Ann-Carol Werquin, Alain Demangeon

LES PAYSAGES URBAINS SONT-ILS DES IMAGES DE VILLE ?

1

2

3

1. Place des Fêtes, Paris
2. Issy-les-Moulineaux.
3. Dock St Katherine's, Londres.
4. Port de Cergy-Pontoise (arch. Spoerry).
5. Place de la Comédie, Montpellier.
6. Rue du Mail, Paris.
7. La Salle Street, Chicago.

Les images des larges quartiers d'habitat éloignés qui désormais représentent le cadre de vie des urbains contiennent-elles la ville, telle qu'espérée ? Elles montrent des éléments qui s'examinent comme autant de modes d'habiter. La ville reste dans notre esprit encore une valeur, une structure où les particularités sans être broyées sont suffisamment fusionnées pour qu'en naisse une image de généralité et une sorte d'anonymat. La ville n'est pas pour autant lieu d'unification, loin des utopies nées à la fin du XVIIIe siècle et véhiculées au moins le XIXe siècle durant. La valeur de l'hétérogène reste d'avenir.

L'insuccès pour des secteurs lointains à fabriquer, au-delà d'un quartier souvent bon à vivre, une image de ville, vient peut-être d'une inaptitude dans cette étape à mélanger maisons et immeubles, usagers et espaces, clientèles sociales. Les banlieues anciennes de la première couronne parisienne, avec des immeubles, des amalgames de pavillons et jardinets très suggestifs d'une mode de vie révolu, savent le faire, comme l'ont su aussi faire les ensembles, pourtant fabriqués, des cités-jardins des années vingt.

Dans ce qui aujourd'hui fait ville et qui ne l'était pas il y a quelques décennies, l'industrie s'est effacée. Les villes portuaires (mer ou rivière) ont gommé entrepôts, espaces de déchargement et de manutention. L'image de l'emploi y revient discrète et associée à l'habitat et à la plaisance, pour des endroits très volontairement structurés et relativement concentrés. Civilisation des loisirs et monde du travail s'entrecroisent dans les mêmes lieux et l'eau donne un nouveau souffle aux projets immobiliers comme le végétal était l'élément incontournable de la fin du siècle précédent. Le mouvement *docklands* gagne partout et fabrique de nouveaux noyaux, cette ville multipolaire d'aujourd'hui. Comme peut aussi le faire sur un autre mode et à une autre échelle la suture entre les nouveaux secteurs du périurbain et les noyaux anciens situés dans leurs orbites.

À regarder l'assoupissement des cœurs des villes le soir, on peut s'interroger sur le rôle des espaces hérités du XIXe siècle et qui avaient été les lieux majeurs de la ville : places bordées d'équipements publics et de grands cafés. Leur rôle est probablement toujours primordial, elles servent aux villes à attirer les habitants pour toute l'agglomération. Place de la Comédie à Montpellier, de la République à Lille… Avec leur forte valeur d'affiche, elles mettent en scène les citadins : mouvements piétonniers, croisement d'itinéraires, et un temps urbain rêvé : proximité immédiate des avantages urbains, images de loisirs (cafés et restaurants, cinémas et théâtres, jardins publics, fontaines). En tant que lieux composites, présentant des aspects multiples selon l'endroit par lequel on les aborde,

elles parlent d'ouverture et d'épanouissement, de différences visibles et juxtaposées.

Hors de ces lieux à valeur surtout emblématique, les espaces publics qui se pratiquent aujourd'hui selon les goûts de chacun sont bien différents : parcours de joggers semi-ruraux ou sur le bitume, terrains de no man's land à proximité de parcs urbains ou de centres commerciaux où se rassemblent les jeunes par groupes, etc. : espaces la plupart du temps ignorés des services d'aménagement urbain. Des espaces aux contours irréguliers, qui loin d'être neutres contiennent encore des identités rurales ou des signes d'évolution naturelle et sauvage qui en font peut-être les structures vertes de l'aire urbaine de demain comme l'ont été les avenues plantées rectilignes pour le siècle passé.

Peut sembler paysage urbain actuel ce qui annule la présence de l'automobile et restitue l'usage piétonnier. Il s'agit là pourtant d'une image virtuelle de la ville traditionnelle : un devoir de mémoire et une image sécurisante pour des espaces très largement dédiés au temps du loisir, de la chalandise commerciale ou affectés au centre d'affaires. On peut voir dans le tableau du peintre Balthus de 1933, *La Rue*, une rupture annoncée du rôle de la rue. Le temps suspendu, l'immobilité des personnages semblent traduire un glissement, la nature des présences dans l'espace public change, les déplacements du quotidien trouvant de nouveaux modes usuels. À ce constat répondent de multiples échos dans les chroniques des journaux d'alors : les piétons s'accoutument aux passages cloutés (in *L'Illustration*, 1931), les urbanistes avouent l'impossibilité de formaliser un aménagement pour une place satisfaisant aux impératifs de la circulation automobile (in *L'architecture*, 1933, avis du jury du concours de la place Maillot). Mais lorsque maintenant on s'efforce (villes scandinaves ou hollandaises) de vider fortement les rues du centre de leurs voitures, intensité et créativité semblent plus facilement se conjuguer avec l'accessibilité automobile, créant un de ces déséquilibres qui régulièrement touchent la ville et l'obligent à une recréation sur de nouvelles formes et une autre échelle. L'histoire du dernier millénaire est ainsi parsemée de périodes d'emplissage puis de temps d'abandon tout aussi importants, et de courants plutôt volontaires redonnant le goût de la ville et stimulant sa capacité d'attraction.

4

5

6

7

Ann-Carol Werquin *et* ***Alain Demangeon*** *animent l'atelier Thalès, spécialisé dans les études conceptuelles et de réalisation sur les paysages.*