

# Histoire de l'urbanisme contemporain



COLLECTIF CITOYEN DE MIONS  
7-9 allée du Château, 69780 MIONS

**COLLECTIF CITOYEN DE MIONS**

**Conférence débat**

**« Histoire de l'urbanisme contemporain ! »**

**Jeudi 06<sup>2018</sup> Déc. 19h30**

**Intervenant : Jean-Claude GALLETY**  
ARCHITECTE - URBANISTE - PROFESSEUR D'UNIVERSITE

**MAISON DES SENIORS MIONS (RUE DE LA LIBERTE)**

► **ENTREE LIBRE**

<http://collectifcitoyenmion.pagesperso-orange.fr/>  
Possibilité d'assiette anglaise 6 €  
Réservation au plus tard lundi 3 décembre sur [cmmions@gmail.com](mailto:cmmions@gmail.com)

## THEORIES QUI ONT GOUVERNE L'URBANISME ET L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE DEPUIS LA REVOLUTION INDUSTRIELLE .

On distingue plusieurs époques depuis la révolution industrielle du XIX<sup>e</sup> siècle.

\*Les grands centres urbains ont été largement encerclés par des bidonvilles où vivait une population ouvrière misérable dans des conditions humaines et sanitaires épouvantables. Un certain nombre de tentatives, souvent menées par des industriels s'inspirant de la doctrine sociale de l'église, ont été menées pour construire des cités ouvrières décentes avec tout un tas de services intégrés. Cela partait de bons sentiments, mais ces réalisations, peu nombreuses, ont été loin de se généraliser.

Parallèlement la période haussmannienne de rénovation des grands centres urbains a profondément modifié l'urbanisme (surtout à Paris), avec des grands boulevards communicants, aménagement des adductions diverses (eau, gaz...) et des évacuations des eaux usées. Les façades étaient considérées comme partie intégrante de l'embellissement de la ville, et donc soumises à des permis de construire stricts (en pierre).

**\*En 1933 se tint, au cours d'une croisière en Méditerranée, le Congrès International d'Architecture Moderne (CIAM) qui aboutit à une série de recommandations connue sous le nom de Charte d'Athènes. Cette nouvelle approche de l'urbanisme (impulsée entre autre par LE CORBUSIER) a eu une influence considérable pendant près de 40 ans. Il s'agissait de prendre en compte, au départ, les besoins de la population, et de créer des zones plus ou moins indépendantes correspondant à l'habitat, le travail, les loisirs et enfin les infrastructures de transport. Dans les années de reconstruction d'après la II<sup>e</sup> guerre mondiale, Le Corbusier a retravaillé cette charte, en se l'appropriant un peu au passage, et a imaginé la construction de grandes barres d'immeubles intégrant logements, magasins et lieux de loisir (entre autres la « cité radieuse » de Marseille que les locaux appellent « la cité du fada »).**

**\*Arrivent les années 70/95 où les canons d'urbanisme changent ; il faut séparer complètement les divers usagers afin de les sécuriser. Les voitures et tous les transports sont confinés au niveau du sol, voire en dessous, et les piétons doivent vivre à 6 mètres au-dessus, les communications se faisant par des systèmes de passerelles. On conçoit des blocs d'immeubles avec des culs de sac pour garer les voitures, avec au centre des espaces verts, et aucune possibilité de traverse. Là encore, les choses sont pensées pour des espaces indépendants véhicules/piétons.**

**\*Cette conception s'avérant peu pratique et peu opérante, on revient après 1995 à une autre conception radicalement différente : tout le monde doit cohabiter, mais en harmonie et sécurité. Cela implique de discipliner chacun, et au premier chef les automobilistes, en imaginant tout un tas d'innovations destinées à réduire la vitesse et de respecter les piétons et les vélos. C'est toute la voirie qui est à repenser et à restructurer ; ce sera le sujet de la prochaine conférence.**