 et février 2016 à la Cité de l'Architecture et du Patrimoine à Paris, accompagnée de plusieurs publications. Cf. note 4.
- 7 Film disponible en ligne sur le site internet de BazarUrbain, rubrique « actualités » et/ou « vidéos ». Réalisation : Marie-Christine Couic et Marion Pin-Guillard. <http://www.bazarurbain.com/2294/villeneuve-de-grenoble-retrospective-video-2010/>
- 8 Les participants à la journée ont visionné le film réalisé par Michel Régnier, *Grenoble-La Villeneuve : réinventer la ville*, Canada, Office national du film du Canada, Série « Urba 2000 », 1974, 116 min.
- 9 Michel Corajoud, (1937-2014) est un paysagiste français. Membre coopté de l'AUA de 1967 à 1975, il s'associe aux architectes Henri Ciriani et Borja Huidobro pour former au sein de l'Atelier une équipe de « paysagistes urbains » dont la réalisation principale est la conception du parc et de la signalisation de la Villeneuve de Grenoble.

- 10 Maurice Blanc (1924-1988) est un architecte grenoblois. Un temps envisagé comme concepteur du Palais de la Foire de Grenoble, il doit renoncer à ce projet en raison de son rôle de conseiller municipal délégué de la ville de Grenoble qui lui incombe durant la première mandature d'Hubert Dubedout (1965-1971). Il est par ailleurs l'auteur de l'ensemble d'habitation Résidence 2000 situé dans la partie nord de la Villeneuve et aujourd'hui labellisé au titre du patrimoine du XX^e siècle Rhône-Alpes. Cf. « Cité dite " Résidence 2000 " », Label XX^e siècle en Rhône-Alpes, Ministère de la Culture et de la Communication/DRAC Rhône Alpes [en ligne] Disponible sur : <http://www.rhone-alpes.culture.gouv.fr/label/spip.php?article8> (consulté le 10 avril 2017).
- 11 Hubert Dubedout (1922-1986), ancien officier de marine, ingénieur en électronique, adjoint au directeur du Centre d'études nucléaires, a été maire de Grenoble (1965-1983) et député de l'Isère (1973-1983). Cf. Lucien Ratel, *Hubert Dubedout : le bâtisseur*, Grenoble, Éd. de Belledonne, 1996 ou Pierre Frappat, *Hubert Dubedout, une pensée en action*, Grenoble, PUG, coll. « L'empreinte du temps », 2016.
- 12 Henry Bernard (1912-1994) est un architecte et urbaniste français lauréat du Premier Grand Prix de Rome. Essentiellement connu pour ses réalisations architecturales telles que la Maison de la Radio à Paris (1952-1963) ou le Palais de l'Europe à Strasbourg (1971-1985), il fut également nommé urbaniste de la ville de Grenoble avant de rejoindre l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR). Cf. « Henry Bernard », Portraits d'architectes, Paris, Cité de l'architecture et du patrimoine [en ligne] Disponible sur : http://www.citechaillot.fr/ressources/expositions_virtuelles/portraits_architectes/biographie_BERNARD.html (consulté le 25 avril 2017).
- 13 Il était prévu que Jean-François Parent participe à cette journée, mais un contretemps de dernière minute l'en a empêché.
- 14 Jean Verlhac (1923-1995) est un enseignant, historien et homme politique français. Adjoint à l'urbanisme de Grenoble durant les trois mandatures de Hubert Dubedout (1965-1983), il a en cette qualité accompagné les transformations de la ville et supervisé la construction du Village Olympique et de la Villeneuve de Grenoble dont le parc fut nommé en son honneur. Après avoir exercé en tant que premier adjoint au maire de 1977 à 1983, il redevint simple conseiller municipal d'opposition entre 1983 et 1989. Voir *Jean Verlhac, 1923-1995*, Archives de la Bibliothèque municipale de Grenoble, Vh. 33577.
- 15 Économiste de l'opération, Georges Videcoq était affilié au PSU. À ce titre, il participa aux débats politiques initiés lors de « La Rencontre Socialiste de Grenoble » (30 avril-1er mai 1966). Cette manifestation d'envergure nationale rassembla près de cinq cents participants autour d'une figure, Pierre Mendès France. L'objectif affiché consistait à initier le renouveau de la vie politique en offrant une véritable alternative politique de gauche. Georges Videcoq est également co-auteur avec Jean-François Parent d'un article intitulé « Urbanisation, distribution commerciale : des histoires parallèles (réflexions sur le cas grenoblois des trente dernières années) », *Entreprise et Histoire*, n° 4, novembre 1993, p. 70-82.
- 16 SCET : Société centrale pour l'équipement du territoire.
- 17 L'Isle-d'Abeau est une ville nouvelle française située dans le Nord-Isère, à environ 30 km au sud-est de Lyon. Créée en 1968, elle est aménagée de 1984 à 2005 par le Syndicat d'agglomération nouvelle de L'Isle-d'Abeau, dissout en 2007 dans la Communauté d'agglomération Porte de l'Isère. Elle s'étend sur les communes de Villefontaine, L'Isle-d'Abeau, Saint-Quentin-Fallavier, Vaulx-Milieu et Four. Sur ce sujet, voir en particulier : Marc Bédarida, *L'Isle-d'Abeau : territoire entre Rhône et Isère*, Paris, Hartmann, coll. « La Ville », 2002 ; Bruno Crozat, Patricia Denoyer, François Gilbert... [et al.], *Au milieu pousse la campagne : la ville nouvelle de l'Isle-d'Abeau, histoire d'un défi fou*, Lyon Des tomes d'histoire/EPIDA, 2003 ; Yves Chalas (dir.), *L'Isle d'Abeau : de la ville nouvelle à la ville contemporaine*, Paris, La Documentation française, 2005.
- 18 Conçu par Maurice Novarina (1907-2002), le Village Olympique est le premier quartier construit de la Villeneuve de Grenoble. Avec les quartiers de l'Arlequin et des Baladins, il forme la partie grenobloise de la ZUP de Grenoble-Échirolles, tandis que les quartiers des Essarts, de Surieux et des Granges en forment la partie échirolloise.
- 19 Architecte, urbaniste et théoricien américain (1923-1973), il s'associe en 1955 à Georges Candilis (1913-1995) et Alexis Josic (1921-2011). Ensemble, ils contribuent aux débats du Team X et réalisent, au début des années 1960, le quartier de Toulouse-le Mirail. Se référer notamment à : Tom Avermaete, *Another Modern : The Post-War Architecture and Urbanism of Candilis-Josic-Woods*, Rotterdam, NAI, 2005 ou Bénédicte Chaljub, *Candilis, Josic, Woods*, Gollion/Paris, Infolio/Éditions du Patrimoine, coll. « Carnets d'architectes », 2010.
- 20 Il est probablement fait référence au quartier des Maisons neuves situé sur la commune d'Eybens à proximité immédiate de la Villeneuve de Grenoble.

- 21 Les écoles ouvertes sont des « écoles différentes ». Elles avaient vocation à ouvrir le « scolaire » sur la vie quotidienne des enfants : le quartier, les familles, la vie sociale, les loisirs... Cette ouverture était parfois facilitée - bien que ce ne soit pas une condition nécessaire ni suffisante ! - par une architecture correspondante. Elles préfiguraient aussi en quelque sorte la notion de « partenariat » avec les municipalités, les associations, les parents et les entreprises... Les écoles ouvertes de la Villeneuve de Grenoble, très médiatisées en leur temps, sont les témoins de cette expérimentation des années 1970. Se référer à : Rolande et Raymond Millot, *Une voie communautaire : les écoles de la Villeneuve de Grenoble*, Paris, Casterman, coll. « Orientations/E3 », 1979 ou Jacqueline Basset, André et Ariane Béranger ... [et al.], *La Villeneuve de Grenoble : écoles en rupture*, Paris, Éditions Syros, coll. « Contre-poisons », 1981.
- 22 Hérouville-Saint-Clair (ancien village nommé Hérouville jusqu'en 1957) est une commune française située en région Normandie (Calvados), dans la périphérie de Caen. Un plan d'urbanisme directeur de l'agglomération caennaise, élaboré en 1959 et approuvé en novembre 1965, prévoit la création de nouveaux quartiers en périphérie du centre historique pour faire face à l'augmentation de la population. Dans ce contexte, la zone à urbaniser en priorité d'Hérouville-Saint-Clair est officiellement créée le 19 octobre 1960 en même temps que celles de la *Pierre Heuzé* et du *Chemin vert* à Caen. La fondation de la ville nouvelle en 1963 (pose de la première pierre) lance la construction du premier quartier moderne de la ville : *Les Belles Portes*. *Le Grand Parc* et *La Haute Folie* voient le jour dans la continuité. La construction de la ville nouvelle durera jusqu'en 1978 avec les nouveaux quartiers du *Val*, puis du *Bois*. Le dernier quartier réalisé, une zone résidentielle, est situé à Lébisey. Aujourd'hui, la plus grande partie de la ville bâtie est le fait de la ville nouvelle. Elle a entraîné la multiplication par 13 en vingt ans de sa population. Cf. « Hérouville-Saint-Clair », notice wikipédia [en ligne] Disponible sur : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Hérouville-Saint-Clair> (consulté le 2 mai 2019).
- 23 Martine Toulotte, sociologue au sein de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération grenobloise, faisait également partie de l'équipe.
- 24 La Villeneuve de Grenoble et la Villeneuve d'Échirolles ont été pensées de façon concomitante.
- 25 Il s'agit du centre commercial de Grand'Place. À l'origine, l'accessibilité piétonne de ce centre commercial se fait par le « haut », c'est-à-dire au même niveau que la rue piétonne de l'Arlequin (environ R+3), tandis que l'accessibilité des automobiles se fait au niveau du sol qui leur est réservé. Entre la Villeneuve de Grenoble et le centre commercial de Grand'Place il y a une voie à franchir : à l'époque il s'agit de la voie 24. Un système de dalles, permet d'accéder directement au centre commercial sans percevoir le franchissement de cette voie. Ce centre commercial est conçu comme le point de jonction et de rencontre des Villeneuves de Grenoble et d'Echirolles.
- 26 La partie Ouest correspond au quartier de l'Arlequin, tandis que la partie Est correspond au quartier des Géants.
- 27 Fondée en 1957 par Michel Andrault (1926) et Pierre Parat (1928), l'agence ANPAR est l'une des plus importantes agences d'architecture françaises de la seconde moitié du XX^e siècle. Active jusqu'en 1995, elle s'est aussi bien illustrée dans la conception d'équipements publics avec le Centre multidisciplinaire Tolbiac (1970-1973) que dans la réalisation de sièges d'entreprises comme celui du groupe Havas (1972). L'agence est également l'auteur de nombreux immeubles de logements reposant sur le principe de maisons-jardins superposées tel que le quartier des Pyramides à Évry (1974-1980) réalisé en collaboration avec Michel Macary et dont le concours fut remporté face à l'AUA. Cf. Marc Gaillard, *Andrault-Parat, architectes*, Paris, Dunod, 1979 et *Andrault Parat*, Paris, Cercle d'Art, 1991. Plus récemment, une exposition intitulée « Pierre Parat, l'architecture à grands traits » s'est tenue à la Cité de l'architecture et du patrimoine du 24 octobre 2012 au 7 janvier 2013 (Simon Texier, commissaire).
- 28 Il s'agit du projet de métro aérien Poma 2000 présenté par la société Pomagalski à Alpexpo en 1974 et objet de plusieurs essais. Ce moyen de transport automatique comprenant plusieurs cabines de 23 places aurait dû relier la Villeneuve au centre ville de Grenoble. Pour plus d'informations : Arnaud Oudard, « Le Poma 2000 : “ Et si le tramway n'existait pas...” » [en ligne] Disponible sur : http://snotag.free.fr/dossiers_snotag/dossier_poma.php3 (consulté le 10 avril 2017).
- 29 Il est probablement fait allusion au Wuppertaler Schwebebahn qui signifie en français le « train suspendu de Wuppertal ». Cette appellation désigne un système de train monorail suspendu imaginé par Eugen Langen et mis en œuvre à partir de 1900 dans la ville de Wuppertal en Allemagne. La date précoce de cette réalisation encore en fonctionnement lui confère aujourd'hui le titre de système monorail le plus ancien du monde. « Schwebebahn » [en ligne] Disponible sur : <https://www.schwebebahn.de/> (consulté le 10 avril 2017).
- 30 Le quartier 1 correspond à l'opération de l'Arlequin dont les maîtres d'ouvrage principaux sont l'OPAC 38 et la SDHLM de l'Isère, tous deux bailleurs sociaux. D'autres maîtres d'ouvrage privés ont également contribué à l'opération.
- 31 Cette mention désigne probablement l'ensemble d'habitation Résidence 2000.

- 32 Célestin Freinet est un instituteur et pédagogue français (1896-1966) à l'origine d'une pédagogie nouvelle centrée sur l'apprentissage de l'élève, plutôt que sur la manière d'enseigner les disciplines. L'une de ses caractéristiques repose sur l'expression libre et l'organisation coopérative du travail des enfants entre eux.
- 33 GAP est l'acronyme de Groupe Architecture et Pédagogie.
- 34 Située entre l'Isère et le Drac, la ville de Grenoble est très exposée aux risques d'inondations. L'État imposant de limiter ces risques, les immeubles de l'opération de la Villeneuve de Grenoble ont été surélevés à un mètre au-dessus du niveau naturel du sol.
- 35 La supérette était située dans la crique centrale, accrochée à la galerie tel un équipement. Elle était située en face du CES-Maison de quartier.
- 36 Se référer en particulier à Jean-François Augoyard, *Pas à Pas : essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*, Paris, Éditions du Seuil, coll. « Espacements », 1979. Un numéro de *Caravansérail* en préparation présentera un itinéraire à la Villeneuve avec Jean-François Augoyard.
- 37 SDH ou SDHLM est la Société Dauphinoise pour l'Habitat. Elle a pour objet la construction et la gestion de logements à destination des populations à revenus modestes.
- 38 Aubecq est une marque d'ustensiles, de poêles et de cuisinières. Ils ont fourni les murs-rideaux des immeubles de la Société Dauphinoise pour l'Habitat.
- 39 Le Faserite est un papier mouillé projeté donnant un aspect crépi. Il est souvent d'aspect blanc-crème.
- 40 Zone urbaine sensible : les territoires définis en ZUS sont les cibles prioritaires de la politique de la ville entre 1996 et 2014.
- 41 Il est fait ici allusion à Alain Carignon ancien maire de Grenoble (1983-1995) et ancien ministre (1986-1988 ; 1993-1994).
- 42 Locaux communs résidentiels : les LCR sont des espaces partagés entre résidents. À l'Arlequin, il existait des locaux collectifs de type cuisine avec un grand séjour permettant par exemple de faire un repas avec la famille élargie, fêter un anniversaire, faire une réunion... D'autres locaux permettant d'entreposer des poussettes et vélos étaient également mis à disposition. Les divers mésusages ont souvent conduit à leur fermeture. De nombreuses opérations contemporaines d'habitat partagé proposent des espaces communs de ce type, comme une buanderie, une remise, un garage à vélos ou bien une chambre d'amis, une salle de réunion... L'échelle des opérations est souvent de moins grande envergure et il y a très fréquemment une cooptation des habitants entre eux.
- 43 CES, Collège d'enseignement secondaire : ce type d'établissements scolaires voit le jour en 1963 et disparaît lors de la création du « collège unique » instauré par la réforme Haby en 1975.
- 44 Il s'agit de l'actuel Collège Lucie Aubrac construit à la fin des années 1990.
- 45 Il s'agit du silo de la crique centrale.



Un montage vidéographique de cette rencontre entre une partie des concepteurs d'origine de la Villeneuve de Grenoble et l'équipe chargée de sa réhabilitation a été mis en ligne sur le site internet de BazarUrbain, rubrique « actualités » et/ou « vidéos ». Réalisation : Marie-Christine Couic et Marion Pin-Guillard.

Ce montage est accessible en scannant le QR-Code ci-dessus ou se rendant à l'adresse web suivante : <http://www.bazarurbain.com/2294/villeneuve-de-grenoble-retrospective-video-2010/>

porfolio 1

Honoré Parise

Les débuts de la Villeneuve de Grenoble

Honoré Parise (1938-2015) était un grenoblois d'origine italienne, passionné par l'image et la photographie. Après des études de sciences, il commença une carrière d'enseignant dans les années 60 au lycée technique Jean Bart (aujourd'hui lycée André Argouges) à Grenoble. Les mutations de l'imprimerie de cette époque, comme le passage de la typographie à la photocomposition, mais aussi les nouvelles technologies de l'audio-visuel l'enthousiasmèrent alors tant qu'elles finirent par devenir l'objet même de ses enseignements au CES de la Villeneuve. Il anima par la suite le Centre Audio-Visuel (CAV créé en 1972 et aujourd'hui Maison de l'Image) de la Maison de quartier de la Villeneuve et c'est sans doute à cette période qu'il prit les clichés présentés ici. Ce centre lui permit également de participer à la création d'un réseau de télévision de quartier (vraisemblablement le premier du genre). Cette expérience a sans doute contribué à ce qu'il prenne, dans les années 80, des fonctions d'ingénieur au sein du Syndicat intercommunal de prestations informatiques (aujourd'hui SITPI) pour participer à la réalisation du premier réseau câblé de l'agglomération grenobloise et à celle de Télise (télématique en Isère) pour développer des services grand public sur Minitel. Par la suite, il a retrouvé l'enseignement, à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble, où il a œuvré jusque dans les années 2000. Il y enseignait les cultures techniques urbaines en se référant aussi bien à l'impact du TGV sur le territoire que celui du développement de la télévision et du câble.

Comme en témoigne Jean-Claude Duclos, alors directeur du Musée Dauphinois, dans le cadre de l'exposition « Mémoires d'exils » (2008), ou notre propre découverte de boîtes de diapositives oubliées, Honoré Parise laissait utiliser ses travaux photographiques avec une grande générosité et ne semblait pas beaucoup se soucier de leur devenir. C'est pourquoi présenter ici quelques uns de ces trésors oubliés est pour nous une grande joie.

légendes des images

1. Séance de travail au Centre audio-visuel de la Villeneuve, aujourd'hui Maison de l'image.
2. Mise en couleur des façades.
3. Mise en place de la signalétique géante.
4. Essai de couleur de façade.
5. Toitures des équipements publics, depuis le parc.
6. Silo n°3 de la crique centrale.
7. Hall, avec les boîtes aux lettres d'origine.
8. Jardinière d'un logement.
9. Descente d'enfants vers le parc à l'emplacement de l'actuel *Arbre Fruité*, restaurant associatif « chantier d'insertion » à destination de femmes en difficultés.



*Mais qui a donc pris ces photos ?
À la poursuite d'Honoré Parise...*

C'est à l'automne 2017, à la Cité des Territoires qui accueille l'Institut d'urbanisme et de géographie alpine, que Frédéric Cantaroglu, ancien élève et ami d'Honoré Parise, attire l'attention de Jean-Michel Roux sur deux boîtes de diapositives, oubliées dans son ancien bureau. Ces clichés de la Villeneuve de Grenoble en construction nous interpellent d'autant plus qu'ils sont magnifiques. Les compositions s'équilibrent dans des cadrages soignés et les couleurs d'une Villeneuve... neuve éclatent !

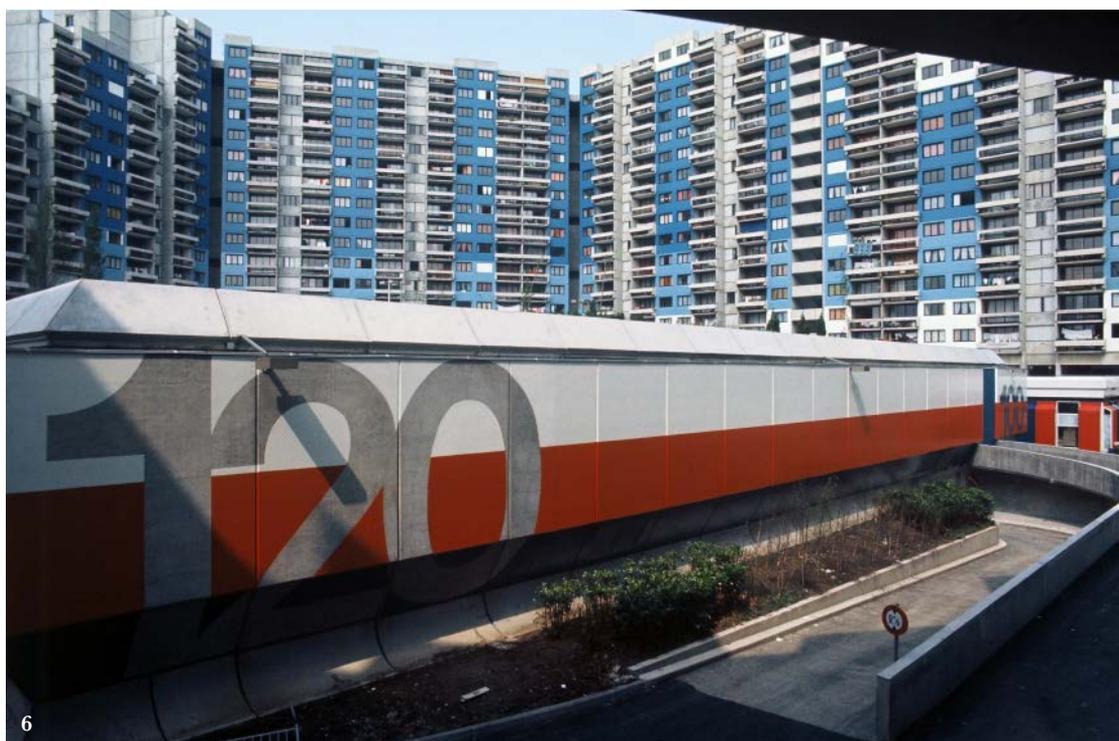
Ces qualités, comme le caractère historique de ces images, nous font immédiatement souhaiter les publier dans le premier numéro de notre revue, consacré aux débuts de la Villeneuve. Mais il fallait pour cela en retrouver l'auteur,

alors incertain. L'hypothèse du professionnel ou de l'amateur très averti nous amène rapidement sur la piste d'Honoré Parise et c'est l'exposition à la Plateforme de Grenoble « Corps engagés : travailleurs immigrés à Grenoble » (du 31 octobre au 25 novembre 2018) qui va nous permettre de résoudre le mystère. Logan Charlot de la Maison de l'image est contacté et il confirme notre hypothèse : Honoré Parise est bien l'auteur des diapositives en notre possession. Grâce à lui nous entrons en contact avec sa fille, Marion Parise, qui nous autorise généreusement à publier les images de son père. Consciente de l'importance du fonds d'archives dont elle dispose, et dans l'attente que celui-ci rejoigne les Archives départementales, elle nous autorise à les reproduire dans cette publication.











7



8



hommage 1

Jean-Yves Petiteau

par Nicolas Tixier et Xavier Dousson

Jean-Yves Petiteau (1942-2015) était sociologue. Depuis plus de 30 ans, il réalisait des *itinéraires*. Cette méthode, il la définissait comme étant :

« Une démarche centrée sur l'écoute sensible de ceux qui interrogent dans leur culture et expérience quotidienne le territoire réel et imaginaire qu'ils habitent. Leur récit déstabilise tout travail d'enquête savante ou journalistique fondé sur le recueil d'un témoignage ou d'une opinion. Leur prise de parole inaugure par l'énonciation de références et contextes d'ordinaire négligés ou invisibles "un passage à l'acte" qui agence dans l'espace/temps des rapports qui construisent et ménagent un territoire. »

BazarUrbain a été invité régulièrement par Jean-Yves, Cherif Hanna et Saweta Clouet (ENSA de Nantes) à travailler sur le territoire de l'Estuaire de la Loire, entre Nantes et Saint-Nazaire. En retour, Jean-Yves est souvent intervenu dans nos enseignements respectifs, à l'école supérieure d'art de l'agglomération d'Annecy, à l'ENSA Paris-Val de Seine, à l'ENSA Paris-Malaquais et à l'ENSA de Grenoble. Plus récemment, le Master design urbain de l'Institut d'urbanisme de Grenoble a appliqué la méthode des itinéraires avec les habitants de la Ville-neuve d'Echirolles.

Jean-Yves comptait beaucoup pour nous. Non seulement pour ses apports méthodologiques et théoriques, sur la marche, l'écoute et la parole, que nous mobilisons dans nos travaux dès que nous en avons l'occasion, mais surtout comme compagnon de route et ami fidèle.

Il nous restait tant à faire ensemble.

prolongements :

- * Pour un aperçu de la méthode des itinéraires, voir : Jean-Yves Petiteau et d'Elisabeth Pasquier, « la méthode des itinéraires : récits et parcours » paru dans l'ouvrage collectif dirigé par Michèle Grosjean et Jean-Paul Thibaud, *L'espace urbain en méthodes*, Marseille, Éd. Parenthèses, 2001, pp. 63-77.
- * Pour un aperçu de son travail pédagogique, voir l'article de Cherif Hanna et Jean-Yves Petiteau, « le projet n'est plus là où il était ! Projets participatifs et déplacement du rôle de l'architecte » in *Lieux communs*, les cahiers du LAUA, n° 17, *Les mondes de l'architecture*, janvier 2015, pp. 258-262.
- * Voir également les publications des membres de BazarUrbain sur Jean-Yves Petiteau : Xavier Dousson, « Jean-Yves Petiteau (1942-2015), marcher, écouter, penser », *Archiscopie*, n° 3, juillet 2015, pp. 95-98 ; Jean-Yves Petiteau et de Bernard Renoux, *Dockers à Nantes. L'expérience des itinéraires*, Didier Tallagrand, Nicolas Tixier, Maïlys Toussaint (direction éditoriale), ESAAA éditions, avec le soutien de l'ENSA Nantes, diffusion Les Presses du Réel, Dijon, septembre 2018.



**Jean-Yves Petiteau, Cherif Hanna, leurs étudiants et BazarUrbain
sur le terrain de l'estuaire de la Loire (Estuaire 2029 – ENSA de Nantes)**

(Photographie : Nicolas Tixier, le 9 mars 2012)



**Itinéraire de Jean-Yves Petiteau à Nantes
accompagné par Xavier Dousson**

(Photographie : Yann Rocher, le 4 juillet 2013)

BazarUrbain

Charles Ambrosino, Suzel Balez, Marie-Christine Couic, Xavier Dousson, Karine Houdemont, Steven Melemis, Jean-Michel Roux, Nicolas Tixier, Peter Wendling.

Anciens membres de BazarUrbain

Catherine Aventin, Catherine Ladet (†), Philippe Marin.

•

Numéro préparé, mis en page et édité par

Suzel Balez et Xavier Dousson.

Contributions pour ce numéro

Charles Ambrosino, Suzel Balez, Marie-Christine Couic, Michel Corajoud, Xavier Dousson, Claude Fourmy, Sibylle Le Vot, David Liaudet, Steven Melemis, Honoré Parise, Jean-Michel Roux, Nicolas Tixier.

Remerciements

Laure Brayer, Frédéric Cantaroglou, Logan Charlot (Maison de l'image, Grenoble), Saweta Clouet, Gaël Crenne, Diane De Chilly, Claude Fourmy, Chérif Hanna, Sibylle Le Vot, David Liaudet, Dorian Martin (Agence d'urbanisme de la Région grenobloise), Pierre Mignotte, Marion Parise, David Peycéré (Archives d'architecture du XX^e siècle), Marie Pouzenc, Alexandre Ragois (Archives d'architecture du XX^e siècle), Yann Rocher.

Image de couverture

Honoré Parise, Chantier de la Villeneuve de Grenoble, cliché non daté, début des années 1970.

•

ISBN

978-2-9545249-1-7

Dépôt légal

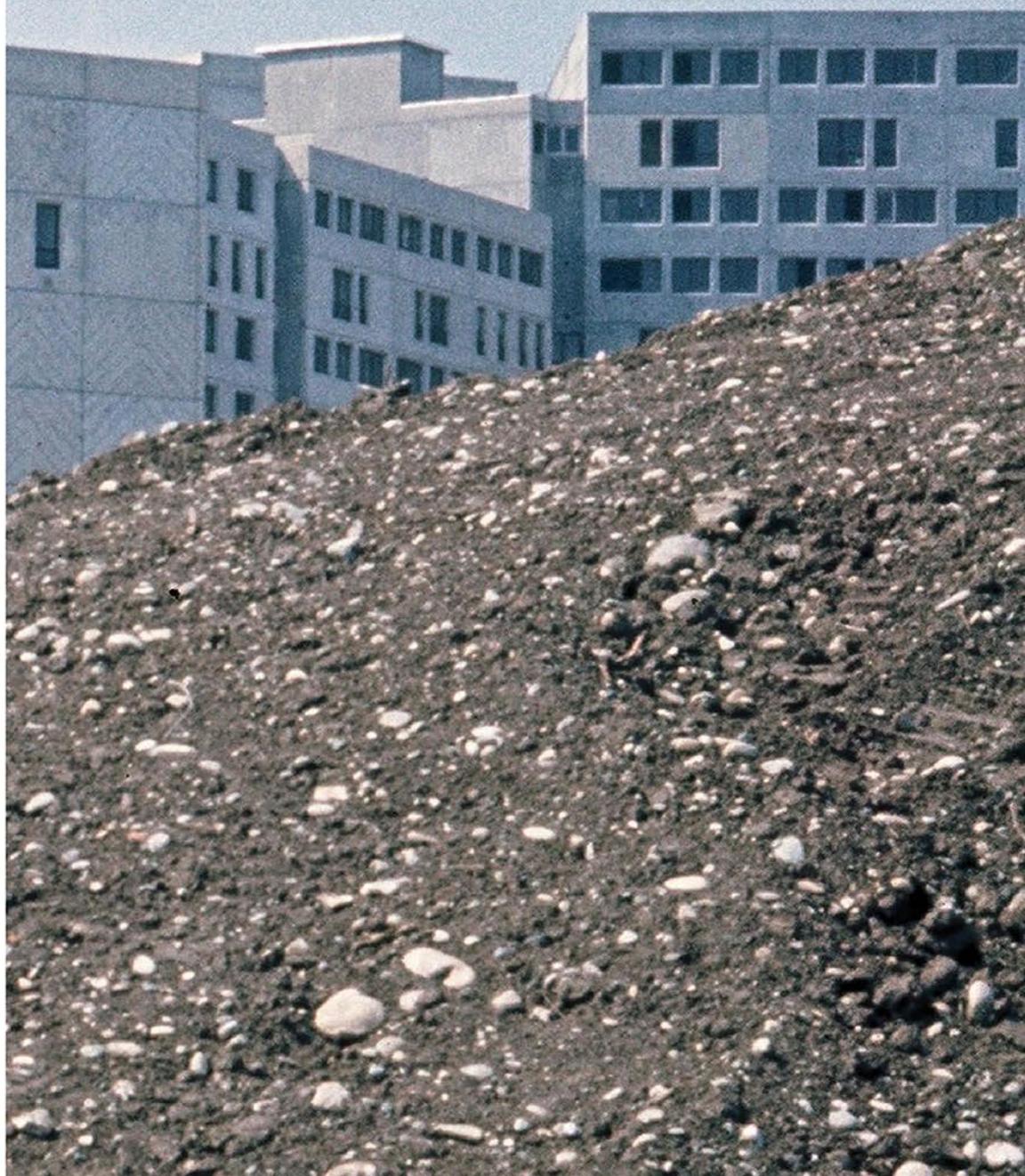
BazarUrbain éditions, printemps 2019
www.bazarurbain.com

Imprimeur

Pixartprinting (Italie)

•

BazarUrbain est un collectif pluridisciplinaire qui intervient sur l'espace urbain construit et social par la réflexion et l'action sur les usages, les ambiances et la conduite de projet. Composé de praticiens, d'enseignants et de chercheurs de différentes disciplines, **BazarUrbain** développe, avec un fort ancrage au terrain, des méthodes d'appréhension, d'analyse et de construction du projet en impliquant au mieux l'ensemble des acteurs. Nous faisons l'hypothèse que les acteurs qu'ils soient habitants, techniciens, élus, associatifs, etc. sont les plus à même de révéler et d'exprimer les potentiels des lieux, dont ils sont de fait les principaux experts.



Ce numéro contient :

Un texte collectif présentant BazarUrbain, un hommage à Jean-Yves Petiteau et un vaste dossier sur la Villeneuve de Grenoble, intitulé « Rétrospective », exposant les échanges tenus le 10 février 2010 entre les concepteurs d'origine du quartier (AUA, architectes d'opération, maîtrise d'ouvrage) et l'équipe de maîtrise d'œuvre à l'époque retenue pour sa rénovation (Interland, Lacaton & Vassal, BazarUrbain). Ce dossier est ponctué de plusieurs « contrepoints » qui sont autant de compléments utiles et/ou poétiques, autant de visions différentes pour approcher la complexité de la Villeneuve de Grenoble (textes, documents d'archives, dessins inédits, photographies historiques et contemporaines, etc.). Il est également accompagné d'un portfolio de vues du quartier réalisées par Honoré Parise dans les années soixante-dix.

Contenu des prochains numéros :

L'itinéraire de Jean-François Augoyard à la Villeneuve de Grenoble, un recueil des paroles habitantes à la Villeneuve de Grenoble...

12 €



utopie

