POLITECNICO DI TORINO
Repository ISTITUZIONALE

L’île qui change sans changer. La reconfiguration du regard sur l’île de la cité depuis les années cinquante à nos jours

Original
L’île qui change sans changer. La reconfiguration du regard sur l’île de la cité depuis les années cinquante à nos jours / Campobenedetto, D.. - ELETTRONICO. - (2025), pp. 78-89. (Paris, Notre-Dame, ses abords et l’Ile de la Cité Parigi 7-8 Giugno 2021; 31 Marzo 2022).

Availability:
This version is available at: 11583/3006213 since: 2025-12-29T12:23:00Z

Publisher:
Centre de recherche universitaire Histoire culturelle et sociale de l'art

Published
DOI:

Terms of use:

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

Publisher copyright

(Article begins on next page)

09 September 2026

UNIVERSITÉ PARIS 1 PANTHÉON-SORBONNE
CENTRE DE RECHERCHE HiCSA
(Histoire culturelle et sociale de l'art - EA 4100)

HiCSA Éditions en ligne

PARIS, NOTRE-DAME, SES ABORDS ET L'ÎLE DE LA CITÉ

Actes des journées d'étude des 7 et 8 juin 2021 et du 31 mars 2022

Textes rassemblés et présentés par Jean-François Cabestan,
assisté de Jean-Baptiste Pinel Ségala,
doctorant à l'Université Toulouse Capitole

Pour citer cet ouvrage
Jean-François Cabestan, Jean-Baptiste Pinel Ségala (éd.), *Paris, Notre-Dame, ses abords et l'île de la Cité*, Actes des journées d'étude des 7 et 8 juin 2021 et du 31 mars 2022, Paris, site de l'HiCSA, mis en ligne en novembre 2025.

ISBN : 978-2-491040-25-3

SOMMAIRE

Jean-François Cabestan, Introduction. Paris, Notre-Dame, ses abords et l'île de la Cité 4

I) REPÈRES HISTORIQUES ET ÉTAT DES LIEUX

Laurent Favrole, Le parvis Notre-Dame : analyse d'un cas d'espèce 17

Pierre Coffy, La Cité pendant l'époque des Lumières : premiers jalons d'une reconfiguration de l'île 30

Simon Texier, Une couronne de jardins autour de Notre-Dame 41

Nathalie Simonnot, Le projet d'André Hermant et de Jean-Pierre Jouve pour le parvis de Notre-Dame de Paris (1969-1974) 49

Sophie Descat, Le Corbusier et l'île de la Cité au filtre du XVIII^e siècle : hardiesse et corporalité du projet urbain 58

II) ÉTUDE DE CAS D'ESPÈCES À L'ÉTRANGER : EN ESPAGNE, EN SUISSE, EN BELGIQUE ET EN FRANCE

Daniele Campobenedetto, L'île qui change sans changer. La reconfiguration du regard sur l'île de la Cité depuis les années 1950 à nos jours 78

Pere Jordi Figuerola Rotger, The Sagrada Familia temple in Barcelona and its urban setting 90

Nott Caviezel, Le parvis de l'abbaye d'Einsiedeln, Suisse 102

Claudine Houbart, Serge Kempeneers, Le parvis de la cathédrale de Bruxelles : quelques jalons de son histoire à l'époque contemporaine 112

Florent Paoli, Le réaménagement du parvis de la cathédrale de Reims 124

Angèle Denoyelle, Lecture paysagère sensible du parvis de la cathédrale de Reims 132

III) POINTS DE VUE CRITIQUES

Richard Wittman, Memory and public debate around Notre-Dame, 1780-2019 141

Danièle Hervieu-Léger, Typologie historique des configurations de sens de l'inscription des cathédrales dans la ville 155

Jean-Michel Leniaud, Le projet de musée Notre-Dame : le roman des occasions perdues 161

Emmanuel Caille, Non, Notre-Dame de Paris n'est pas une pièce montée 166

Gilles Drouin, Notre-Dame en sa Ville, retrouver et manifester le lien 171

Josep Maria Garcia Fuentes, Building upon Notre-Dame. On the life of buildings 179

Benjamin Mouton, Parvis de Notre-Dame : Un rendez-vous manqué ? 201

Christophe Amsler, Réflexion sur les projets de reconstruction du parvis de Notre-Dame 212

Jean-François Cabestan, Notre-Dame : l'impossibilité d'un parvis 215

II) ÉTUDE DE CAS D'ESPÈCES À L'ÉTRANGER : EN ESPAGNE, EN SUISSE, EN BELGIQUE ET EN FRANCE

L'ÎLE QUI CHANGE SANS CHANGER
LA RECONFIGURATION DU REGARD SUR L'ÎLE DE LA CITÉ DEPUIS LES ANNÉES 1950 À NOS JOURS

DANIELE CAMPOBENEDETTO

Architecte et professeur assistant au département d'architecture et de design à l'école polytechnique de Turin

« Se vogliamo che tutto rimanga com'è, bisogna che tutto cambi »[1]

L'île en question

Considérer une île comme un espace aux limites définies est naturel. L'eau définit l'île comme un objet indépendant, une partie de la ville pouvant être pensée, dessinée et aménagée de manière autonome. Dans cette contribution, j'essaierai d'analyser l'île comme un élément de la modernisation urbaine à Paris qui, avec très peu de changements d'aménagement, a eu des rôles radicalement différents dans les discussions autour de la transformation de Paris après la Seconde Guerre mondiale.

Dans cette analyse, j'aimerais souligner un aspect distinctif de cette période : à la différence d'autres zones parisiennes comme les Halles, où se sont discutés les paradigmes de la patrimonialisation et des modèles d'habitat, ou encore la Villette et Bercy, qui ont exploré des approches de paysage urbain, l'île de la Cité – et particulièrement le parvis de Notre-Dame – est le lieu où le tissu historique de la ville et les exigences de circulation moderne se rencontrent et se mêlent.

Pour approfondir cette dynamique, je reviendrai sur divers plans et documents fondamentaux dans l'élaboration du Plan d'urbanisme directeur (PUD), du Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU), et du Plan d'occupation des sols (POS), ainsi que sur les expériences ayant précédé leur création. Ces documents permettent de retracer deux visions de l'île qui s'entrecroisent et se complètent.

Ces deux perspectives façonnent le récit de la construction du centre de Paris dans la deuxième moitié du XX^e^ siècle : l'une envisage l'île comme un élément

1 Tancredi Falconeri, dans Giuseppe Tomasi di Lampedusa, *Il Gattopardo*, Feltrinelli, 1958.

d'un vaste projet urbain reliant le nord et le sud de la capitale, où la Seine est perçue comme un obstacle à surmonter; l'autre valorise le fleuve comme un vecteur essentiel de la circulation. Ainsi, à une époque où les transformations architecturales sur l'île sont rares, le parvis de Notre-Dame et les rives de la Seine deviennent des éléments des projets de réaménagement du cœur de la capitale.

L'île de la Cité semble donc s'affirmer comme une zone urbaine centrale dans la définition d'une modernité en constante réévaluation, non pas à travers de grands projets, mais par la modification de certains lieux clés, comme le parvis de la cathédrale[2].

Dans ce contexte, la mission confiée à Philippe Bélaval et Dominique Perrault sur l'île de la Cité, plusieurs décennies après les débats que je vais présenter, peut être lue comme une continuité du changement de perspective amorcé au milieu des années 1970. Dans un contexte politique, économique, social et environnemental complètement renouvelé, on peut parfois reconnaître des éléments qui, étonnamment, semblent persister.

Nord-sud : l'île-pont

La réflexion sur le centre de Paris, notamment sur la rive droite, a engagé dans les années 1950 et au début des années 1960 plusieurs pistes d'aménagement, progressivement concrétisées par des projets urbains visant à moderniser le centre de la capitale. Lors de la préparation du Plan d'urbanisme directeur en 1959 (et au niveau territorial dans le PADOG en 1956), plusieurs architectes et urbanistes ont abordé la question cruciale de la circulation entre le nord et le sud de Paris, avec l'île de la Cité au cœur de ces échanges comme point de croisement de la Seine. Tous ces plans, officiels ou non, partagent un objectif commun : résoudre le problème d'une ville engorgée par le trafic automobile, la pression démographique, et la densité croissante du tissu urbain.

C'est en commençant par le remplacement des grands services haussmanniens dans le centre de la rive droite que cette question s'est imposée avec force. À ces réflexions institutionnelles et politiques s'ajoutent de nombreuses expériences, en partie spontanées, en partie issues de positions plus ou moins officielles. Il

2 Antony Sutcliffe, *The Autumn of Central Paris: The Defeat of Town Planning, 1850-1970*, McGill-Queen's Press-MQUP, 1971. Voire les cartes représentant les bâtiments vieillissants du centre et la proportion de maisons construites à différentes périodes dans chaque quartier du centre-ville.

est clair qu'en jeu se trouve l'avenir de Paris, et plus précisément l'idée d'une ville réinventée – un concept qui suscitait alors des avis pas de tout partagés[3].

Certaines propositions de cette période ont reçu une reconnaissance critique internationale (par exemple, Paris Spatial de Yona Friedman ou Paris Parallèle de Claude Parent). Mais en examinant les propositions ayant eu des effets plus concrets, la reconfiguration du centre s'est principalement concentrée autour du boulevard de Sébastopol[4], perçu dans plusieurs de ces expériences comme l'axe privilégié pour la traversée nord-sud de la capitale. C'est sur cet axe que Claude Lecoeur avait imaginé dès 1948 l'un de ses « quatre Champs-Élysées », quatre artères traversant la capitale selon les quatre points cardinaux[5]. Dans son projet d'organisation du réseau d'autoroutes souterraines, Édouard Utudjan identifie également l'axe principal nord-sud en correspondance avec le boulevard de Sébastopol, passant par l'île de la Cité, tout comme le feront Albert Laprade et Jean Brasilier dans leurs propositions[6] (**fig. 1**).

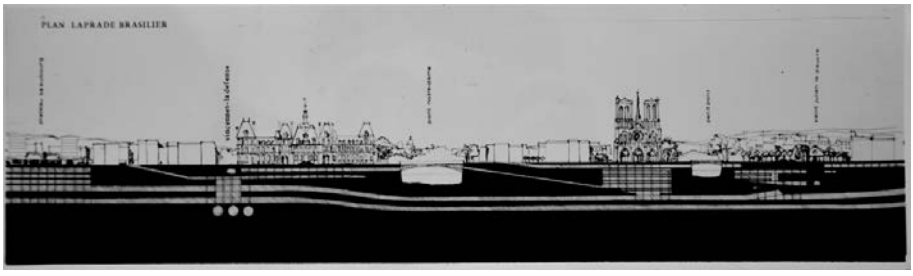

Fig. 1. Plan Laprade - Brasilier pour le centre de Paris, 1957. Étude pour l'amélioration de la circulation Nord-Sud. Archives nationales.

Dans un contexte où, comme mentionné en introduction, peu de transformations architecturales s'opèrent sur l'île, celle-ci acquiert une centralité (à la fois géographique et symbolique) difficile à ignorer dans ces réflexions générales sur la ville. Albert Laprade, lors d'une réunion de la Commission du Vieux Paris le 1er avril 1963, exprime son opposition aux projets qui, selon lui, risquent de dénaturer Paris. Avec Jean Brasilier, ils soulignent l'importance de

3 Comme en témoignent les concours de 1967 pour les Halles et les débats autour des projets du Front de Seine et du quartier des Olympiades.

4 N. Boutet de Monvel, *Plans de Paris (1734 – 1966)*, l'Architecture d'Aujourd'hui, n° 138, p. 5-13. L'article résume plusieurs propositions pour l'avenir de la ville de Paris, en reflétant le débat en cours à l'époque.

5 Claude le Coeur, *Les quatre Champs-Élysées*, Urbanisme, n° 37-38, 1948.

6 Edouard Utudjan, *Architecture et Urbanisme Souterrains*, Robert Laffont éditeur, Paris, 1966.

préserver le patrimoine historique et propose l'utilisation du sous-sol parisien pour la circulation rapide, une solution qu'il juge essentielle pour éviter des erreurs coûteuses aux générations futures :

> « Je me permets enfin de signaler que pour apporter des arguments complémentaires au sauvetage des quartiers historiques, j'ai entrepris avec un jeune Grand Prix de Rome, M. Brasilier, une étude d'ensemble sur la possibilité d'utiliser le sous-sol de Paris pour la circulation rapide (surtout pour les camions) et sur la mise en liaison de cette future circulation avec la banlieue parisienne d'une part et les parkings extra-muros et intra-muros d'autre part. Cette étude que dans dix ans ou dans cinquante ans il faudra reprendre (si personne ne veut la regarder aujourd'hui), j'y vois le meilleur argument que l'on puisse opposer à ceux qui prétendent saccager ce Paris qui représente quelque chose d'unique dans le monde. Et il faut dès maintenant prendre quelques mesures conservatoires pour éviter des erreurs qui coûteraient trop cher aux générations qui nous suivront. »[7].

Laprade ne sera pas écouté, mais il est intéressant de noter que ce qui serait aujourd'hui perçu comme perturbateur (imaginez les délais et les nuisances d'une telle entreprise souterraine dans le centre de Paris) était alors envisagé comme une stratégie de conservation. Les parkings et l'idée de l'île comme point de passage sont, dans la perspective de Laprade, des mesures de sauvegarde pour préserver l'île et la cathédrale[8].

La question pragmatique et spécifique des parkings pourrait sembler déconnectée du débat sur l'île et sur l'avenir du centre de Paris. Au contraire, elle présente des implications importantes, notamment pour le parvis de la cathédrale. Un indice apparaît dans les propositions de réorganisation de la capitale, avec l'étude ambitieuse d'Édouard Utudjan, visant à transférer la circulation rapide de la ville sous terre. Ce déplacement aurait permis de libérer la surface de la congestion, contribuant ainsi à la préservation du tissu historique de la ville. L'urbanisme souterrain apparaissait alors comme une alternative nécessaire pour contrer la « maladie » des villes contemporaines. Dans le cadre de cet axe nord-sud envisagé sous terre, le parvis de Notre-Dame figure parmi les 41 sites désignés pour accueillir un vaste espace de stationnement souterrain, destiné à fluidifier la circulation rapide (**fig. 2**).

7 Communication d'Albert Laprade, membre de l'Institut à la Commission du Vieux Paris – Séance du 1er avril 1963 – Archives de France.

8 *Plan Laprade - Brasilier pour le centre de Paris,* Archives nationales, fonds Laprade.

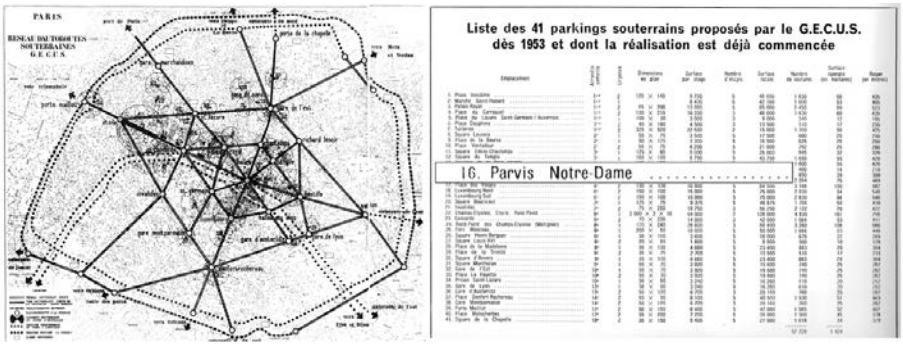

Fig. 2. Edouard Utudjan, « Les Complexes Urbain souterrains, 1953 », dans Edouard Utudjan, *Architecture et Urbanisme Souterraine*, 1967.

Dans cette même période riche en grandes propositions pour repenser Paris, l'architecte Paul Maymont propose une vision encore plus audacieuse : un « Paris sous la Seine ». Il souligne les défis fonciers liés à la fragmentation de la propriété et identifie, une fois de plus, le parvis de Notre-Dame comme l'un des points centraux de sa stratégie. Ce parvis est conçu comme le lieu où l'on pourrait rejoindre le niveau de l'eau du fleuve, sur une surface libérée de la circulation grâce à un vaste parking souterrain sous la Seine (fig. 3).

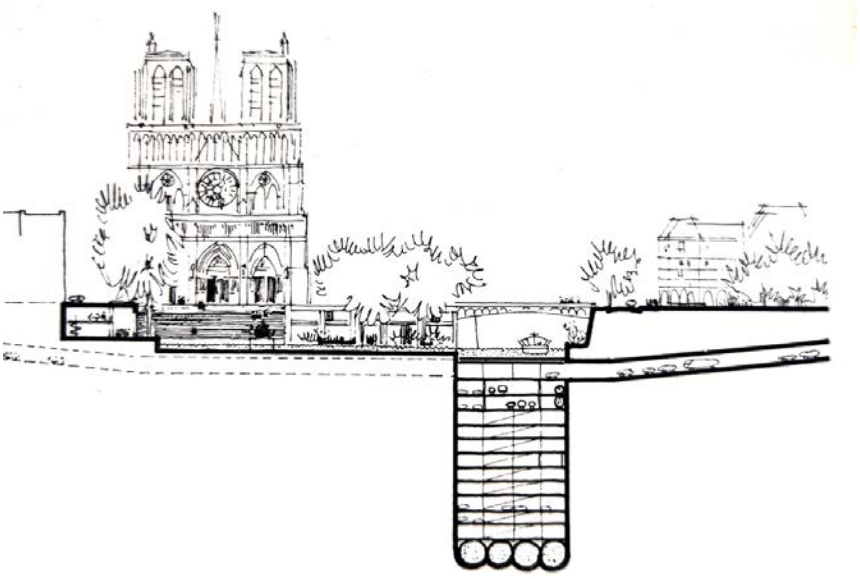

Fig. 3. Paul Mayont, « Proposition pour Pairs. Aménagement de la Seine », *L'architecture d'aujourd'hui*, n. 138, 1968, p. 20-21.

À partir de ces grandes idées d'aménagement pour le centre de Paris – notamment pour la rive droite – la réflexion s'oriente progressivement vers des expériences plus ciblées, identifiant le noyau des services haussmanniens de la capitale comme point de départ pour une transformation profonde de la ville. Parmi ces pistes, on trouve des études d'aménagement qui se concrétisent souvent en véritables projets urbains visant à instaurer un Paris moderne.

Au début des années soixante, le Centre d'Aménagement et d'Urbanisme, en collaboration avec le préfet, lance une étude pour le secteur Paris Centre Rive Droite. Dans ce cadre, Maurice Rotival résume ses réflexions dans un « Essai sur Paris » publié en 1964[9], où il perçoit encore l'île de la Cité comme la tête de pont de ce secteur de rénovation. Il suggère une approche qui combine sauvegarde patrimoniale et transformation de l'île en axe culturel majeur. Rotival critique sévèrement un urbanisme qui consisterait à maintenir la Cité dans son état actuel tout en tolérant une dégradation progressive de son patrimoine.

Les projets de Rotival, précis et ambitieux, trouvent un prolongement dans l'Étude d'aménagement architectural du centre de Paris réalisée par Raymond Lopez et Michel Holley. Ceux-ci envisagent un Paris surélevé, structuré autour d'un parc, où le boulevard de Sébastopol incarnerait la séparation des flux de circulation. Lopez et Holley imaginent un centre-ville libéré de l'encombrement urbain, proposant que la Cité soit dégagée de ses constructions hospitalières et administratives héritées de l'après-Haussmann :

> « Pourquoi ne pas redonner la Cité aux Parisiens, aux étudiants? Pourquoi ne pas étendre la Sorbonne jusqu'à cette île qui représente le cœur et l'emblème de Paris et qui mérite mieux qu'un lieu réservé aux formalités administratives comme la délivrance des passeports et des permis de conduire? Pourquoi ne pas confier à un architecte des Monuments historiques la mission de reconstruire l'Hôtel-Dieu, non plus comme un bâtiment hospitalier, mais sous forme de clubs, de restaurants, de foyers étudiants, dans un style harmonieux avec des cours et des arcades qui se prolongeraient naturellement sur le parvis de Notre-Dame, rétablissant ainsi ses proportions d'origine? Quant aux ponts, pourquoi ne pas les rehausser d'un niveau léger dédié aux piétons, afin de fluidifier la circulation? »[10]

Il me semble que les études menées pour la réalisation du parking souterrain sous le parvis de Notre-Dame, ainsi que les fouilles archéologiques de longue durée qui aboutiront en 1972, de même que les projets d'aménagement du

9 Maurice Rotival, *Essai sur le centre de Paris*, Urbanime, n° 84, 1964.
10 *Ibid.*

parvis par André Hermant et Jean-Pierre Jouve, ne peuvent être entièrement compris qu'en tenant compte de ce contexte plus large de réorganisation du centre de la capitale.

Notre-Dame et l'île de la Cité se trouvent au cœur géographique de cette réflexion urbaine, notamment autour de la question de la circulation automobile[11], si centrale dans les projets de réorganisation du centre de Paris qu'elle en façonne même les principes d'aménagement. Cette circulation est envisagée, même dans les études plus spécifiques de Lopez et Holley, selon un axe nord-sud. L'île est constamment pensée comme un lieu de traversée de la Seine, le point de passage de l'axe principal de la capitale, faisant de l'île de la Cité une « île-pont », et du parvis de la cathédrale le site privilégié pour l'aménagement d'un espace de stationnement souterrain.[12] Cette combinaison entre grands axes de circulation (en surface ou souterrains) et parkings souterrains peut être comprise en lien étroit avec l'impératif de préservation du Paris historique : l'intégration de l'automobile dans la ville est ici prise en charge par le développement d'axes de communication souterrains qui, loin de s'opposer à la conservation du tissu historique et du parvis, en deviennent au contraire les alliés les plus précieux. Peut-être, dans les intentions de ces concepteurs et du milieu politique qu'ils représentent, est-ce la seule voie pour permettre à cet héritage de perdurer : « Avantages paradoxaux de l'établissement du futur parc de stationnement : sans parking, point de fouilles. »[13]

Est-Ouest : les berges

En même temps que le débat sur le Paris souterrain se déroule, l'inauguration de la Voie Express Rive Droite en 1957 marque un tournant dans les discussions concernant l'île de la Cité. En 1968, l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR) publie une étude approfondie sur l'évolution et les options d'urbanisme pour le centre de Paris. Cette étude, l'une des premières à s'inscrire dans le processus menant à l'approbation du Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Ville de Paris et au Plan d'occupation des sols, explore trois solutions possibles pour la réorganisation du centre. Parmi ces options, l'APUR privilégie celle nommée

11 Mathieu Flonneau, *Notre-Dame de Paris défiée par l'automobile*, Histoire urbaine, n. 7, 2003, p. 163-188.

12 Raymond Lopez, Michel Holley, *Étude d'aménagement architectural du centre de Paris*, Urbanisme n. 84, 1964.

13 Yvan Christ, « Passé et avenir du parvis Notre-Dame », *Revue des Deux Mondes*, avril 1971, p. 182-188.

« Activation modulée », dans laquelle la perspective du développement des Halles justifie à la fois des investissements à court terme, comme la construction du RER, et des visions à plus long terme, telles que l'urbanisme souterrain déjà soutenu par la préfecture. Bien que la logique de la traversée nord-sud et de l'urbanisme souterrain demeure présente, le problème de la circulation est-ouest est cette fois-ci abordé de manière plus formelle, avec l'accent mis sur l'introduction de deux voies express. La solution envisagée par l'APUR inclut un axe culturel traversant l'île, tout en limitant la circulation automobile en surface[14] (fig. 4).

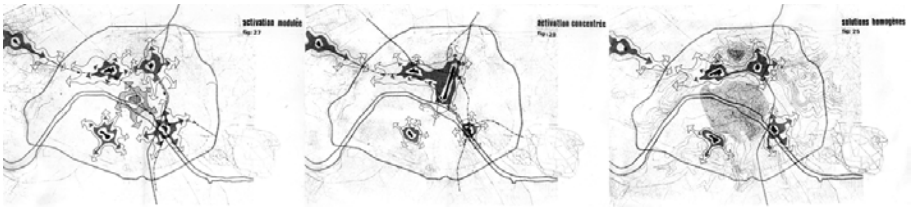

Fig. 4. Préfecture de Paris-Apur, *Étude sur l'évolution d'urbanisme du centre de Paris*, 1968. Bibliothèque nationale de France.

En 1968, le SDAU confirme ce changement de perspective en excluant l'île de ses représentations, se concentrant uniquement sur la résolution de la circulation est-ouest : l'axe nord-sud semble avoir été sacrifié au profit du réseau de transport public, désormais centré autour des Halles.

En 1973, au cœur des débats sur la réalisation de la Voie Express Rive Gauche (VERG), l'APUR publie plusieurs études concernant le passage de cette voie près de Notre-Dame.[15] Parmi les diverses solutions proposées, l'une, fermement soutenue par l'Atelier, propose de préserver les arbres majestueux qui entourent la statue de Charlemagne, en respectant l'agencement du parking souterrain sous le parvis. La promenade basse est en partie supprimée, mais compensée par la création d'une allée entre la statue de Charlemagne et le quai. Un embarcadère pour les bateaux-mouches et un petit jardin, adossé au parking, rompent la monotonie du grand mur droit de l'île de la Cité, créant une série de niveaux qui facilitent les échanges entre le niveau supérieur et le fleuve. La conception de la VERG constitue donc une opportunité pour réimaginer les berges de la Seine en faveur des piétons : Notre-Dame et son parvis deviennent des lieux de

14 Bernard Hasquenoph, « Les métamorphoses du parvis Notre-Dame de Paris », février 2021 (http://www.louvrepourtous.fr/ consulté le 23 décembre 2024).

15 *La voie Express Rive Gauche*, Paris Projet. Aménagement, urbanisme, avenier, n. 9.

consommation touristique, soulignant la mutation de cet espace en destination emblématique (fig. 5).

Fig. 5 Variante n. 1 – aménagement des berges du tronçon Notre-Dame. Paris Projet n. 9, *La Voie Express Rive Gauche*, p. 43.

Malgré ces études, la circulation sur l'île reste dense, suscitant des protestations des riverains contre l'encombrement. Ces protestations s'inscrivent dans le cadre plus vaste de ce que l'on pourrait appeler la « bataille de Paris », en lien avec d'autres projets comme la transformation des Halles, le Front de Seine, la destruction de la place des Fêtes ou encore la préservation de la gare d'Orsay. Le 8 janvier 1972, le journal *The Times* publie un article intitulé « Adapting Notre-Dame to the Motor Car », appelant à un soutien international pour les opposants au projet de la Voie Express Rive Gauche (VERG). Il est intéressant de voir comment cette bataille de Paris se déroule sur les quais de l'île et notamment face à Notre-Dame : les partisans de la conservation du Paris historique, de la sauvegarde du tissu ancien, jouent un rôle important dans l'interruption et le blocage du financement de la réalisation du tronçon central de la VERG. On voit donc que la conception de l'infrastructure (souvent souterraine, ou presque telle) de la circulation véhiculaire comme outil pour restituer la ville aux piétons s'efface progressivement.

Ce qui semble rester au milieu des années 1970 est le regard est-ouest qui reconfigure la perception de l'île : elle n'est plus vue comme un point de passage

entre les deux rives, mais comme une berge où l'enjeu principal est l'usage des abords et la perception du fleuve et de l'autre rive. Ce changement de perspective aura des répercussions importantes, notamment avec la patrimonialisation des berges, qui aboutira en 1980 à leur inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO.

Alors qu'auparavant la circulation nord-sud et les infrastructures souterraines étaient envisagées comme des moyens de sauvegarder les tissus historiques, ici, la circulation est-ouest semble jouer un rôle dans le processus de revalorisation des berges, particulièrement autour de l'île. La VERG devient un moyen d'inscrire les exigences de conservation de la « bataille de Paris » dans l'espace, une perspective qui a naturellement amené l'APUR à considérer l'usage piéton des berges et l'exploitation touristique de celles-ci en face de Notre-Dame, un type de débat qui n'avait même pas émergé lors de la construction de la Voie Express Rive Droite.

Dans ces débats, il est manifeste que la transformation de l'île et, en particulier, celle du parvis, sont étroitement liées aux considérations économiques de la transformation urbaine : bien que la circulation soit aujourd'hui perçue comme une menace pour le patrimoine, il est intéressant de rappeler encore une fois qu'à cette époque, elle incarnait l'un des paradoxes majeurs de la modernisation. D'un côté, elle était vue par les architectes comme un instrument de démocratisation urbaine, et de l'autre, les solutions envisagées pour libérer la surface des voitures (comme les tunnels et les parkings souterrains) participaient à la gentrification et à la hausse des valeurs foncières. Une question qui, en substituant la problématique de la circulation par le réaménagement de l'espace public, reste pertinente aujourd'hui et que les projets actuels pour l'île semblent toujours peiner à résoudre.

La réinvention de l'île ?

Suite à l'abandon du projet de voie express sur la rive gauche, la perception de l'espace fluvial parisien évolue. Cette transformation se manifeste d'abord, entre 1978 et 2000, par un vaste programme de restauration et d'embellissement, suivi d'une ouverture progressive du site aux piétons.

La carte de 2010, publiée dans le numéro de *Paris Projet* consacré à la Seine, résume les interventions et reconsidère les berges sous l'angle de la reconversion des espaces autrefois dédiés à la circulation rapide[16]. Ce qui est peut-être

16 *Paris métropole sur Seine*, Paris Projet, n° 40, 2010.

intéressant est la permanence du regard est-ouest. Le fleuve et les berges constituent la catégorie spatiale à travers laquelle on peut appréhender l'île en termes d'usage et de perception. Un changement qui s'appuie sur la transformation des usages des berges bien plus que sur des transformations de leur forme, confiées à des interventions ponctuelles. Dans ce cadre, l'île semble exister en tant qu'objet perçu depuis les berges, dans un paradigme d'utilisation douce de l'espace fluvial (fig. 6).

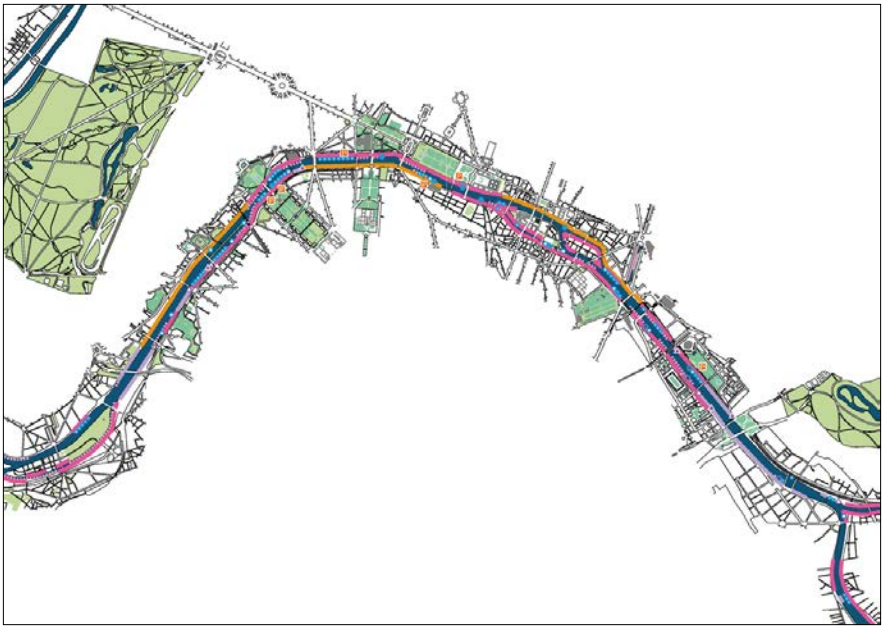

Fig. 6. Les usages en bord de Seine. Paris Projet n. 40, 2010, Paris Metropole sur Seine, p. 56-57.

En 2016, la mission confiée par le président Hollande à Dominique Perrault et Philippe Bélaval propose une approche qui, bien qu'elle s'inscrive dans le même contexte, introduit, me semble-t-il, un élément qui avait été mis au second plan dans les transformations des décennies précédentes : elle reconnaît l'île comme une entité urbaine définie et, en quelque sorte, autonome.

Il est peut-être intéressant d'aborder le projet sous deux angles.

D'une part, regarder les formes : l'île peut être considérée comme un système urbain déséquilibré entre des édifices monumentaux (prépondérants) et un tissu urbain plus ordinaire. Cette perspective, qui n'a guère évolué depuis le Plan d'ocupation des sols et le Plan local d'urbanisme (bloquant toute nouvelle construction significative), est relevée par la mission comme un potentiel pour réévaluer les possibilités constructives et l'espace public, vu comme un système

global plutôt que comme un lieu de circulation ou un site d'observation des monuments (et notamment de la cathédrale).

D'autre part, regarder les usages : aujourd'hui, l'île fait face à une obsolescence fonctionnelle.[17] Alors que des équipements haussmanniens comme les Halles ou les abattoirs de la Villette ont été transformés dès les années 1970, l'île de la Cité se retrouve confrontée à une mutation de ses grandes institutions. Le plan de la mission souligne la nécessité d'introduire une mixité fonctionnelle à travers des éléments architecturaux tels que des patios ou des verrières, jouant un rôle urbain similaire à des passages ou ponts couverts, permettant une redéfinition de l'espace sans rigidité fonctionnelle.

Selon une étude de l'APUR de 2020[18], cette vision d'un îlot urbain intégré et évolutif doit dépasser les abords immédiats. La mission n'impose ni fonctions spécifiques ni formes précises; elle semble s'appuyer sur deux principes : le renforcement des usages publics de l'espace et l'introduction d'éléments architecturaux de design urbain. Plutôt qu'un plan fixe, c'est un projet urbain destiné à instaurer une centralité renouvelée de l'espace public, même si des obstacles persistent pour le rendre véritablement tel, notamment en termes de fonctions publiques le long des parvis. Avec une contradiction intrinsèque : ce changement de perspective, tout en « inventant » un véritable réseau d'espaces publics sur l'île (précédemment morcelés : le parvis, les berges, la traversée nord-sud), semble condamner définitivement l'île à un principe de surconsommation touristique de l'espace.

Quel que soit son destin, il est étonnant de constater les différentes approches de l'île avec très peu d'interventions architecturales directes (hormis le parvis de Notre-Dame) : qu'elle soit île-pont, île-berge ou île-réseau d'espaces ouverts, elle change beaucoup sans, me semble-t-il, changer radicalement.

17 Daniel Michael Abramson, *Obsolescence. An Architectural History*, University of Chicago Press, 2016

18 *Les abords de Notre-Dame de Paris*, Apur, 2020.