

LA RUE : PERMANENCE ET RENOUVELLEMENT

L'espace fonctionnaliste (espace de la séparation des fonctions et de leur mise à distance en vue d'un rendement maximum) prospère depuis cinquante ans : c'est l'espace même du capitalisme (d'Etat ou privé), son volet spatial, pourrait-on dire. Grands ensembles, « hypercentres », « parcs d'activités », « multiplexes », voies rapides, échangeurs routiers, « nouveaux villages » et autres productions génériques... Contagion du processus par le fonctionnalisme des aménagements viaires : chaque production nouvelle, jusqu'au moindre équipement public, dispensaire, direction départementale ou recette publique, s'installe en prenant ses distances par rapport à l'autre (grillages, pelouses, voies d'accès, parking) : volatilisisation de l'espace public, dépense croissante d'espace résultant d'une telle addition de principes désorganisateur...

Au milieu du XX^{ème} siècle, la *Charte d'Athènes* (cantique du calcul et du planisme, promesse d'efficacité, croyance inculte en la « modernité », théorie fruste et simpliste de la ville), distribue les fonctions urbaines en domaines spécialisés et espacés, « libérant » ainsi la ville de la rue et de ses prétendues servitudes, comme d'autres croiraient « libérer » le langage de la syntaxe... Capitalisme et pouvoir technique trouvent ainsi dans cette idéologie le support conceptuel et le catalogue de références qui leur permettent de mettre en œuvre à grande échelle l'instrumentalisation de l'espace...

En fait, au nom du rendement rapide des capitaux investis, du déploiement sans obstacle de la dépense publique, de la standardisation des formes, de la simplification des chantiers, etc., c'est eux-mêmes, capitalisme privé (ou d'Etat) et pouvoir technique, qui se sont libérés de tout contexte, à la fois des préoccupations de la longue durée, et des contraintes de produire en tenant compte de l'existant et des réalités (ressources) antérieures, physiques, sociales, économiques...

Par capitalisme, nous entendons aussi bien le capitalisme pur et simple, que le capitalisme d'Etat, celui des états collectivistes, ou celui de certains secteurs d'administration au cœur même de pays libéraux. Le fonctionnalisme triomphant des pays collectivistes a été le contemporain des grands ensembles européens. Le

processus s'est déroulé différemment aux Etats-Unis. Dès 1960, Jane Jacobs tirait la leçon de l'expérience médiocre des grands ensembles des années 50-60 et mettait en valeur la forme de la rue et la forme urbaine new-yorkaise¹. Par la suite, sans autre credo idéologique que celui du consumérisme, ajouté à la conception puritaine de la famille, fondatrice des villes américaines de l'Ouest que montrent les travaux de Cynthia Ghorra-Gobin, le fonctionnement seul du capitalisme pur et simple fut suffisant aux US pour disloquer l'établissement humain et détruire l'espace public. Les ultimes développements en sont les *gated cities* et ces centres commerciaux, *malls*, parcs à thème, et autres enclaves ludiques, ersatz et simulacres d'espaces publics, nouveaux lieux de célébration du sacrement de la consommation.

En France, plus qu'en bien d'autres pays, les notions d'économie ont délaissé l'aménagement urbain dans la période écoulée. L'abondance inouïe de capitaux publics, la performance jamais vue de machines de chantier introduites par le Plan Marshall après la seconde Guerre Mondiale, d'autres moyens techniques, semblaient donner les moyens d'annuler le temps et autoriser la négation des contextes, le refus de toute continuité. Il est avéré aujourd'hui que la forme



Chicago : piétons et voitures cohabitent - © A.C. Werquin -

1. Jacobs J., (1991), *The Death and Life of great American Cities*, (1961); *Déclin et survie des grandes villes américaines*, trad. fr., par Claire Parin, Mardaga éd., Liège, dont Françoise Choay avait présenté dès 1965 dix pages d'extraits significatifs en français dans *Urbanisme : utopies et réalités. Une anthologie*, Le Seuil, 1965

urbaine a peu gagné à ce laxisme grandiose, ni au volumineux gaspillage matériel et spatial des trente « glorieuses »...

On découvre maintenant les dommages issus de la spécialisation et de la séparation : incertitude et discontinuités des formations de valeurs, enclavements, ségrégation sociale, longueur des parcours à pied, à vélo et rollers, déséquilibre des transports collectifs, insécurité, formes peu adaptatives, coûts économiques, sociaux, écologiques... Au total, le fonctionnalisme n'aboutit qu'à espacer les choses en les reliant par la vitesse automobile (coûteuse en énergie et en temps, aléatoire de surcroît), un des aspects de la crise contemporaine de la forme urbaine.

La question de fond est ici de savoir si ce que nous faisons depuis cinquante ans est transmissible, ne serait-ce qu'à la génération immédiate. La réponse ne va pas de soi mais il semble, autant qu'on puisse en juger au regard, entre autres, de la crise des grands ensembles, ou de la coûteuse conversion de voies rapides en « boulevards urbains » que cela ne sera pas possible sans de nouvelles injections massives de capital. Nous avons donc besoin d'un profond et honnête bilan, d'un travail de lucidité sur nos réalisations les plus récentes. La page du XX^{ème} siècle ne peut être tournée sans un moment de mise à plat, de *glasnost*, de refondation, de *perestroïka*².

Ce n'est pas que nous manquions de constats ni de « bilan » : il y en a pléthore. Pléthore de fables surtout à vrai dire, dont la plus répandue est bien celle-ci : « on » aurait exigé des « décideurs » de l'époque de « faire beaucoup, et vite », comme si les grands ensembles à l'écart, la dispersion urbaine et les voies rapides constituaient la solution impérieuse au regard d'objectifs quantitatifs... En fait ces arguments sont invoqués pour détourner notre attention du choix fait à l'époque sur la forme urbaine, celle des grands ensembles, erreur humaine, sociale, technique et foncière reconnue comme telle dans le monde entier, y compris dans les pays anciennement socialistes qui l'ont le plus pratiquée.

Des développements urbains massifs pouvaient aussi bien être réalisés dans les mêmes conditions de quantité et de rapidité, selon d'autres modalités déjà expérimentées. La tradition des développements urbains antérieurs aussi bien que des références historiques étaient disponibles. Ainsi, fondées par attribution gratuite de vingt ou trente mille lots en une seule journée, répartis le long de rues dotées en un jour de tous les commerces (drugstores, journaux...) ou services (coiffeurs, banques, postes...) créés par les habitants eux-mêmes, les villes nouvelles du nouveau monde (Canada, Etats-Unis) constituées tout au long du XIX^{ème} siècle, et même au début du XX^{ème}, sont aujourd'hui, comme Oklahoma City, des agglomérations millionnaires en habitants, et ont l'avenir devant elles. Tout autant que, fleuron de notre propre

histoire du logement social, les quarante mille logements bâtis d'un trait à Paris le long des 35 kilomètres du Boulevard des Maréchaux, voie urbaine et patrimoine immobilier respectables issus de la crise économique des années trente, qu'aucun grand ensemble ne nous a jamais légué (cependant, l'absence de division parcellaire dans cet immense patrimoine immobilier propriété de deux sociétés d'économie mixte seulement, la SAGI et la RIVP, est un obstacle puissant au renouvellement, à la diversification, et à l'animation des formes, visible en particulier à l'atonie économique des rez-de-chaussées).

Et encore l'habitat pavillonnaire de l'entre deux-guerres, des centaines de milliers de logements, modèle de forme urbaine sociale de par sa dimension



Paris, Avenue Montaigne : Le luxe de la contre-allée - © A.C. Werquin -

patrimoniale et de par la forme de subsidiarité, remarquablement efficace, de l'intervention de l'Etat (Lois Sarraut et Loucheur)³.

Enfin, qui sait ce qu'aurait pu produire toute autre capacité inventive propre à l'époque, si elle avait été libre d'*a priori* idéologique, dans le contexte historique et social de l'Europe libérée ?

Au lieu de cela, le choix d'une forme urbaine « défective », celle des grands ensembles et autres, rend structurellement intransformable une partie du développement urbain de la deuxième moitié du XX^{ème} siècle (« défective » c'est-à-dire qui ne peut se développer en totalité ni produire toutes ses formes potentielles, comme on dit en grammaire qu'un verbe inconjugable à tel ou tel temps est « défectif ». Mieux eût valu qu'elle fût « défectueuse » ; il serait toujours temps en effet, d'ajouter les équipements qui « font défaut »). Surtout, les modes d'attribution et les statuts d'occupations locatifs (privatifs d'initiatives créatrices et productives, et ne soulageant pas du poids individuel trop

2. *Glasnost*, qui vient d'un mot signifiant voix, implique qu'on « parle », c'est à dire qu'on exprime, qu'on informe, qu'on « rend public ». *Perestroïka* signifie reconstruction, au sens où l'on envisage une transformation, un changement profond (de l'Etat, du pays, du cadre social...).

3. Fourcaut A.,(2000) *La banlieue en morceaux*, éditions Creaphis, mai 2000.

fort des loyers et des charges), s'opposent de toutes les façons aux conditions patrimoniales des « petites appropriations », celles qui « travaillent » avec le capital technique, social et familial des habitants, avec leur temps existentiel et le temps long des formations de patrimoines immobiliers⁴.

Au vu des productions inaccomplies et sans perspective du développement urbain contemporain directement inspirées et théoriquement étayées par cet édifice de « rationalité » gonflée⁵ que fut la *Charte d'Athènes*, on peut sentir monter une méfiance légitime à l'égard de ce qui, de près ou de loin, serait une invitation à concourir à la constitution d'un nouvel édifice rationaliste. Par exemple, celui qui paraît se mettre en place autour de ces insaisissables formules de « développement durable » et de « ville durable ».

S'il faut entendre par là d'autres aspects que ceux purement environnementaux (pollution...), on peut tout de suite affirmer que ni la durée, ni la valeur, ni l'économie des moyens et des coûts, ni la plasticité, l'adaptativité, la capacité propre de se transformer... aucune de ces qualités ne se trouve dans les réalisations urbaines de notre époque, pas seulement les grands ensembles, mais aussi une partie importante des villes nouvelles et autres formes de l'étalement urbain (centres-routes ou « entrées de ville », et toute forme soudée à l'automobile et à sa fonction déviée « d'adaptateur territorial » exclusif, selon la formule de Gabriel Dupuy), surgies dans les trente ou quarante dernières années.

La rue, forme élémentaire de la ville

La profonde rationalité de la rue⁶ (qui est aussi celle de la ville) est dans sa forme même. Autrement dit la rue, espace d'intelligence commune, est elle-même intelligence commune de l'espace. Héritage du processus historique de sa propre formation partiellement empirique, elle obéit à une loi d'auto-limitation de ses éléments structurels, qui en fait l'instrument irremplaçable d'une pensée urbaine de l'économie et de la durée, d'une pensée véritablement écologique de la ville.

Forme élémentaire de la ville, d'une technologie facilement intelligible et appropriable, la rue aide à « penser » la ville, à concevoir ses transformations comme ses permanences. Surtout, ce qui importe à notre présent propos, à « penser » un développement qui se concevrait sans omettre la possibilité de sa transmission à la génération future.

Forme élémentaire, elle résulte d'un petit nombre d'emboîtements eux-mêmes élémentaires. Ainsi la rue, quelles qu'en soient les dimensions et les innombrables variantes, voie restreinte ou vaste avenue... c'est depuis toujours un petit nombre d'associations binaires, deux choses à la fois qui l'une à l'autre s'opposent et qu'elle associe, les faisant travailler ensemble.

D'abord, association fondatrice du mouvement et de l'établissement : le construit est circulé, le circulé est construit, source d'un grand nombre d'usages, mais aussi de leur équilibre instable.

Combinaison, à la fois, de permanence (tracé, réseaux techniques, patrimoine) et de changement (parcelle par parcelle, bâtiment par bâtiment). En cela, ni les voies d'un lotissement dont un règlement fige durablement l'usage et limite la densité des parcelles⁷, ni celles d'un grand ensemble à l'espace asservi en sous-sol par l'indépendance, voire l'anarchie, des réseaux techniques, et sans division parcellaire ne sont des « rues ». Autrement dit, sans la combinaison et le « jeu » adaptatif d'un tracé stable et d'une « économie de la parcelle⁸ » ouverte à de nouvelles constructions, il n'y a pas de « rue ».

Conjugaison de deux espaces, privé et public, un dedans et un dehors. Un dedans pour l'autonomie des existences et des activités, un dehors pour l'utilité commune et la co-présence, pour des formes variables d'échange et de civilité... ce qu'on appelle l'espace public...

Enfin, articulation de deux logiques économiques, du patrimoine et du capital, du temps long et du temps immédiat dans un espace travaillé par la société, l'histoire, l'innovation d'usage, l'alternance des investissements, publics, privés, les uns et les autres se guettant, s'attendant, s'enchaînant...

Les prouesses d'une voie urbaine

L'association du mouvement et de l'établissement, du « construit » et du « circulé », association d'éléments à l'évidence en opposition de par leurs fonctions propres, n'empêche pas de concentrer sur un espace limité un nombre de ressources dont l'énumération surprend, par comparaison avec une simple voie rapide de mêmes largeur et longueur. A prendre ainsi l'Avenue des Champs Elysées, il faut d'abord « prendre livraison » du patrimoine immobilier et du capital qu'elle aligne sur ses deux rives, à savoir la valeur des loyers encaissés, les

4. Cf. J.-L. Gourdon, « Eloge paradoxal des bidonvilles », *Libération* du 11 février 1994, et « Pour une légalité a posteriori », *Urbanisme*, N° 318, mai-juin 2001

5. Et « gobée » telle que par les intellectuels de l'époque : voir l'indigente et confuse préface de Giraudoux à la *Charte d'Athènes*...

6. Jean-Loup Gourdon, *La rue, Essai sur l'économie de la forme urbaine*, préface de Françoise Choay, éd. de l'Aube/Ch. L. Mayer

7. En quoi l'Etat, au travers de la Loi sur le renouvellement urbain, vient de faire oeuvre utile en libérant dans une certaine mesure les COS de certains quartiers pavillonnaires, les réinsérant ainsi dans la durée, le changement, l'économie. Ces changements ouvrent la possibilité que les habitants, s'accordant pour effacer de leurs règlements de lotissements les dispositions contraires à des changements d'usage et de densité, procèdent à des regroupements opérationnels. Allant plus loin, des incitations financières publiques à la suppression des impasses, rendraient à ces quartiers la perméabilité de leurs réseaux de rues, et leur participation à la circulation urbaine générale.

8. Jaquand C., Fachatte R, « L'économie de la parcelle », in *Urbanisme* N° 299, mars-avril 1998

chiffres d'affaires réalisés, les valeurs ajoutées... Du côté des flux, 35 000 véhicules par jour au kilomètre linéaire (le même débit que le périphérique parisien) qu'elle écoule sur son parcours et distribue par une dizaine de rues et d'avenues sur un côté, une douzaine sur l'autre. Des centaines de milliers de piétons chaque jour, plusieurs lignes de bus. Sous sa chaussée, la ligne de métro la plus fréquentée de Paris. Et aussi les réseaux techniques ; disciplinés par l'axe de la voie (support matériel de la mémoire de leur emplacement, gage de leur pérennité, avantage que l'aménagement fonctionnaliste de l'espace, hypothéquant l'avenir, fournit rarement).

En fait, on n'en finit pas d'explorer la « productivité » de l'espace de la « rue », dans tous ses aspects, jusqu'à celui-ci qui provient, ou bien du croisement initial des rues les unes par les autres à la fondation d'une ville, ou bien de leur croisement progressif, d'où résulte que toute rue prend naissance dans une rue, débouche dans une autre. La « possession » immédiate de l'espace procurée par la facilité de s'orienter dans le réseau des rues (à l'aide d'un simple plan-guide, pour les rues nommées (rue x, commençant..., finissant...), ou en suivant la numérotation, qui vaut au premier venu de « prendre possession » en un instant de l'un des espaces urbains les plus vastes du monde comme New-York. En face, les millions d'heures perdues à s'orienter dans l'espace urbain du fonctionnalisme. Quiconque a perdu du temps à la recherche d'un immeuble sur une dalle, dans un grand ensemble ou une ville nouvelle à la française, sait de quoi nous parlons.

L'interface public/privé

De cette dialectique des opposés, de cette « auto-limitation » écologique, la rue tire profit moyennant une grande économie de moyens, par la contiguïté des domaines public et privé, au point de produire une de ses ressources les plus grandes : l'espace public. La face de tout édifice, en même temps qu'elle est la face de l'espace du privé (résidence, activités économiques, aussi bien qu'institutions et activités publiques autonomes, hôpital ou bibliothèque), est la face même de l'espace public. Ceci explique, entre autres, la spécificité de l'espace public de la rue, lieu d'inscription, d'indication mutuelle, d'une variété de présences : activités, entreprises, existences, occupations, itinéraires, passages, livraisons, destinées singulières, univers qui les environnent... dont la littérature, mieux que toute autre approche, traduit l'infinité des traces, croisées au passage aussi bien qu'aperçues au travers d'un porche entrouvert.

La séparation physique très forte entre domaine public et privé évite leur confusion. Aussi, parce que la rue est un espace traversé d'étrangers, à aucun moment il ne peut devenir un espace commun à un

seul groupe, encore moins un espace collectif. (« Le collectif », dit Jane Jacobs, « ce dogme très ancien du fonctionnalisme », qui voudrait que « comme les habitants d'un quartier ont quelque chose en commun, ils doivent, nécessairement, avoir beaucoup de choses en commun ». Menace d'invasion de sa propre vie privée contre laquelle les habitants se prémunissent en prenant leurs distances⁹.



Paris : La prodigalité de l'avenue des Champs Elysées - © A.C. Werquin -

De sa construction formelle empirique, la rue tire des qualités fonctionnelles propices aux interactions, à un contrôle social équilibré, à la sécurité des mouvements, des existences, des activités. Cependant, il ne s'agit pas non plus d'attribuer à l'espace de la rue, qui est l'espace même de la ville, un quelconque « rôle effecteur » qui le rendrait par lui-même « animé », « convivial »...

Par lui-même, par sa disposition morphologique, un aménagement urbain ne garantit pas le mode de fonctionnement économique et social de l'espace à la formation duquel il contribue. Les qualités de n'importe quel espace public, y compris celui de la rue, sont menacées et précaires s'il est délaissé par l'action municipale, livré à l'impéritie dans le domaine de la circulation urbaine, privé de la présence et de la surveillance d'une police urbaine.

Jouer avec le temps

La rue joue avec le temps de deux façons : sur la longue durée, par sa permanence ; sur le temps immédiat, par son renouvellement incessant. Avant tout, la longue durée est produite par le tracé public. Mais aussi et autant par les engagements communaux relayés par les concessionnaires des réseaux techniques. Et encore par le patrimoine bâti, privé ou public, constitué sur les rives par les investissements antérieurs, leur relative solidarité d'organisation les uns par rapport aux

9. cf. J.C. Chamboredon, M. Lemaire : « Proximité spatiale; distance sociale », *Revue française de sociologie*, 1970

autres. Quant au temps immédiat, il est produit par le morcellement des espaces riverains longés par la voie, les bâtiments étant posés sur les parcelles, leur substitution les uns aux autres étant toujours possible, avec une relative liberté d'organisation (regroupement ou dissociation), y compris au seul niveau des rez-de-chaussées, permettant à de nombreuses voies d'accueillir de nouveaux usages sociaux, et de « rester dans le coup ».

La rue joue ainsi un rôle essentiel d'assembleur, accueillant les éléments nouveaux et hétérogènes, quels qu'ils soient, au fur et à mesure de leur survenance. La règle de mitoyenneté, si elle est conservée, loin de constituer une contrainte, stimule et renforce au contraire la réussite et la qualité architecturale des bâtiments édifiés.

Patrimoine et capital

L'espace de la rue, espace de la longue durée autant qu'espace du présent, est le lieu de confrontation de deux logiques distinctes, possiblement concurrentes et antagonistes, que nous désignerons par les termes de patrimoine et de capital. Yves Barel distingue en effet deux formes possibles de gestion d'un territoire, l'une, patrimoniale, l'autre, capitaliste¹⁰. Le Périphérique parisien est ainsi l'exemple même d'une gestion capitaliste d'un espace, car il n'est retenu dans le stock d'opportunités qu'une seule, celle qui offre l'espoir de rendement maximum du capital investi (ici, le capital public investi dans la circulation routière). Les opportunités non retenues disparaissent (ici, une chance unique d'un superbe boulevard planté). Il y a là quelque chose qui ressemble à la sur-spécialisation biologique.

A partir d'un certain stock d'opportunités de développement d'un espace, la gestion patrimoniale au contraire s'attache à en transmettre la plus grande part, en laissant une partie libre, en n'affectant pas tout le stock aux opportunités connues. « On y perd en croissance immédiate, dit Barel, en résultat tangible, en *output* économique », mais on évite le piège de l'irréversibilité. A partir d'une telle approche, il devient plus facile de concevoir que la notion de patrimoine englobe autre chose que, dans son acception commune, des édifices représentant un potentiel économique et social ou bien une valeur esthétique ou historique à préserver. La notion peut aussi bien prendre en compte la présence dominante, dans tel ou tel quartier, de telle ou telle activité ancienne ou récente, subsistante (anciennes industries, activités artisanales, monastères) ayant laissé des traces, des types de bâtiments, des ateliers, des traditions, des noms de rues, des manières d'être, de vie collective et individuelle, une mémoire collective... et indiquant une diversité de devenir possibles.

Alors, face à la présence de quelques terrains libres, tels anciens jardins de monastères par exemple, une

gestion patrimoniale peut inspirer d'autres desseins qu'une exploitation immédiate d'aménagement urbain, de remplissage immobilier (dont déciderait une gestion capitaliste), faire de l'existence de ce jardin et des activités méditatives, discrètes qu'il abrite un élément majeur de la valeur d'une rue, d'un quartier entier, permettre un jour l'ouverture quotidienne de l'espace au public (gestion patrimoniale)...

Si bien que la question se pose d'une utile, et même tout à fait nécessaire, relativisation du patrimoine par le capital (par exemple contre la muséification des centres) et réciproquement du capital par le patrimoine.

A cet égard, la belle voie sur berges Rive droite (dite voie Georges Pompidou), est une illustration du



Le banc et le réverbère : accessoires d'un espace de vie - © A.C. Werquin -

mariage des deux logiques du patrimoine et du capital, de leur relativisation réciproque. En resituant dans le contexte bétonneur de l'époque le projet initial de cette voie, on est passé près d'un désastre. A ne considérer que les « nécessités » du trafic, logique de gestion capitaliste d'Etat soucieuse de spécialiser le capital et d'obtenir le plein rendement d'un investissement public, on se préparait (n'eût été l'intervention d'André Malraux) à un exhaussement avec cuvelage de béton entre quai et berge,

10. Barel Y., « Modernité, code, territoire », *Les Annales de la recherche urbaine*, N° 10-11, 1981

défiguration définitive du paysage du site de la Seine et de ses ponts. Au contraire, s'inscrivant au niveau des berges, la conception de la voie relève finalement d'une gestion également patrimoniale de l'espace, qu'elle n'enferme pas définitivement dans une destination unique et irréversible de circulation routière¹¹. Relativisation de la conversion de l'espace à la spécialisation automobile, inversion de la logique séculaire de l'administration des Finances, farouchement opposée à la réalisation et au financement public d'un « ouvrage inondable »... La conservation de la chaussée apparente au niveau existant met (ou risque de mettre) la voie des berges hors d'état d'assurer le trafic automobile quelques semaines par an lors des crues de printemps et oblige alors à remonter le trafic au niveau des quais (ce qu'une gestion capitaliste et unidimensionnelle, inguérissablement obtuse, s'obstine à déplorer encore de nos jours comme une regrettable « diminution du niveau de service de circulation »...)

La rue : mémoire et projet

La « force organisationnelle de la rue », dont parle Halbwachs, lui vient sans doute de son rôle d'assembleur, prêt à fonctionner à chaque occasion de faire place à un élément nouveau au sein de l'espace formé. Elle lui vient aussi de ce que le pacte initial du projet urbain, contenu et inscrit dans le tracé même d'une voie nouvelle, discipline les réseaux techniques, impose une commune règle du jeu aux concessionnaires et aux utilisateurs permanents de l'espace. Elle lui vient encore de ce que, qu'il s'agisse de conflits ou de convenances, les relations entre public et privé, aussi bien qu'entre privé et privé, se sont constituées progressivement durant des siècles par essai et erreur, et que les erreurs ont pu dans ce cadre rester partielles et non constituantes.

Elle lui vient enfin de ce qu'elle procure une représentation collective de l'espace, de la manière dont il se forme et fonctionne, permet à chacun de situer son propre projet. C'est l'« idée » de la rue, matériel informatif commun qu'il n'y a pas lieu de réinventer à chaque fois, à chaque moment disponible pour quiconque entend projeter une valorisation de son investissement, qu'il soit social, symbolique, patrimonial ou marchand. On a à la fois, et la permanence, et un mode de renouvellement où les transformations prennent place selon une règle stable et connue à l'avance.

Ainsi fonctionne ce que Bernard Lepetit appelle l'« accord ». Et il fonctionne de soi, à partir d'une forme qui est, à la fois, et mémoire et projet. Nul besoin des cérémoniaux ou rituels de la « participation », ersatz de l'accord, limitée dans le temps et réservée aux seuls débuts d'un développement urbain, ce qui, à l'échelle temporelle de la ville, ne comble pas vraiment la mesure...



Retrait derrière la verdure - © A.C. Werquin -

L'espace des « externalités positives »

Dans l'espace de la rue, si un avantage peut être approprié par un autre, ce n'est pas pour vous en priver, ni sans votre accord implicite, en tout cas jamais sans que vous ayez à en supporter vous-même les frais à sa place. Autrement dit, « la façade d'un mur appartient à celui qui la regarde », proverbe chinois qui traduit bien, si la façade est belle, le bénéfice immédiat et gratuit, reçu et vécu dans la proximité. Vues, multiples coins où s'abriter, se nicher et observer, improviser un commerce ou un service temporaire et démontable, spectacles de l'animation, richesse et diversité des inscriptions, de l'information, espaces plantés où demeurer et prendre repos et plaisir, transports, vitrines, commerces, services, rencontres, et le champ immense grand ouvert de la *serendipity*, qui vous fait trouver telle inestimable ressource alors que vous en cherchiez telle autre... l'espace public de la rue multiplie ses effets pour un grand nombre, au point que l'économiste François Perroux le désigne comme celui qui produit « un maximum d'externalités positives », utilités appropriables en surnombre, sur le surplus desquelles il en est produit autant. Tout cela qui fait de la rue, au delà des conflits et des antagonismes, au-delà des menaces issues de l'impéritie des pouvoirs publics en matière de sécurité, de circulation urbaine, - un espace de complémentarités et de valorisations réciproques que très peu d'autres aménagements urbains sont en mesure de produire.

Fonctionnalisme et subversion de l'espace

Tout autre est le fonctionnement de l'espace sans mémoire et sans forme du fonctionnalisme, du point de vue de la réciprocité des effets positifs ou négatifs et de la transparence des flux financiers. En effet, comme on peut le démontrer et l'illustrer au travers d'une multitude d'exemples¹², il met en place ou facilite des

11. A preuve, le grand parcours dominical des vélos et rollers qu'elle autorise
12. Gourdon J.-L. : *La rue*, op. cit., chapitre 2, Forme et accord (pp. 66 à 86).

moyens de « transférer » le poids ou l'allègement financier ou bien tel avantage ou inconvénient physique d'un aménagement (« externalité positive d'un point de vue, négative de l'autre ») d'un point de l'espace à l'autre, ou de maintenant à demain, donc d'une catégorie de sujets à l'autre.

En ne se référant pas au répertoire de formes expérimentées, en ne nommant pas les choses comme elles sont, mais comme elles devraient être, ou comme elles « seront », dès demain ou dans un « avenir radieux », le discours de l'urbanisme et de l'aménagement urbain fournit les représentations et le langage de la subversion.

Cette subversion et ces mécanismes ont défait à la longue une vision d'ensemble de l'espace urbain. Ils rendent difficile aujourd'hui toute démarche opératoire et expliquent le scepticisme et la méfiance qui peut en résulter pour la population quant à la légitimité de préoccupations communes autour des questions d'habitat, de vie urbaine. Ils expliquent les oppositions, voire les refus, face à toute proposition d'aménagement proposant des compromis et des accords « dans l'intérêt général », dont le bénéfice ne présente plus pour eux ni évidence ni garantie. Comme aux Etats-Unis, « *not in my back-yard* »... devient la devise générale de défiance et de refus de tout nouvel aménagement public.



Paris rue Montorgueil : l'espace du commerce renouvelé - © A.C. Werquin -

Leçon et recette de la rue

Un commencement de bilan pour la période qui s'achève a été prudemment mis en oeuvre dans les années 90 par l'administration en charge de l'urbanisme. Résultant d'un groupe de travail et d'un rapport fortement argumenté¹³, le constat est que l'aménagement urbain n'a pas réussi à concevoir ni organiser la configuration finale d'un espace se construisant sur des dizaines d'années. Il s'agirait donc de postuler à la place la cohérence « d'une séquence de réalisations autonomes, apparaissant dans la durée par

la poursuite d'une même finalité ». Rétablir l'hétérogénéité, la diversité, à la place de la spécialisation uni-fonctionnelle de l'aménagement (et, ajoutons-le, du fonctionnalisme). Penser la continuité et le long terme, l'adaptabilité et la réversibilité d'un développement urbain. D'où le besoin d'une « intention directrice, organisatrice de l'aléatoire », d'une « armature » autour de laquelle les éléments puissent s'agréger en respectant une organisation d'ensemble. Conséquence logique : « substituer le plus possible à une gestion de flux, une gestion de stocks », faisant émerger la population des occupants et gestionnaires du sol, principalement les propriétaires, « en tant qu'acteurs essentiels de la transformation urbaine » (...) « supposant la préexistence... d'une logique structurelle qui permette à l'évolution progressive de trouver une efficacité ».

Or, il se trouve que répond parfaitement à ces exigences l'espace même de la rue : sa richesse provient de la nécessité de le « penser avec deux mains » : le patrimoine, oui, mais aussi le capital (« un bâtiment doit gagner sa vie »¹⁴) Pas seulement le construit, mais le circulé aussi. Pas seulement le privé mais également le public. La permanence, le temps long, mais aussi l'investissement, l'innovation, le remplacement, le renouvellement incessant...

Voir le monde comme composé de couples d'oppositions conduit à concevoir d'autres modes d'action, intervenir sur lui « par des actions également bilatérales », développer « une vision que l'on n'a pas avec un seul œil », promouvoir le recours à des stratégies d'« ambidextres ».

En somme, entre ces deux formes urbaines, l'espace de la rue, l'espace fonctionnaliste, l'un est transmissible, l'autre ne l'est pas. En même temps, la rue ne s'offre pas comme un modèle à appliquer, une forme à reproduire de l'extérieur, mais plutôt comme un fonctionnement et un système à réinterpréter. En effet, à être imitée formellement de l'extérieur, au lieu d'être réinterprétée, la forme de la rue risque de laisser échapper sa formule systémique. Ainsi, le renouvellement hétérogène et progressif de l'espace sur lui-même, bâtiment par bâtiment, comme dans la rue haussmannienne, comme dans la rue new-yorkaise résulte aussi, substantiellement, de la division parcellaire des îlots desservis. Règle essentielle « oubliée » s'agissant des « rues » du quartier Seine Rive Gauche autour de la nouvelle bibliothèque nationale. Non seulement trop étroites pour assurer mouvement et passage, les rues de la « troisième ville »¹⁵ bordent des bâtiments dont les rigidités souterraines

13. Janvier Y., (1996), « Nouveaux enjeux de société », in Martinand C. et Landrieu J. (sous la dir.), *L'aménagement en questions*, DAEI, Adef.

14. Comme posent en principe Reichen et Robert, architectes qui par leur maîtrise d'œuvre ont réinventé les usages de vieilles usines du Nord, et comme font à leur exemple tant d'autres architectes en France et dans le monde.

15. Olivier Mongin, (1995), *Vers la troisième ville?* préface de Christian de Porzamparc, Hachette.

structurelles (nappes de parking) sont en contradiction avec l'indépendance de surface, mais de pure apparence, des bâtiments riverains, soustraits de ce fait à l'« économie de la parcelle »¹⁶.

Quoi qu'il en soit, n'est-ce pas un étrange paradoxe que, fût-ce sous les habits d'une utopie imparfaite¹⁷ ou par l'essai de sa reconstruction systémique¹⁸, la forme de la rue, cinquante ans après sa condamnation et son éviction par la *Charte d'Athènes* au nom d'un prétendu « cartésianisme », se présente à pas discrets pour aider à « rouvrir le passé »¹⁹, en éclairer les « potentialités inaccomplies », et présenter l'outillage de référence de l'aménagement à venir à partir de l'inépuisable répertoire amassé par l'histoire ? D'un point de vue opérationnel, l'aménagement de rues (éventuellement assorti d'opérations « colonisatrices » impliquant

attribution gratuite de parcelles ») au sein des espaces fonctionnalistes, grands ensembles, centre-routes ou « entrées de ville », grandes surfaces commerciales, opérations d'aménagement « en panne », pourrait ouvrir la chance de nouveaux développements grâce au pouvoir « pollinisateur », « essaimeur » de la forme urbaine.

Jean-Loup Gourdon

16. Jacquand C., Fachatte R., art.cité

17. O. Mongin, Ch. de Porzamparc, op. cité

18. J.-L. Gourdon, op. cité

19. Ricoeur P., *Temps et Récit*, t. 3 : *Le Temps raconté*, Le Seuil, 1985, pp. 374-390

Jean-Loup Gourdon est chargé de mission au Plan Urbanisme Construction Architecture. Il a notamment co-dirigé les ouvrages collectifs suivants : *Ville, espaces et valeurs* (L'Harmattan, 1995), *Ville et transports* (Plan urbain, 1994 et 1995) et publié : *La rue, Essai sur l'économie de la forme urbaine*, (préface de Françoise Choay), Editions de l'Aube/Ch. L. Mayer, 2001.

<Jean-Loup.Gourdon@ruqa.org>