

De Cergy à Wuhan

Itinéraire de Clément Noël Douady

Focus sur Clément Noël Douady dans le cadre de la balade Cergy Ville-Passerelle avec les étudiants de l'Université de Shenzhen.



Présentation :

Clément Noel Douady est né en 1936. Il est urbaniste architecte.

Il fait partie de l'équipe de la mission d'aménagement de la ville nouvelle de Cergy dirigée par Bernard Hirsch de 1966 à 1971. Il y a ensuite joué un rôle de concepteur coordinateur dans certains quartiers jusqu'en 2003. Il a travaillé sur des plans d'urbanisme notamment à Conflans Sainte-Honorine. Diplômé universitaire de langue et civilisation chinoise, il a enseigné à l'université de Wuhan en Chine de 2004 à 2014. Il a écrit de nombreux ouvrages, dont « Lire la Ville chinoise ».

Le concept des passerelles de Cergy :

Bernard Hirsch, in « L'invention d'une ville nouvelle » :

« L'originalité de cet urbanisme est un système de passerelles qui permet de circuler dans la ville nouvelle. Clément Noel Douady, urbaniste-architecte propose que, dans le centre de Cergy, les piétons et les cyclistes circuleront sur des chemins indépendants des voies réservées aux voitures.

Il propose que les routes soient en tranchées et que les autres cheminements soient en remblais, le franchissement des voies étant assurés par des passerelles. Il souhaite que ces digues soient construites tout de suite, qu'on y enfouisse une fois

pour toutes les canalisations et que l'on fasse l'aménagement définitif : revêtement, plantations, candélabres de façon que les piétons puissent circuler sans se croquer les pieds et sans rencontrer un seul camion ou bulldozer.

C'est ce que nous avons appelé la ville polder (vaste étendue endiguée et asséchée, conquise sur la mer, sur les marais littoraux ou sur des lacs, située à une cote inférieure au niveau maximal du plan d'eau).

Les voies automobiles sont courbes, pour éviter les vitesses excessives et elles sont légèrement entaillées dans le terrain naturel. Un réseau de chemins pour piétons et cyclistes passe en remblais et franchit les routes par des passerelles. Il dessert les écoles et le centre, si bien que sans franchir une marche et faire de détour, l'enfant peut aller seul à l'école et la ménagère faire son marché sans rencontrer une voiture ».

Intervention CN Douady - L'enfance d'une ville – Réalisation Éric Rohmer – 1975

« Ce que l'on a cherché, c'est d'éliminer la voiture dans la mesure du possible... De lui faire une place dans laquelle elle serait relativement bien, c'est-à-dire qu'elle ne gêne pas. A partir de cela, on peut aménager sur le reste de la ville sans être gêner par ça. Alors, c'est ce que l'on a fait ici. On a cherché à enfoncez la voiture dans la terre, du moins creuser un petit peu les voies, de façon à ce que les piétons puissent passer par-dessus et de façon à ce que, d'un quartier à un autre, on puisse passer par ces passerelles dans des rues réservées aux piétons, c'est-à-dire dans lesquelles les enfants peuvent jouer en toute tranquillité, les personnes âgées peuvent également circuler sans aucun risque. Et, au fond, on a un sentiment de liberté, j'ai l'impression..., entre les maisons, les écoles, les commerces. On peut aller pratiquement partout, à pied ou en vélo. On aurait voulu que ce soit des rues comme dans les rues traditionnelles, c'est-à-dire en particulier les commerces, les boutiques. Mais, quand on l'a fait, on s'est trompé parce que l'on croyait avoir à faire comme toutes les villes qu'on connaît. Mais, on s'est aperçu qu'on ne peut plus faire de ville comme ça, en particulier parce que le commerce, maintenant, ne veut plus se mettre sur le bord de ces petites rues. Il se réfugie, il se rassemble dans ces grands centres commerciaux, ce qui fait que l'on a perdu ce qui faisait l'animation des rues traditionnelles... »

Les villes Yin et Yang :

CN Douady, in « La jaune et la rouge » Avril 2013 – Morphocity

« La forme régulière dominante dans les capitales du Nord, Pékin ou Xi'an, se rattache à l'organisation sociale hiérarchique prônée par Confucius. On lui a opposé la forme plus souple des villes d'eau du Sud, forme qu'on peut retrouver par exemple dans l'ancien Shanghai ou les trois bourgs constituant Wuhan, et où la conformation aux données naturelles évoque l'harmonie entre l'homme et la nature, recherchée dans le taoïsme par Laozi et Zhuangzi »

« Dans l'urbanisme moderne, la conception géométrique régulière, inspirée du yang, principe masculin, laisse aujourd'hui davantage de place à la forme souple du yin,

principe féminin, amorçant un développement urbain plus durable. Une ville chinoise, c'est carré. »

Cette assertion fait référence à un texte datant de plusieurs siècles avant notre ère et traitant plus précisément de la création d'une capitale. Ce texte préconise d'édifier en premier lieu, sur un terrain plat, une enceinte carrée orientée nord-sud et est-ouest, munie de trois portes sur chaque côté et de neuf larges voies intérieures dans chacune des deux directions. Puis d'y implanter le palais du souverain, avec le marché à proximité.

Les choses ne sont pas si simples. Même si, dans les capitales du Nord, les extensions proches s'efforcent de reproduire hors les murs le même type de quadrillage régulier, les éléments naturels et les nécessités pratiques conduisent à introduire d'autres formes comme les tracés souples des plans d'eau, les tracés spontanés ou l'arrondi des périphériques à Pékin, ou encore le changement d'orientation à la rencontre des reliefs à Xi'an. Inversement, les villes d'eau du Sud ont pu voir leur souplesse initiale raidie, au moins localement, par une organisation orthogonale. À Wuhan, autour de la résidence princière d'un parent de l'empereur devenu «roi du pays de Chu», ou à Shanghai, au nord de la ville chinoise, lors de l'installation des étrangers puis lorsqu'un nouveau centre y a été conçu par les Chinois eux-mêmes.

Si l'on rapproche la ville régulière du yang (versant ensoleillé, ou relief érigé, principe masculin) et la ville organique du yin (versant ombreux, ou zone humide, principe féminin), il est tentant tout d'abord de suivre le classement selon ces deux catégories. L'examen plus détaillé montre que, selon la formule chinoise, dans un passé récent, c'est la conception géométrique «régulière», appliquée sans nuance, qui a prévalu dans le développement urbain chinois. Les tours qui s'érigent comme dans un concours de hauteur dans le quartier Pudong, à Shanghai, expriment plus un désir de puissance qu'une sensibilité à l'environnement.

De même, la voirie nouvelle qui découpe la périphérie de la plupart des grandes villes adopte la forme d'un vaste quadrillage, délimitant des îlots rectangulaires d'une vingtaine d'hectares concédés à un promoteur unique, pour des programmes de logement suivant quelques types répétitifs, et pouvant accueillir plusieurs milliers d'habitants sans autres équipements que ceux directement nécessaires à l'habitat. Mais la Chine connaît des processus d'évolution plus rapides que nous ne l'imaginons.

Les notions d'environnement et de développement urbain durable sont désormais intégrées par les universités, ou par les agences d'architecture qui se préparent à ce futur marché.

Le retour du yin : Une nouvelle approche de l'armature urbaine se met en place. Les grandes villes d'un même secteur géographique, par exemple Pékin et Tianjin, se considéraient comme concurrentes. Le nouveau concept de « grande région urbaine », ou plus simplement de « groupe de villes », apparu en 2008, regroupe dans une stratégie commune ces grandes villes, avec souvent une vocation collective particulière à l'échelle nationale. :

Circulation douce et axe commercial Les fortes densités sont aujourd'hui considérées comme plus favorables à la ville durable que l'étalement urbain, en raison de leur

cohérence avec les transports en commun. Pékin, Shanghai, mais aussi bien d'autres villes, comme Wuhan, développent un réseau de métro au rythme approximatif d'une nouvelle ligne chaque année. En ce qui concerne les « circulations douces », la tradition cycliste chinoise a été un temps contrariée au bénéfice de la circulation automobile. Quelques signes montrent une inversion de ce mouvement, comme le développement dans plusieurs villes d'un Vélib analogue à celui de Paris. Notons aussi les grands axes commerciaux réservés aux piétons, dans les grandes villes, comme la rue Wangfujing à Pékin, la rue de Nankin à Shanghai ou la rue Jiangnan à Wuhan.

Un retour à l'équilibre : Dans le domaine de l'environnement aussi, si l'on reconnaît une brutalité yang dans le développement effréné de l'urbanisation chinoise récente, on sent percer une certaine tendresse yin dans l'esquisse d'un développement urbain plus durable. Il y a désormais un peu de yin dans le yang, amorce d'un retour à l'équilibre. Globalement, l'empreinte écologique de la Chine égale désormais celle des États-Unis, mais avec une population cinq fois supérieure en nombre : chaque Américain pollue donc autant que cinq Chinois. Si chaque Chinois souhaite accéder à un niveau de vie équivalent à celui de l'Américain d'aujourd'hui, mais sous une forme supportable par la planète, ce progrès doit s'accompagner d'une réduction parallèle de l'empreinte écologique. Dans cette perspective le yin aura un bel avenir devant lui, et un retour de la culture taoïste pourrait constituer une ressource appréciable à cet effet.

La notion de patrimoine en Chine

Sur le traitement différent entre patrimoine chinois et étranger, rappelons que, dans une certaine tradition chinoise, le patrimoine n'est pas matériel, mais immatériel, comme l'a relevé Pierre RYCKMANS [LEYS 1991], et avant lui Victor SEGALEN 1910 : *"L'immuable n'habite pas vos murs, mais en vous, hommes lents, hommes continuels..."* *Le patrimoine immatériel ainsi transmissible n'est pas l'objet construit, mais la capacité de le construire à nouveau, si besoin est avec adaptation.* »

Extrait d'interview de CN Douady à Unidivers , web culturel breton

Dans la physionomie d'un réseau viaire, nous avons vu que l'histoire a un poids considérable. Vous qui avez aussi participé à la construction de villes « nouvelles », quels sont alors les paramètres majeurs qui font que l'urbaniste ne part pas d'une feuille blanche ?

« Il y a d'abord tout un ensemble de données naturelles : l'orientation, les formes du relief, le tracé des cours d'eau, les rives des plans d'eau. Il y a aussi les formes apportées par l'homme dans ses parcours et son installation à la surface de la Terre. Les tenants du Mouvement Moderne (dit aussi Progressiste) qui a fleuri au XXe siècle ont prétendu pouvoir en faire « table rase », préférant intervenir en terrain plat (ou aplani) avec des tracés géométriques pour une ville dite « régulière ». À Cergy-Pontoise, nous avons eu une approche différente (dite Culturaliste) tenant compte des données naturelles et des traces historiques. Ainsi, les nouvelles formes urbaines s'inspirent du site et des traces de l'occupation rurale. »