

corps des architectes-conseils de l'État

la ville qui s'invente

actes du séminaire de Rennes, Saint-Jacques-de-la-Lande et Nantes

13, 14 et 15 octobre 2006

Sommaire

La ville qui s'invente, Michel Kagan	5
La Courrouze, un lieu de diversité, Bernardo Secchi et Paola Viganò	24
Comment aménager la « ville archipel », le cas de l'agglomération de Rennes, Jean-Yves Chapuis	37
Échelles de territoires, passages à niveaux, Gérard Thurnauer	53
L'axe sud ou l'unité de la ville en projet, Patrick Germe	62
Paysages de villes, illustrations des visites	
Rennes, Zac du canal Saint-Martin	66
Rennes, Zac du Mabilais	67
Saint-Jacques-de-la-Lande, les parcs	68
Saint-Jacques-de-la-Lande, les jardins	69
Rennes, Zac de Beauregard	70
l'Île-de-Nantes	71
Conditions urbaines, François Lamarre, d'après le livre d'Olivier Mongin <i>La Condition urbaine</i>	73
L'espace contre le réseau, incises et parenthèses rennaises, Patrick Germe	93
Conversation au bord de la Loire, Patrick Henri et Alexandre Chemetoff	110
Du bon emploi du plan guide, Alexandre Chemetoff	119
Sur l'Île-de-Nantes, l'arbre n'est pas un sujet isolé, Alexandre Chemetoff	124
Iconographie comparative des villes de Rennes, Saint-Jacques-de-la-Lande et Nantes, Michel Velly	127
La ville s'invente-t-elle? débat et conclusion	133

L'espace contre le réseau, incises et parenthèses rennaises

Patrick Germe,
architecte-urbaniste,
enseignant à l'école
d'architecture
de Paris-La Villette.

À Rennes comme ailleurs, la croissance périurbaine développe ses logiques : urbanisme de la route, sectorisation du territoire par les infrastructures, concentration et périurbanisation des fonctions commerciales, patrimonialisation de la ville ancienne. Là comme ailleurs, les logiques des réseaux (circulation, communication, signification) rencontrent et bouleversent les logiques de l'espace (localisation, échange, usage). Et pourtant, la dispersion et la délocalisation des fonctions urbaines portent en elles la territorialisation de la métropole et offrent à l'action publique d'aménagement, si elle le veut bien, un espace concret, sédimenté et qualifié pour inventer de nouvelles typologies et de nouveaux espaces publics...

L'exception rennaise

« L'exception rennaise » est un encouragement. Elle montre simplement que dessiner la ville, ordonner son espace n'est pas une utopie régressive, que les outils, les techniques et les appareils de contrôle et de maîtrise publique de l'aménagement existent, qu'ils peuvent être renouvelés et adaptés à la métropolisation. Elle montre également à quel point le projet de la ville est d'essence politique, à quel point il repose sur la ténacité, la volonté et la résistance de ses élus, sur leur capacité à impulser une administration compétente, stable et confiante dans ses prérogatives. Elle montre enfin que la régulation et la contractualisation des acteurs économiques associés aux aménagements peuvent être consenties et devenir facteurs de développement. « L'exception rennaise » accorde ses pratiques à ses principes. Elle efface la schizophrénie de l'urbanisme réel qui sectorise à tour de bras tandis que l'urbanisme de projet reste au fond des tiroirs, jouant le

rôle de faire-valoir et d'affichage politique. «L'exception rennaise» n'oppose pas un urbanisme de l'excellence à l'urbanisme ordinaire. Le projet urbain y est au contraire ordinaire et légitime. Rennes n'a pas son Euromed ou son Euralille, phares solitaires dans l'ombre desquels l'énorme masse des opérations quotidiennes piétinent ou sont laissées au cynisme de la promotion immobilière.

La Courrouze, Chardonnet-Baud sont par exemple de grands sites qui disposent des mêmes moyens et des mêmes modalités opérationnelles que les multiples Zac de la ville qui reflètent une maîtrise publique pratiquement exhaustive de l'aménagement (24 Zac entre 1980 et 2000 pour 23 000 logements produits). Je puis témoigner de la confiance et de la légitimité qui sont accordées à chaque urbaniste de Zac. Une légitimité qui n'exclut ni le contrôle ni le débat. L'unité métropolitaine projetée n'est pas l'homogénéité. Elle resserre les intervalles, induit de la contiguïté, donne sens à la diversité des lieux et des typologies, et finalement produit de la différence. Si les logiques de projet ne sont acquises nulle part, elles ne sont nulle part impossibles.

La ville franchisée et générique n'est pas une fatalité

La ville franchisée (cf. David Mangin), sectorisée et cloisonnée, la ville générique (cf. Rem Koolhaas)¹, et disons le clairement la ville néolibérale, désignent une même urbanisation dispersée au moyen de l'automobile et de la route, suivant la logique du réseau et de la canalisation des flux qu'accompagnent de multiples processus :

- privatisation de la ville,
- délaissement de l'espace public et désengagement des États centraux,
- généralisation sur l'ensemble du territoire des logiques de réseau et de délocalisation,

- déréliction des espaces constitués, destruction des lieux et de leurs limites, clôture et sécurisation,
- patrimonialisation et réification de la ville historique et des territoires,
- extension de la sphère privée et individualisation des modes de vie,
- déréalisation de l'espace privé scénarisé à la façon de sitcoms,
- sacralisation de gestes architecturaux et confinement de l'architecture dans l'économie du luxe et les arts de la mode, dictature du kitsch et de l'image,
- disparition des significations publiques de l'architecture, des paradigmes de la monumentalité et des typologies au profit de modèles simplifiés et décorés,
- développement de puissants opérateurs privés capables de livrer des morceaux de ville clef en main,
- sectorisation et fractionnement du tissu urbain.

L'urbanisme de réseau de la ville franchisée et générique ne se confond pas avec l'urbanisme fonctionnaliste de la ville moderne qui restait une ville tracée, articulée à un espace concret, habité et territorialisé². Elle lui succède et l'anéantit au même titre que toute ville historique. Cette ville, dite «émergente», paraît à beaucoup inéluctable, telle une fatalité technique, corollaire de la globalisation, aussi naturelle que la dérégulation des marchés.

De la logique de l'espace à la logique du réseau : de quand dater « ce changement de paradigme » ? À quel moment la ville moderne et la ville continue emboîtées explosent, se sectorisent puis se détruisent ? À quoi rattacher la rapidité de cette transformation ? Coup d'État chilien et envoi des nouveaux économistes du FMI par Nixon auprès de Pinochet, collusion stratégique de Reagan et de Thatcher, chars de Tiananmen ? La «ville contemporaine»³ est en tout cas extrêmement jeune, postérieure à la crise pétrolière qui voit en France l'achèvement des infrastructures de contournement des

1. Mangin réunit dans une description conjointe «l'urbanisme de secteur» fait d'unités de voisinage séparées par les infrastructures où la mobilité l'emporte sur la géographie physique, la sectorisation de l'espace sur le tracé, et la ville franchisée faite de franchises commerciales et de vastes domaines séparés des zones commerciales, technopôles, parcs à thèmes et lotissements fermés. David Mangin, *La ville franchisée*, Paris, éditions de la Villette, 2004.
Koolhaas critique les ambiguïtés de l'identité qui centralise, en vantant les vertus de l'impersonnalité et les mérites sans épaisseur et sans histoire du générique et de ses résidus. Rem Koolhaas, «La ville générique», in *Mutations*, Bordeaux, Arc en rêve, Actar, 2000.

2. L'expérience de la recomposition urbaine d'un grand ensemble de la fin des années soixante résultant d'une logique de plan masse, qui est relativement facile, peut être utilement comparée à celle, extrêmement difficile, d'un grand ensemble des années 1980, unité de voisinage sur dalle où tout est à l'envers. C'est peut-être une raison pour s'inquiéter des recompositions urbaines à venir des grandes périphéries.

3. Suivant la terminologie de Bernardo Secchi, *Prima lezione di urbanistica*, Laterza et Figli, 2000, (traduction française : *Première leçon d'urbanisme*, Marseille, Parenthèses, 2006).

4. Dans telle métropole, l'État central réalise une rocade autoroutière somptueusement recouverte, sans que la métropole ait convenu avec lui des franchissements nécessaires ni de l'accessibilité des nombreux délaissés. La nouvelle infrastructure cloisonne et enferme dans un mur terrifiant l'aire urbaine centrale, la sépare de la périphérie qu'elle était sensée réunir. Dans telle autre, l'État renonce à une grande voie nouvelle, nécessaire au reclassement urbain d'un contournement autoroutier et au maillage de la périphérie parce que chaque maire défendant son clocher a préféré l'enclavement et le statu quo au développement. Qui n'a pas entendu tel chargé de mission d'une collectivité locale râler contre l'État et tel DDE pester contre la vision bornée de tel élu chacun oubliant qu'ils collaborent à un seul et même appareil d'État. Chacun peut constater en France qu'aujourd'hui, il est pratiquement impossible de réaliser une nouvelle voie urbaine.

villes. C'est en France le moment de la décentralisation, l'État s'est fragmenté, parcellisé, sectorisé en de trop nombreuses collectivités territoriales dispersant ses moyens et ses ressources dans des administrations concurrentes⁴. « (L'État) a partiellement renoncé, surtout depuis les années 1970-1980 à jouer le rôle intégrateur qui était le sien auparavant. Le corollaire, c'est le retour à la société civile, la résurgence des identités collectives — régionales, linguistiques ou religieuses — que l'État, fort de sa vocation universaliste, tenait un peu à l'écart⁵ ». Comment, en effet, ne pas rappeler la nature et la déprise politiques qui caractérisent le développement de cette « ville contemporaine », une ville ou une disparition de la ville qui ne se limite pas à l'urbanisation dispersée de la grande périphérie, mais qu'accompagnent la patrimonialisation des centres villes, la décomposition et la ruine des vieilles banlieues, la ville pourrie accrochée aux rocade ou imbriquée dans les faubourgs (cf. les junkspaces de Rem Koolhaas), etc. ?

La ville franchisée, générique, néolibérale, n'est pas un modèle constitué. Elle ne répond pas où peu à des logiques théoriques, techniques ou de projet. Elle est avant tout, un processus et une stratégie d'acteurs : un objet de spéculations que l'on devrait se garder d'idéaliser. Bernardo Secchi l'observe en la désignant pudiquement sous le vocable de la « ville contemporaine » : « Cette image [...] d'une ville qui existe, mais qui est en attente d'un projet, propose les mêmes thèmes et les mêmes interrogations que les phases initiales de chaque époque⁶ ». Elle n'existe par définition jamais à l'état pur, sa réalité est toujours hybride. Les logiques spatiales interdites coexistent à côté des logiques de réseaux et en permettent le fonctionnement (stationnement illicite en bord de route, traversées piétonnes sauvages⁷, etc.). Ce n'est jamais un état stable, mais au contraire, un état de crise permanente. La confrontation avec la réalité de la géographie crée des tensions, (infrastructures bloquées, enclavements et fragmentation des territoires, friches), des dégradations et des dysfonctions urbaines effrayantes :

5. Pierre Birnbaum, propos recueillis par Thomas Wieder, *Le Monde des Livres* du 16 mars 2007.

6. Bernardo Secchi, *op. cit.* page 131.

7. Constituer l'espace qui reçoit le réseau, donner un ancrage et une épaisseur d'usage à ce qui par définition n'en a pas, urbaniser et acclimater les infrastructures par exemple, est toujours une question pertinente qui renverse et subvertit le modèle.

le sud lillois ou l'est marseillais sont, par exemple, des territoires en passe d'être bloqués et détruits. Les zones hybrides de campagne et de ville ne fonctionnent qu'à condition d'une sous-densité provisoire. La densification des bourgs suscite rapidement la saturation du réseau. La multi-modalité relègue définitivement les populations qui ont été abusées par la promesse d'une infrastructure fluide. La logique de réseau bloque et ne fonctionne pas. Elle est par essence guettée par la congestion et par la vacuité des espaces enclavés et délaissés. Pour beaucoup de métropoles et pour ceux qui résident le plus loin, c'est aujourd'hui trop tard.

Certains phénomènes que l'on tend à associer dans la description de la ville contemporaine ne devraient pas l'être. La corrélation entre individualisation des modes de vie, extension de la sphère privée et privatisation des villes est pour le moins discutable. Le temps très court de la privatisation des villes à laquelle on assiste aujourd'hui est étranger au temps long de renforcement de la sphère privée qui prend sa source dans le noyau familial et le développement des classes moyennes.

La ville générique est un choix : un choix politico-économique qui ne s'énonce pas comme tel et qui se déploie dans un vaste silence. L'engagement critique des architectes contemporains sur les questions territoriales et urbaines est trop rare. Il paraît devoir être mesuré à l'aune de leur présence de plus en plus marginale dans la production bâtie ordinaire et de masse. La lecture du meilleur de la théorie architecturale et urbaine est troublante. Sa perspicacité (cf. Koolhaas et Secchi) n'empêche pas une tendance à naturaliser, à idéaliser et ainsi à légitimer les formes urbaines du capitalisme contemporain, voire à les restituer comme modèle théorique, comme esthétique ou comme logique de projet. La boîte décorée de Venturi fait figure de précurseur. Le plaidoyer pour les espaces ouverts de Bernardo Secchi (le campus comme prototype de nouveaux tissus urbains), les parcours sans origine et sans fin, les agglomérations de fragments que

présentent les bâtiments de Koolhaas laissent rêveurs. L'ironie et l'apocalypse joyeuse, la légitimation et l'esthétisation de la « ville trash », justifiée par la présumée impuissance du politique vis-à-vis de l'économie globalisée, les architectures narcissiques de l'image ne se risquent pourtant pas à critiquer le système de la mode et du luxe qui leur passe commande.

Le réseau contre l'espace

La ville franchisée et générique obéit aux seules logiques des réseaux (route, logistique, assainissement, énergie, toile) c'est-à-dire aux logiques mono-fonctionnelles de flux et de mobilité.

Quand l'espace et l'usage disparaissent... Il est dans l'ordre de la marchandise et de la valorisation capitaliste de chercher à se défaire de la contrainte de l'espace et du lieu, d'en effacer les délimitations, de chercher à supprimer toute rupture de charge, tout arrêt de travail... La production de la marchandise soumet le corps, le sujet, le lieu et le contexte à l'espace abstrait et homogène qui sied à l'industrie. L'espace industriel n'a jamais été localisé et le prolétaire, depuis toujours, est « sans feu ni lieu »... Le Karl Marx des *Grundrisse* et le Walter Benjamin de *L'Œuvre d'art au stade de sa reproductibilité technique* ont montré comment la logique de la marchandise produit la logique de la fonction en épuisant la valeur d'usage, comme l'espace concret de l'objet œuvré.

L'espace « moderne » s'est affirmé progressivement comme l'espace de la séparation des fonctions et comme un espace ouvert et sans limite. Il oppose d'un côté le réseau, la route et l'infrastructure, et de l'autre l'espace et le voisinage dans l'espace pictural du plan-masse. Mais si les traits, les champs colorés, les barres fantomatiques errent dans un espace sans sujet et sans statut, c'est encore un espace : les barres au moins tiennent ensemble ! La ville néolibérale va beaucoup plus loin, en superposant la stricte logique du marché à la logique de la marchandise, en agressant

la logique technico-industrielle et ce qui s'y maintient du travail et de l'espace concret. C'est l'espace lui-même qu'elle fait disparaître. La logique de réseau est une logique de flux et de circulation pures.

Le réseau a pour objet de s'affranchir de l'espace en tant que lieu, en tant que distance, en tant que corps tridimensionnel de relations et d'échanges. Le réseau est lui-même sans consistance spatiale et architecturale, étranger à l'épaisseur et à la profondeur. Il est transparent. Il fonctionne mais ne produit rien et, sauf accident ou surchauffe, il ne s'y produit rien. Le réseau n'est pas de l'ordre du visible : circulez, il n'y a rien à voir !

...règne le kitsch... La ville générique produit le kitsch et le pastiche. La logique du marché n'est que logique de communication. La signification, la distinction, la marque, l'enseigne ont remplacé définitivement l'épaisseur de l'usage. L'espace domestique est raconté et enchanté dans la signification d'un terroir fantasmatique (la Toscane voisine avec la Louisiane, l'Île-de-France avec le Pays Basque). La marchandise substitue les signes aux choses. Nous habitons des cages à lapins, mais des cages tout de même... Désormais, nous habiterons des maisons Disney.

...où nous habitons comme dans une sitcom sécurisée. Le réseau annule l'échelle, annule l'espace, annihile les sens et la perception. L'espace réduit au zonage puis au réseau a perdu en profondeur : il s'est écrasé comme une surface immatérielle. La construction allégée au maximum, réduite à l'enveloppe, a perdu l'épaisseur et la densité. Les architectes n'ont plus qu'à ramasser les plats, à sanctifier la boîte décorée sur le parking gardienné. La délimitation spatiale, enjeu et condition de toute appropriation, est remplacée par la clôture. La boîte est décorée puis sécurisée. La sécurisation du réseau remplace la médiation de l'espace. Le fonctionnement du réseau suppose une circulation parfaitement étanche sans autre ouverture que celle de la prise et du « switch ». La surface enrobée, entourée de grillage soudé et de portails

mécanisés est devenue une fidèle analogie du capitalisme néolibéral. La durée comme l'espace est à son tour écrasée, devenue aussi plate qu'un simple calendrier des postes. Le temps sans histoire et saisonnier répète inlassablement la dualité du travail et des loisirs.

L'espace contre le réseau

Prévalence de l'espace. Par-delà le fonctionnalisme, la tradition « moderne » est hétérogène et largement ancrée dans la question spatiale. Le projet spatial moderne n'est pas sans puissance de feu critique vis-à-vis du fonctionnalisme en y introduisant le corps, avec ses gestes, ses sensations, ses désirs. L'espace des grands Modernes, pictural et architectural, est d'abord un espace intérieur : une texture dont on questionne la limite en cherchant à l'estomper quand ce n'est pas à retourner l'extérieur à l'intérieur ou l'inverse. Sa matérialité et sa prévalence dicteront le travail d'un Mies van der Rohe ou, dans une moindre mesure, d'un Le Corbusier. Et si la pensée de la ville de ce dernier cumule vision fonctionnaliste et vision picturale, il y a bien à ses côtés une tradition moderne de la métropole et des territoires (d'Olmsted à Prost).

Louis Kahn représente pour les architectes de ma génération une architecture dédiée au service de l'espace où le vide creusant ou écartant le corps des choses leur confère habitabilité et sens. La prévalence de l'espace s'imposera à ma génération écartelée entre l'optimisme ardent du « Droit à la ville » d'Henri Lefebvre et les apories post-modernes. Le droit à la ville revendique un droit à l'espace tandis que le repli post-moderne le peuple de signes nostalgiques refermant ainsi les murs de la ville. La primauté de l'espace signifie qu'il ne faut plus enseigner aux étudiants que le projet se fait de l'intérieur vers l'extérieur (du local vers le global) mais au contraire, que l'extérieur est un intérieur. Affirmer la prévalence de l'espace signifie pour les architectes donner une épaisseur

au réseau en affirmant clairement la continuité et la hiérarchie de l'espace public, et offrir ainsi des perspectives de qualification urbaine aux agglomérations dispersées.

Territorialisation des villes, interaction des échelles. La métropole unit la ville et sa campagne, l'intérieur et l'extérieur. Elle contient et englobe les limites anciennes que chacun franchit chaque jour plusieurs fois. La ville d'aujourd'hui est territoire, forcément hybride là où espaces urbains et naturels sont mutuellement visibles, ouverts les uns aux autres, et unis. La territorialisation des villes accompagne la déterritorialisation engendrée par les réseaux. Le réseau n'abolit l'espace que dans la mesure où lui-même s'étend à tout l'espace, redonnant ainsi un sens au local, lieu d'accès au réseau. En se territorialisant la ville se complexifie. Elle englobe plus d'hétérogénéité. Alors que les logiques de marché et de réseau font disparaître et replient sur eux-mêmes échelles, espaces et lieux, l'émergence simultanée d'une ville territorialisée, voire d'une ville-globale et de nouveaux réseaux de villes (cf. les métropoles du grand ouest accrochées à l'Île-de-France ou à l'arc ouest européen), stimule la diversité des échelles.

Le projet métropolitain consiste dans la mise en interaction de ces échelles, celle notamment des réseaux au travers d'un espace public continu : développement des gares, intégration et mise en scène du TGV dans la ville, développement des nœuds autoroutiers et des centres commerciaux qui s'y accrochent en les raccordant aux échelles urbaines, intégration de ces infrastructures dans le tissu urbain courant... Le projet métropolitain part du territoire. Il renverse le développement radioconcentrique, structurant le développement à partir de la périphérie vers le centre⁸ rendu plus accessible perméable et ouvert. Le projet métropolitain ouvre de multiples perspectives :

— consolidation de l'aire urbanisée, notamment des petites communes, parallèlement au renouvellement et à la densification urbaine de l'aire agglomérée,

⁸. C'est une des ambitions de l'axe sud que de constituer un espace public majeur de la ville centre propre à la rattacher à son territoire.

- création et urbanisation de relations maillées des communes métropolitaines entre elles, réalisation d'infrastructures intra-métropolitaines, espaces publics des grandes voies intégrant transports lourds, équipements et monuments métropolitains,
- valorisation de la continuité des « entre-villes »,
- traitement des ruptures de charges entre les modes de transport et urbanisation des pôles d'échange,
- expression typologique du rapport nouveau qui s'établit entre ville et nature.

Valorisation et continuité des « entre-villes ». De larges intervalles séparent les aires agglomérées des métropoles : « entre-villes », espaces agricoles englobés, délaissés souvent occupés par des infrastructures difficilement franchissables et constituant de vastes secteurs enclavés. Loisirs, sports, santé ont développé l'hygiénisme moderniste à un niveau inattendu et sont la source d'immenses équipements métropolitains accrochés à ces secteurs. Ces « entre-villes » communiquent directement avec la campagne. Elles sont la promesse de nouvelles relations de continuité de la métropole avec la prétendue nature.

Le rapport qui oppose altérité naturelle et identité urbaine est renversé. La nature idéalisée qui résulte de la colonisation métropolitaine de l'espace rural acquiert les valeurs de l'intériorité, voire de l'intime. Elle est au cœur des agglomérations le creuset où se forment la spécificité et l'identité de chaque métropole. Les rapports entre le lointain et le proche, le végétal et le minéral, la centralité et la latéralité, prennent place à l'intérieur des agglomérations et doivent être déployés à différentes échelles, des grands espaces aux tout petits.

Ce mouvement « d'urbanisation de la nature » est très ancien. Toutes les utopies urbaines se sont constituées contre la ville, quitte à la transplanter à la campagne. Il est aujourd'hui profondément inscrit dans

les territoires et dans les pratiques métropolitaines. La préservation, la requalification, la revalorisation de ces intervalles « naturels », l'ouverture en profondeur de la métropole sur ces derniers, la construction de leurs franges et des limites de l'urbanisation, la fabrication d'effets de lisière, révèlent la géographie de la métropole ainsi ancrée territorialement.

Intégration urbaine et resserrement des infrastructures, urbanisation des grandes voies. Les infrastructures métropolitaines des trente dernières années restent à urbaniser. Euraille a mis en place deux dispositifs puissants de continuité métropolitaine : une urbanisation de la rocade autoroutière et de la ligne TGV dont le franchissement structure et ordonne le paysage urbain, et la réalisation d'un équipement typique de la grande périphérie, le centre commercial, à proximité immédiate du centre-ville.

Ce type de démarche n'a pas empêché la mise en place des dispositifs réglementaires anti-urbains en vigueur : loi Barnier interdisant de construire à moins de 100 mètres des infrastructures et loi sur le bruit limitant drastiquement l'urbanisation le long des voies... En imposant le recul vis-à-vis des voies, ces textes empêchent le confinement du bruit et suscitent l'adossement à la voirie qu'ils ne conçoivent que routière. L'urbanisation des grandes voies est pourtant le nœud gordien à trancher pour passer de l'urbanisme de la route et du réseau à l'urbanisation métropolitaine.

Les voies métropolitaines construites à partir des années 1970 sont peu nombreuses et pratiquement toutes autoroutières. Elles se sont faites au détriment de la réalisation de voies urbaines de transit dont le débit est pourtant comparable (cf. le Prado à Marseille, le cours de Vincennes, le boulevard de Roubaix etc.) et le coût infiniment moindre, surtout si l'on en retranche la valorisation du foncier rendu urbanisable, à comparer aux coûts fonciers et aux délaissés que produit la moindre voie rapide. Ce qui manque aux grandes périphéries, ce ne sont pas seulement des transports

en commun lourds, mais ce sont aussi de grandes voies paysagères, entre parkway et boulevard paysager, qui constituent des vecteurs multimodaux de transport, d'urbanisation et de croissance. Le développement de ces voies implique des expérimentations et des recherches typologiques afin de garantir la qualité de l'espace résidentiel par une architecture urbaine métropolitaine: confort acoustique des bords de voie, ordonnance du grand paysage, haute densité, mixité typologique.

Le tissu urbain comme projet

Parler de tissu urbain, c'est déjà se garder d'isoler et de réifier l'espace public, refuser d'y voir un décor. Espaces public et privé constituent des valeurs antagoniques (ce qui est public n'est pas privé et inversement) qui fondent à la fois l'urbs et la civitas, la morphologie et l'urbanité, la forme et les statuts et usages de l'espace.

La parcelle. Parler de tissu urbain revient à dire une chose simple: l'espace est partagé, découpé, parcellisé. La parcelle est un espace, un cube d'air. Cet espace ou ces espaces ont une valeur d'usage, la parcelle est un objet d'architecture. C'est affirmer l'édifice comme construction de cet espace en énonçant « en premier lieu le vide », cour et jardin⁹, en partant de l'extérieur. C'est, en questionnant l'échelle de la parcelle, interroger la forme de l'immeuble et la typologie résidentielle. C'est refuser de servir une deuxième fois la soupe du grand ensemble sous la non-forme du parc résidentiel ou du campus. Dire le tissu urbain, c'est aussi dire que l'on ne fait pas la ville qu'avec des stars ni même qu'avec de bons architectes....

Projet typologique... Invoquer le tissu urbain, c'est encore refuser de penser en fonction du seul contexte. Cela suppose un travail systématique d'identification, de développement et d'illustration de typologies, immeubles, parcelles et espaces publics, qui renvoient à une pertinence tout à la fois globale et locale. C'est avoir une pensée générique

et généalogique qui se surajoute à la pensée du plan. L'architecture, à la façon d'une discipline, peut se saisir de la typologie, en croisant espace et usage. Elle doit y être experte. Qui dit immeuble et programme dit type et formes communes. Le projet se constitue comme identification de types et comme critique. Il est une pratique raisonnée de transformation d'un objet sédimenté, social et historique. Le temps du projet, bien souvent, est dans la reconnaissance et la révélation de l'évidence d'un type.

Que depuis longtemps la « marchandisation » mette à mal la production « œuvrée » et les traditions vernaculaires et savantes qui sont à la base du concept de type et ait pour conséquence une « crise typologique » ou de la médiation typologique fait peu de doute. Acteurs institutionnels, architectes, entreprises et organismes constructeurs sont rassemblés pour transformer en modèle et en prototype ce qui devrait être au contraire ouverture et question, une articulation entre espace et société qui en révèle les structures latentes, un objet de découverte et de transgression. Cette crise est aussi à rapporter aux liens très médiocres existant entre le public et un monde architectural refermé sur lui-même, très sensibilisé à la question de l'œuvre et focalisé sur l'objet, enclin à l'académisme et à l'esthétisme.

Il n'en demeure pas moins que la notion de type est pour les architectes la seule qui les oblige à appréhender un objet architectural qui soit partagé et donné, socialement et historiquement.

« Que reste-t-il une fois éliminée l'identité? Le générique? ¹⁰ » Koolhaas critique (justement) les ambiguïtés de l'identité tout en prêchant le mélange des genres, en confondant le social et le spatial. En honorant les vertus de l'impersonnalité, en vantant les mérites du générique, il finit par plaider l'espace homogène et abstrait, sans lieu ni corps. Alors paraphraisons: « que reste-t-il une fois éliminé la singularité de l'objet? le typologique? » Le typologique ne confond pas le sens commun et l'identité. Le sens commun est inscrit dans la durée et le temps sédimenté. Il ne confond pas

9. Raisonner la construction de cet espace avant ou concurremment avec celle de l'édifice est aussi une tradition moderne, la villa Stein n'est-elle pas d'abord cela, un intérieur parcellaire subdivisé en deux?

10. *Op cit.*, page 722 (avec le silicone et la crevette fade et molle, comme exemple type).

l'identité et le lieu. L'identité cloisonne alors que le lieu, parce que qualifié, est disponible à l'usage. L'objet peut être banal et localisé, impersonnel et œuvré, ordinaire et unique. Le type n'est ni une perspective ni un cadre du projet, mais un espace ou une « idée d'espace » duquel faire émerger un point de vue qui nécessairement en élargit l'horizon. Le type donne à voir au-delà de lui-même. Le type est un lien dialectique du temps. Tout type s'inscrit dans une genèse et en inspire le moment qui va suivre. La transposition critique de typologies vernaculaires et traditionnelles n'est en tout cas pas moins intéressante ni subversive que la reproduction systématique de la partition « jour/nuit » ou de la cuisine américaine. Le projet urbain doit restituer les contradictions, les tensions, les correspondances d'un contexte (le plan d'ensemble, le tracé, l'ordonnancement) et d'un texte (les typologies).

L'espace public est un des éléments principaux de la constitution et de l'appréhension de la forme globale de la ville. Le tissu urbain apporte un texte. La beauté de la ville naît de cette confrontation du contexte et de la géographie avec « le texte », autonomie et la temporalité propres aux structures spatiales et pratiques du bâti et du parcellaire.

Aucun projet urbain ne peut se contenter de l'espace public, des infrastructures ou des paysages. Il doit aussi développer une problématique systématique en termes de tissu urbain. Il doit rassembler les maîtrises d'œuvre et d'ouvrage et organiser la concertation des populations autour de questions typologiques partagées. Il doit dire les morphologies parcellaires, les modalités et les formes de la mitoyenneté, la distribution. Le projet typologique est un projet à part entière qui inscrit le travail critique « œuvré » de chaque architecte dans une pertinence globale et collective. Il interroge la question de l'expression typologique d'un projet local, voire d'un projet régional. Il interroge l'existence d'acteurs susceptibles de porter et de développer ces projets : écoles d'architecture, recherche, agences d'urbanisme, opérateurs...

...nouvelles typologies. Le décalage entre la nullité des normes et des modèles contemporains du logement collectif vis-à-vis des usages communs et des attentes qu'exprime l'acculturation pavillonnaire confirme le désintérêt des politiques gouvernementales, puis celui du public pour l'habitat des villes. La politique française du logement est la plus restrictive qui soit : surfaces, normes et financement génèrent deux ou trois modèles simplifiés à l'extrême et partout répétés. Elle doit être profondément réformée. Aux architectes, étudiants et enseignants d'expérimenter et de préparer dans les consciences une telle réforme en testant notamment les moyens de relever les densités, de repenser la distribution de l'immeuble et la mixité typologique. La confrontation des aires urbanisées et des intervalles naturels et le fait de construire en bordure des infrastructures et des grandes voies suggèrent un profond relèvement des densités.

La question du logement élargi à l'échelle de l'immeuble conduit à repenser sa distribution. L'intégration de fonctions collectives (actualisées à l'espace de la voiture, aux équipements résidentiels) supposent des espaces extérieurs au statut clairement défini et maîtrisé, avec un espace logement attractif vis-à-vis de l'habitat individuel, évolutif, modulable et extensible. Telles sont les conditions de la revalorisation de l'habitat urbain. Enfin, la mixité typologique à l'intérieur d'une même parcelle combinant logement collectif et individuel, et lieux de travail, est la promesse d'un minimum de brassage social et générationnel, comme de souplesse et d'évolutivité fonctionnelle.

L'espace public

On ne peut et on ne doit pas se contenter de constater la tendance à la privatisation de l'espace et l'effacement des actions publiques d'aménagement pour flatter le chaos délicieux et l'entropie fatale des « junkspaces ». Plus que jamais, les politiques publiques correctrices et régulatrices,

l'intégration des infrastructures dans un espace public continu et intégrateur est un enjeu politique. L'espace public est clairement et distinctement délimité. Ce qui veut dire clarifier les statuts des espaces, recomposer le foncier partout où cela est nécessaire (et pas seulement dans les grands ensembles), réinvestir les délaissés (notamment ceux des infrastructures), restructurer les franges bâties adossées aux voies.

L'espace public dessert et distribue. Il est accessible et donne prise à chacun. Il est continu et maillé, ce qui veut dire remédier systématiquement aux culs-de-sac et aux enclaves, recouper les « méga-îlots », donner accès aux réseaux structurants afin de leur conférer une visibilité et une épaisseur (transports en commun, assainissement), desservir, irriguer et raccorder les équipements privés, les zones commerciales, et les parcs. L'espace public est hiérarchisé et ses hiérarchies sont monumentales, inscrites dans la durée. Elles impliquent des hiérarchies de tracés qui gèrent les contextes, et des hiérarchies de types. Les projets d'espace public se font trop souvent à l'échelle du quartier, trop rarement à l'échelle métropolitaine. Les grands équipements, institutionnels, commerciaux et leurs parkings sont aujourd'hui les programmes structurants des projets d'espace public majeur. L'espace public doit être pérenne, solide et de qualité constante où qu'il soit, au centre ou à la périphérie. Le tissu et la profondeur des parcelles doivent être dimensionnés afin de proportionner correctement l'espace public et de limiter les coûts d'aménagement et de gestion. Utile confortable et hospitalier, il présente des valeurs d'intériorité. L'espace public de la ville contemporaine s'est profondément laïcisé ou sécularisé. La dégradation des significations publiques et des institutions interrogent les hiérarchies monumentales traditionnelles.

Aujourd'hui, il se constitue rarement dans la dimension réflexive de l'agora. Sa fonction centrale est profondément mise en cause par la dispersion, la sectorisation des grands enclos, des équipements commerciaux

et de loisirs privés. L'espace public et son « identité » se constituent largement par rapport à l'altérité, à l'ailleurs, à la nature ou à l'idée que l'on s'en fait. L'espace public contemporain affirme principalement sa dimension paysagère. Il construit le paysage contemporain et les conditions de sa perception ; il institue le sens donné au territoire.

L'espace public produit un paysage collectif et donne une visibilité collective, sociale de la géographie de la ville, une ville aujourd'hui décentrée et plurielle.