

Eléments urbaphobes dans l'idéologie urbaine du Mouvement Moderne

Dieter Frick
Professeur émérite
Technische Universität Berlin

Reçu le 8 mars 2007

Introduction

La grande ville comme elle existe aujourd'hui n'est pas seulement le résultat de forces économiques, sociales et politiques. Derrière celles-ci se manifeste surtout une théorie d'urbanisme dominante qui s'appuie sur l'idéologie du Mouvement Moderne. Des architectes et des urbanistes ont réagi aux conditions de vie désastreuses et à l'excès de population dans les grandes villes industrielles du 19^{ième} et du début du 20^{ième} siècle en créant une image tout à fait nouvelle de la «ville de demain». Cette image n'est pas par principe hostile à la grande ville, mais elle contient des éléments remarquables qui ont contribué à la destruction de ce qui caractérise la ville, et particulièrement de l'espace public. De tels éléments se trouvent clairement exprimés dans les documents écrits et ils font partie du contexte de l'organisation autant matérielle que spatiale du modèle urbain proposé. Entre 1950 et 1980 surtout, ce sont les idées ou les images provenant de ces écrits qui, parfois mal comprises, servirent à fonder ou à justifier les projets et les réalisations d'urbanisme et d'aménagement. Des mots d'ordre comme «soleil, espace, verdure» (Le Corbusier) ou «*Licht, Luft und Sonne*» caractérisent une idéologie qui, par exemple, a largement influencé la conception des grands ensembles et la suburbanisation en général. Le souhait de vouloir être un peu à la campagne et en même temps proche de la ville (la «ville-jardin») a en effet conduit à une dissolution de cette dernière, reflétant une hostilité à la fois consciente et inconsciente envers la ville. Ce texte cherche à mettre en évidence les relations existant entre le Mouvement Moderne et la ville telle qu'elle se présente dans de nombreux endroits après plusieurs décennies de politique urbaine menée en appliquant ses principes.

Urbaphobie et Mouvement Moderne

La notion d'urbaphobie va être employée dans cette intervention pour parler d'aménagement et d'urbanisme. Tous les types d'organisation spatiale et bâtie des établissements humains qui permettent l'«urbanité», la génèrent ou tout au moins ne l'empêchent pas d'apparaître sont opposés à l'urbaphobie. L'«urbanité» comprend aussi bien une dimension sociale et économique qu'écologique. La ville est *sociale* par certains modes de vie et d'organisation qui génèrent un foisonnement de communication et donc stimulent l'innovation. Elle est *économique* par la division du travail qu'elle permet, la productivité qui en découle ainsi que les services. Elle est *écologique* du fait de l'accumulation des ressources énergétiques et matérielles qu'elle engendre dans un espace limité (l'eau, la biomasse, les matériaux de construction, les différents systèmes de transport et de stockage d'énergie). Son *cadre spatial et son bâti* sont caractérisés par la concentration de nombreux édifices, d'infrastructures techniques, de plantations réunis sur un territoire restreint et par la manière dont s'établissent «l'aménagement, [...] la relation et le rapport entre eux» («*agrupamiento de albergues, puestos en relación y comunicación mútua*») (Cerdà 1867, vol. I, p. 32). «*Physically, cities are stocks of buildings linked by space and infrastructure. Functionally, they support economic, cultural and environmental processes.*» (Hillier 1996, p.149). La

disposition des constructions, des infrastructures techniques et des plantations, la relation et le rapport qui s'établit entre eux sont les conditions fondamentales à la naissance d'un «lieu». A partir de là, une zone bâtie devient de la «ville» ou de la «non-ville», la vie urbaine s'y développe et marque ou ne marque pas le lieu de son empreinte. Je soutiens la thèse que, lorsque cette alchimie ne se produit pas, nous avons affaire à de l'urbaphobie, qu'elle soit patente ou latente.

Sous le vocable de Mouvement Moderne on désignera ici l'initiative des Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM) et la «Charte d'Athènes», formulée pour la première fois dans leur cadre en 1933 ; s'y rattachent les écrits qui en ont repris les idées ou ont été développés parallèlement. Depuis les années 1920, maints architectes et urbanistes célèbres et hautement qualifiés ont travaillé dans ce contexte et ont participé à ce mouvement. Dans la perspective actuelle, le Mouvement Moderne, qui s'en est pris aux villes du 19^{ème} et du début du 20^{ème} siècle et a revendiqué vouloir créer une *autre ville*, n'a pas su faire émerger une organisation spatiale qui soit génératrice de vie urbaine. Ce mouvement a livré une doctrine d'urbanisme dominante dans le monde occidental qui a influencé de manière décisive l'urbanisme opérationnel ainsi que les différents projets jusque dans les années 1980. Comme elle n'a pas rempli certaines conditions essentielles à la vie urbaine, cette doctrine a introduit, consciemment ou inconsciemment, de nombreux éléments urbaphobes dans l'urbanisme du 20^{ème} siècle.

L'autre ville

Les protagonistes du Mouvement Moderne ne veulent pas abolir la ville mais ils souhaitent promouvoir, comme nous l'avons déjà dit, une *autre ville*. Ils ont critiqué en termes très vifs la ville existant à leur époque:

«Le Chaos est entré dans les villes. L'emploi de la machine a bouleversé les conditions du travail. Il a rompu un équilibre millénaire, portant un coup fatal à l'artisanat, vidant les campagnes, engorgeant les villes et, faisant litière d'harmonies séculaires, perturbant les rapports naturels qui existaient entre les foyers et les lieux de travail. Un rythme forcené joint à une précarité décourageante désorganise les conditions de la vie, s'opposant à l'accord des besoins fondamentaux. Les logis abritent mal les familles, corrompent leur vie intime, et la méconnaissance des nécessités vitales, maladie, déchéance, révolte. Le mal est universel, exprimé, dans les villes, par un entassement qui les accule au désordre et, dans les campagnes, par l'abandon de nombreuses terres» (Le Corbusier 1957 (1942), art. 8). «Les villes, telles qu'elles existent aujourd'hui, sont construites dans des conditions contraires au bien public et privé [...]. L'ère de la machine, en modifiant brutalement certaines conditions centenaires, les a conduites au chaos» (art. 23).

Par conséquent, des interventions massives dans le tissu urbain existant, c'est à dire des destructions et des démolitions, sont des éléments inhérents à la stratégie du Mouvement Moderne.

«Notre tâche actuelle est de les arracher (les villes) à leur désordre par des plans où sera prévu l'échelonnement des entreprises dans le temps. [...] Au nom de la santé publique, des quartiers entiers devraient être condamnés. Les uns, fruits d'une spéculation hâtive, ne méritent que la pioche; d'autres, à cause des souvenirs historiques ou des éléments de valeur artistique qu'ils renferment, devront être en partie respectés ; il est des moyens de sauver ce qui mérite de l'être tout en détruisant impitoyablement ce qui constitue un danger.» (Le

Corbusier 1957, art. 23, 24) «Les îlots insalubres doivent être démolis et remplacés par des surfaces vertes [...]» (art. 36). «[...] les quatre fonctions-clefs de l'urbanisme (habiter, travailler, se recréer, circuler) réclament pour se manifester dans toute leur plénitude, et apporter ordre et classification dans les conditions habituelles de vie. [...] L'urbanisme, en tenant compte de cette nécessité, transformera la figure des villes, brisera avec la contrainte écrasante d'usages qui ont perdu leur raison d'être et ouvrira aux créateurs un champ d'action inépuisable.» (art. 78)

Ce «champ d'action inépuisable» pour architectes et urbanistes aménageurs évoque de nombreux éléments parlant d'ouverture ou de libération. Pour l'observateur d'aujourd'hui, ces éléments ont fortement contribué à détruire la ville et ont donc eu une action urbicide. Cela tient à des appréciations erronées (comme celle de l'importance de l'espace public ou du rôle de la circulation automobile) mais aussi à la manière dont ont été mises en pratique ces idées. Certaines de ces tendances remontent au mouvement des villes-jardins et même à une époque antérieure. L'idée de la ville-jardin d'Howard, qui devait être une *ville*, a été, dans la pratique, presque toujours dévoyée en *suburb* ou en *banlieue*: «de cette banlieue malade, où la fonction distance-temps pose une lourde question qui demeure sans réponse, certains cherchent à faire des cités-jardins. Paradis illusoires, solution irrationnelle. La banlieue est une erreur urbanistique [...]» (Le Corbusier 1957, art. 20) «[...] *the suburban dormitory, [...] one of the most unreal environments ever created for man*» (Mumford 1946, p. 35). Derrière cela se dissimule le rejet immanent de la ville de la part d'une grande partie de la population qui souhaite «sortir de la ville», mais aussi l'attitude des communes et de l'Etat en matière de politique urbaine comme celle de toute une industrie du bâtiment qui est indissociable de «l'urbanisme moderne».

Dans ce qui va suivre, je souhaite traiter des éléments qui ont contribué à la destruction de la ville. Je m'appuierai pour cela sur la «Charte d'Athènes» dans la version française de Le Corbusier de 1957 (1942), sur le livre de Göderitz, Rainer et Hoffmann de 1957, devenu proverbial dans les pays de langue allemande et intitulé «*Die gegliederte und aufgelockerte Stadt*» (La ville réarticulée et dédensifiée), (lui aussi écrit en grande partie au début des années 1940), sur la version allemande du livre de Sigfried Giedion intitulé «*Raum, Zeit, Architektur*» (Espace, temps, architecture) de 1965 (1941) et sur les écrits de Walter Gropius datant de 1956 (1937-1952). On peut affirmer que les idées majeures du Mouvement Moderne ont été élaborées dans les années 1930, peaufinées dans les années 1940 et appliquées depuis les années 1950. J'articulerai mon propos autour des thèmes suivants: (1) parcellaire, (2) bâti, voirie, plantations, (3) espace public, (4) lieux et réseau, (5) les différents niveaux d'échelles (v. Frick 2006) et je les commenterai ensuite.

Parcellaire

«[...] le tissu urbain devra changer de texture; les agglomérations tendront à devenir des villes vertes. Contrairement à ce qui se passe dans les villes-jardins, les surfaces vertes ne seront pas compartimentées en petits éléments d'usage privé [...]» (Le Corbusier 1957, art. 35). «La rénovation de parcelles individuelles et d'îlots urbains a échoué. Une rénovation de plus ample dimension, s'étendant sur des kilomètres carrés, est devenue nécessaire depuis que nous avons pris conscience des relations existantes entre la ville et sa périphérie» (Gropius 1956, p. 11).

Le mot d'ordre de l'abolition de la parcelle de petite dimension est devenu réalité lors de la construction de grands ensembles de logements sociaux. On a essayé d'occulter le parcellaire lors de leur construction, c'est à dire que l'on a tenté d'annihiler le rapport existant

entre le bâtiment et sa parcelle. Le parcellaire existant, et plus encore les formes de mise en valeur du foncier ressortissant des mécanismes de la propriété privée, furent considérés comme un obstacle essentiel à la rénovation et à l'extension des villes (voir à ce sujet Bernoulli, 1949). Le parcellaire n'a donc par conséquent joué aucun rôle majeur dans la planification des zones urbanisées entre 1950 et 1980. Au contraire même, le foncier appartenant à quelques grands propriétaires n'a pas été subdivisé. La disposition des bâtiments est devenue un élément de composition urbaine indépendant, sans lien étroit avec les différentes parcelles et donc avec le réseau viaire. Le réseau viaire est davantage conçu en fonction de contingences techniques de circulation et se soumet à la disposition du bâti. Comme l'on n'a pas créé de parcelles, le rapport d'échelle du bâtiment individuel et donc le lien compréhensible entre unité d'habitation et quartier a disparu. Même dans les centres-villes anciens, la rénovation urbaine a fait disparaître de plus en plus le parcellaire finement articulé. Aujourd'hui encore, le parcellaire comme composante de l'organisation spatiale et bâtie et comme élément générateur d'urbanisme est souvent sous-estimé.

«En définitive, le but poursuivi et qui fait l'objet d'un consensus général est de permettre de donner à chaque famille le maximum d'indépendance et de liberté individuelle en lui fournissant un propre espace -une maison individuelle dans le meilleur des cas- tout en reliant étroitement ces unités avec leur environnement composé d'équipements publics, de voiries, d'infrastructures de circulation etc... On ne peut atteindre ce but ultime que si la taille des unités individuelles de sol -de parcelles- est assez grande pour permettre de construire une maison individuelle dotée d'un petit jardin mais assez petite pour assurer la rentabilité des moyens de transport collectifs, des systèmes viaires peu coûteux et de courtes distances de déplacement» (Göderitz et al. 1957, pp. 19-21).

Contrairement à ce que propose Le Corbusier, on a affaire ici à une réforme des banlieues, un modèle qui cependant, dans la pratique, n'a pas été ou n'est pas à même de générer des «lieux» d'urbanité en raison de l'usage monofonctionnel qu'il sous-entend. Par ailleurs, le concept de la zone pavillonnaire *densifiée* n'a été mis en pratique avec succès qu'à de rares exceptions. Les mécanismes de financement public du logement prévoyaient en priorité la réalisation d'habitat collectif et donc finalement de grands ensembles; alors que la classe moyenne souhaitait sa maison individuelle avec un jardin.

Bâti, voirie, plantations

«C'est l'état intérieur du logis qui constitue le taudis, mais la misère de celui-ci est prolongée au dehors par l'étroitesse des rues sombres et le manque total d' (de ces) espaces verts [...]». (Le Corbusier 1957, art. 10). «Les constructions élevées le long des voies de communication et autour des carrefours sont préjudiciables à l'habitation [...]. La maison, dès lors, ne sera plus soudée à la rue par son trottoir» (art. 16) «L'alignement des habitations au long des voies de communication doit être interdit. Les voies de communication, c'est-à-dire les rues de nos villes, ont des fins disparates. [...] Les trottoirs [...] sont un remède dérisoire [...]» (art. 27). «Tout d'abord, la *rue corridor*, avec son alignement rigide et l'enchevêtrement existant entre la circulation, les constructions et les piétons doit disparaître. La ville d'aujourd'hui exige une nouvelle liberté pour ces trois éléments ; pour la circulation, pour les piétons ainsi que pour les quartiers d'habitation et les zones industrielles» (Giedion 1965, p. 48).

La «nouvelle liberté» était synonyme de dissolution de l'organisation spatiale et bâtie classique de la ville. Elle abandonnait les prémisses fondamentales à l'existence de la ville, à la vie urbaine. Comme on a pu ensuite le constater, la disparition du rapport existant entre la

rue, les parcelles qu'elle dessert et la disposition des bâtiments a rendu plus difficile la vie quotidienne en ville et presque impossible le développement par «capillarité» de différents usages et de mélange des fonctions. Dans les grands ensembles, 3 points illustrent ce phénomène: (1) la présence de bâtiments massifs et de grande hauteur disposés de manière irrégulière les uns par rapport aux autres. Il en résulte des espaces de grande dimension entre les bâtiments qui paraissent difficiles à franchir et souvent le sont vraiment. (2) des espaces interstitiels souvent confus, difficilement compréhensibles et de forme aléatoire auxquels manquent la dimension visuelle et la découverte à l'échelle du corps humain de ce que l'on nomme habituellement espace public. (3) le manque de régularité et de clarté du réseau viaire qui perd en cela sa troisième dimension.

«La population est trop dense à l'intérieur du noyau historique des villes [...] ainsi que dans certaines zones d'expansion industrielle du 19^{ème} siècle. La densité [...] peut être totalement modifiée par la hauteur des bâtiments.» (Le Corbusier 1957, art. 9) «Il doit être tenu compte des ressources des techniques modernes pour élever des constructions hautes. [...] Seules les constructions d'une certaine hauteur pourront satisfaire heureusement à ces exigences légitimes (la vue la plus agréable, la recherche de l'air le plus pur, l'insolation la plus complète etc.)» (art. 28). «Les constructions hautes implantées à grande distance l'une de l'autre, doivent libérer le sol en faveur de larges surfaces vertes.» (art. 29) «[...] C'est en faisant intervenir l'élément de hauteur (en urbanisme) que solution sera donnée aux circulations modernes ainsi qu'aux loisirs, par exploitation des espaces libres ainsi créés.» (art. 82).

L'immeuble de grande hauteur planifié avec soin et entouré d'un grand espace non bâti permet de répondre à toutes les exigences en matière de lumière, d'air et d'activités en extérieur; il offre en outre une pléthore d'autres avantages à l'habitant des villes.» (Gropius 1956, pp. 95-96). «Même l'habitant du rez-de-chaussée peut voir le ciel dans une tour de 10 à 12 étages! Au lieu de donner sur un corridor de 20 mètres de large, les fenêtres donnent sur un espace vert de 100 mètres de profondeur planté d'arbres qui aident à purifier l'air et offrent aux enfants de vastes espaces de jeux. Ici, la nature pénètre la ville...» (p. 102) «Le logement dans des tours permet d'assurer de courts déplacements à pied et de réaliser pour les besoins quotidiens et la vie sociale des équipements économes en temps et en argent. En raison des distances à franchir de manière verticale, il pose cependant des problèmes de surveillance des enfants lorsque ceux-ci se trouvent en dehors du logement. Mais il permet des petits logements rentables et fortifie le sens de l'intérêt général» (p. 104).

Préférer l'édification de tours devait permettre d'aider à faire diminuer la densité d'habitants et celle du bâti en ville. La ville est conçue comme un parc. Les bâtiments sont des solitaires. Du fait de leur hauteur, ils exigent des servitudes de prospect importantes. Ceci a pour conséquence des cheminements plus longs, souvent ennuyeux ou monotones, voire peu sûrs. Les contacts, les rencontres, les relations entre les personnes sont plus difficiles. Les cages d'ascenseur et les escaliers de très grande dimension renforcent encore le phénomène. Ce sont des impasses verticales sans communication avec le reste du système. La somme des conséquences négatives et donc urbicides d'un tel système a été décrite d'une manière devenue classique par Jane Jacobs (1961). Il est intéressant de constater que, à l'opposé de Le Corbusier ou de Gropius, Göderitz, Rainer et Hoffmann se prononcent plutôt *contre* les tours. «Un amoncellement d'étages ne procurera pas un usage plus intense» (Göderitz et al. 1957, p. 29).

«En face des vitesses mécaniques, le réseau des rues apparaît irrationnel, manquant d'exactitude, de souplesse, de diversité, de conformité.» (Le Corbusier 1957, art. 56) «[...] La

circulation est devenue aujourd'hui une fonction primordiale de la vie urbaine. Elle demande un programme [...] qui sache [...] créer les exutoires indispensables et arriver ainsi à supprimer les embouteillages et le malaise constant dont ils sont la cause.» (art.57) «Les voies de circulation doivent être classées selon leur nature et construites en fonction des véhicules et de leurs vitesses. [...] La première mesure utile serait de séparer radicalement, dans les artères congestionnées, le sort des piétons de celui des véhicules mécaniques.» (art. 60) «Le piéton doit pouvoir suivre d'autres chemins qu l'automobile. [...] une réforme fondamentale [...] qui ouvrirait une ère d'urbanisme plus nouvelle et plus fertile.» (art. 62) «Si, dans une ville dédensifiée et réarticulée, la plus grande partie du sol, devenu espace vert, n'est plus imperméable et absorbe les précipitations, il n'est plus nécessaire que les rues et les trottoirs se trouvent à proximité immédiate l'un de l'autre, ce qui constitue un danger et une gêne autant pour les hommes que pour les véhicules. Il devient alors possible de séparer ces espaces de circulation l'un de l'autre et de fournir à chaque type de circulation un réseau qui lui soit propre [...]» (Göderitz et al. 1957, p. 85).

D'un point de vue actuel, c'est une erreur d'appréciation indéniable que de penser que les rues urbaines manquent d'exactitude, de souplesse et de diversité. Ce sont plutôt les autoroutes urbaines, réclamées à grands cris et finalement construites, qui forment un système relativement rigide et ont en outre contribué en grande partie à la destruction de la ville. Elles sont des césures entre différents quartiers, des sources de nuisances par le bruit et les gaz d'échappement etc... La volonté de séparation des différents flux de circulation, même si elle était en partie justifiée, a ouvert sans modération la ville à la circulation automobile, lui a concédé un rôle à part entière. En de nombreux lieux, elle s'est intensifiée jusqu'à en prendre totalement possession. L'enthousiasme pour la circulation automobile qui a pendant longtemps animé les hommes politiques, les ingénieurs de l'équipement tout comme une grande partie de la population recèle une bonne part d'idéologie anti-urbaine, même si beaucoup des personnes concernées n'en ont pas conscience ou même nient cet état de fait.

Espace public

L'espace public, la composante centrale de l'organisation spatiale et bâtie de la ville, n'est quasiment pas présent dans les manifestes du Mouvement Moderne. Ceci est apparemment un signe majeur d'urbaphobie (dissimulée). D'un point de vue actuel, l'espace public est «le système primaire traversant et maillant toute la ville, fournissant à la fois le cadre et l'écrin de son édification». La «stabilité de l'espace public en tant que système dans le long terme repose sur l'adaptabilité de sa structure et la transformation de son usage, sur sa multifonctionnalité non spécifique. L'espace public rend la ville lisible et explorable pour chacun et permet à son usager de s'orienter dans la ville, de l'utiliser et de l'approprier sans avoir besoin d'une aide autochtone. Il est connu partout et par tous, même dans les lieux inconnus de la ville» (Schneider, pp.135-136). Sa fonction particulière pour l'urbanisme tient au fait qu'il est le produit du bâti qui l'entoure, des infrastructures techniques et des plantations, mais qu'il est aussi une contingence essentielle pour la disposition spatiale de ces différents éléments.

A partir de 1950 et dans les décennies qui ont suivi, un grand nombre de réalisations s'appuient, conformément aux exigences du Mouvement Moderne, sur le principe d'un espace urbain ouvert, à peine aménagé, faisant peu ou pas de différence entre les espaces extérieurs publics, semi-publics et privés, entre le devant et le derrière, entre les espaces intérieurs et extérieurs, entre les espaces extérieurs calmes ou bruyants (v. Projektgemeinschaft 1995, p.11). L'espace entre les corps de bâtiments n'est pas divisé de manière tranchée mais plutôt «fluide». Le dialogue entre bâti et espace public n'existe pas ou seulement de manière réduite.

La prise de conscience et la compréhension de ce qu'est la ville, le côté subjectif de la naissance des formes urbaines, sont rendues beaucoup plus difficiles. La forme urbaine, si tant est qu'elle existe, n'est plus conçue que de l'extérieur ou à vol d'oiseau: «La véritable disposition et l'aménagement des bâtiments (du *Rockefeller Center*) ne sont visibles et compréhensibles que vus du ciel, [...] les bâtiments de différentes hauteurs disposés ouvertement, forment comme les ailes d'un moulin à vent [...] la nouvelle échelle de l'urbanisme [...] qui est en adéquation avec l'échelle des ponts et des autoroutes modernes» (Giedion 1964, pp. 502-504). On célèbre ici quelque chose qui est visible à vol d'oiseau sur une maquette, mais dont l'usager de la ville ne peut absolument pas prendre conscience.

Lieux et réseau

«[...] le soleil, la verdure, l'espace sont les trois premiers matériaux de l'urbanisme. L'adhésion à ce postulat permet de juger les choses existantes et d'apprécier les propositions nouvelles d'un point de vue vraiment humain.» (art. 12) «[...] Le zonage est l'opération faite sur un plan de ville dans le but d'attribuer à chaque fonction et à chaque individu sa juste place. Il a pour base la discrimination nécessaire entre les diverses activités humaines réclamant chacune leur espace particulier: locaux d'habitation, centres industriels ou commerciaux, salles ou terrains destinés au loisirs.» (art. 15) «Les fonctions-clefs auront chacune leur autonomie [...]; elles seront considérées comme des entités auxquelles seront attribués des territoires et des locaux pour l'équipement et l'installation desquels toutes les prodigieuses ressources des techniques modernes seront mis en œuvre.» (art. 78) « (...) Le zonage, en tenant compte des fonctions-clefs: habiter, travailler, se recréer, mettra de l'ordre dans le territoire urbain. La circulation, cette quatrième fonction, ne doit avoir qu'un but: mettre les trois autres utilement en communication. De grandes transformations sont inévitables.» (art.81)

«Un (nouvel) ordre spatial apparaît grâce à la séparation systématique et à la coordination des différentes fonctions donnant à chacun les droits qui lui reviennent, à l'homme comme à la machine (Giedon 1965, p.24, à propos du projet de Kenzo Tange pour la baie de Tokyo). «Les nouvelles zones urbanisées doivent être édifiées à proximité des réseaux routiers de première importance et être reliées par des voies rapides au centre-ville ancien [...] La taille de ces zones urbanisées doit être limitée de manière à ce que le piéton puisse les parcourir sans peine. [...]. Les lotissements doivent être entourés d'une ceinture agricole qui leur soit propre» (Gropius 1956, p. 112).

La «discrimination nécessaire entre les diverses activités humaines» ainsi que «l'autonomie des fonctions-clefs» ont eu des conséquences de très grande portée pour le développement urbain. Le manque de relations étroites et le peu de symbiose entre les différents usages (les fonctions) ont empêché l'émergence de nouveaux «lieux» et les lieux existants se sont atrophiés. Des lieux urbains dans les quartiers, dans les arrondissements etc... n'apparaissent que si une quantité suffisante de mélange des fonctions et donc d'échanges existe et que si les différents lieux sont connectés entre eux par un maillage viaire serré et lisible qui prenne en compte les différents types d'échelles. Dans le cas contraire, certaines connexions entre les différentes fonctions ne se mettent pas en place, un tissu social ne se développe pas ou ne trouve sa place que difficilement, l'offre d'activités et de services peine à s'établir ou à perdurer. Le bâti et l'aménagement de l'espace n'encouragent pas l'échange matériel, celui d'informations ou même, plus grave, en freinent le développement.

En urbanisme, le Mouvement Moderne a même encouragé l'isolation spatiale par le biais de l'attribution de fonctions -si possible uniques- à un espace donné ; il y est parvenu

dans certains cas. Les parcelles et les bâtiments, les îlots ou de plus vastes espaces encore sont dévolus en règle générale à un type d'usage unique et les bâtiments sont des solitaires. Les blocs ou les îlots sont souvent de grande dimension, leur desserte «interne» s'effectue par le biais d'impasses ou de voies en boucle. Les *Nachbarschaften* (les quartiers), les «zones urbanisées» forment chacun des éléments individuels ou des groupes de lieux («entourés d'une ceinture agricole qui leur est propre») et sont insuffisamment reliés entre eux ainsi qu'au reste de la ville. La conception du Mouvement Moderne s'appuie sur des lieux ou des *Nachbarschaften* disséminés auxquels manque, d'un point de vue contemporain, la qualité urbaine. De plus, elle a attribué aux réseaux une fonction plutôt technique qui leur a permis de s'émanciper par l'intermédiaire de l'ingénierie des transports.

Certains auteurs, protagonistes du mouvement de «dissolution de la ville», considèrent encore aujourd'hui la structure urbaine comme de plus en plus dominée par les réseaux et le mouvement et n'accordent aux lieux, au «calme», qu'une importance secondaire ou seulement provisoire (v. par exemple Englert 2000). Ils voient dans la dissolution de la ville au sens traditionnel du terme un processus irréversible et s'en font même les champions car ils la considèrent comme la forme urbaine du futur. On accorde alors au réseau une importance majeure, les lieux deviennent résiduels, des quantités négligeables au sein des réseaux matériels et immatériels (virtuels). Les lieux n'ont pas (ou n'ont plus) de position qui leur soit propre. Cette prise de position est objectivement uricide.

Les différents niveaux d'échelles

«Un aménagement dédensifié réclame une articulation adéquate du corpus urbain. Un complexe organique composé de cellules urbaines plus ou moins indépendantes les unes des autres et dotées d'un centre qui leur est propre se substitue à une mer de bâtiments sans fin, très densément bâtie en son centre et croissant en étoile le long des radiales». (Göderitz et al. 1957, p.19) «Le succès complet des efforts de dédensification dépend en grande part de savoir si, dans les nouveaux espaces urbains dédensifiés, l'on arrivera à établir des synergies fonctionnant aussi bien entre les lieux d'habitation, d'activité et de culture que dans les anciennes grandes agglomérations urbaines.» (p. 23). «L'aménagement du grand nombre de terrains urbanisables des grandes agglomérations [...] en plusieurs quartiers autonomes, en cellules urbaines, en *Nachbarschaften* etc. [...] qui se distinguent clairement les uns des autres et qui soient dans une certaine mesure capables de fonctionner de manière autonome en formant toutefois dans leur ensemble une unité globale de plus grande dimension» (p. 24). «La réarticulation des villes et une césure spatiale claire entre ses différents éléments grâce à des zones vertes, [...] «*Stadtlandschaft*» (ville paysagée)» (p. 25). «Seules, une densité si faible qu'elle permette de satisfaire les besoins légitimes en soleil et en loisirs des habitants à proximité de leur logement tout comme la pleine satisfaction des exigences en matière de transports autorisent à parler d'une réelle dédensification» (p. 28). «Avec un réaménagement complet du corpus urbain, il faut saisir l'occasion de prendre le mal à la racine. Seules la réarticulation, la dédensification et l'aménagement organique du corpus urbain peuvent conduire à sa guérison ainsi qu'à l'augmentation de sa productivité.» (p. 90)

Pour autant qu'il ait été couronné de succès, le «réaménagement jusqu'à la racine de l'ensemble du corpus urbain» n'a pas conduit à mieux comprendre ou à mieux prendre conscience des différents niveaux d'échelles (l'îlot, la rue, le quartier/l'arrondissement, la ville dans son ensemble, la région) et de leur importance pour l'aménagement urbain. La «dédensification» ainsi que l'aménagement des «nombreux terrains urbanisables des grandes agglomérations» a plutôt agi dans le sens inverse. La volonté de créer des «cellules urbaines» ou des *Nachbarschaften* aurait pu être comprise comme un élément contribuant à la formation

de quartiers. Mais l'isolement de zones urbanisées par de larges bandes d'espaces verts, la construction «arborescente» du système viaire renforcée par l'absence de mélange des fonctions et par une faible densité du bâti n'ont pas contribué à l'apparition de lieux et à un équilibre entre réarticulation de l'urbain et qualité des interconnexions. Beaucoup de grands ensembles tout comme les lotissements de maisons individuelles des années 1950-1980 le prouvent bien. Réarticulation et dédensification n'ont pas conduit à l'*autre* ville ardemment souhaitée mais plutôt à la «non-ville».

Perte de la forme urbaine

Si l'on essaie de faire le bilan des différentes influences de l'idéologie du Mouvement Moderne et de l'évolution de l'urbanisme dans son ensemble au 20^{ème} siècle, on constate globalement une dégénérescence de la forme urbaine. Avec justesse, les protagonistes du Mouvement Moderne ont mis en avant la mission sociale tout comme le fonctionnalisme et les ont opposés au formalisme de l'époque victorienne ou à l'urbanisme d'Haussmann. Mais il faut apparemment chercher à un niveau culturel et sociétal plus large les raisons de la crise du rapport à la ville qu'ils ont formulé. On peut envisager cette crise comme la conséquence d'une urbaphobie non formulée, secrète, qui trouverait ses sources dans la foi dans le progrès de l'ère industrielle tout comme dans le rejet de la misère urbaine du 19^{ème} siècle. Les protagonistes du Mouvement Moderne voulaient une *autre ville*, mais ils n'ont pas vu qu'ils remettaient en cause, avec certains éléments de leur idéologie, la ville en tant que telle.

La perte de la forme urbaine liée à l'influence du Mouvement Moderne se manifeste sous différents aspects. La perception de la ville composée de nombreux sous-ensembles est devenue plus réduite, malaisée voire impossible. Aux différentes échelles, l'organisation spatiale et bâtie n'est très souvent plus perçue ou comprise par le visiteur ou par l'habitant. Ceci commence au niveau de l'immeuble, de la rue et de la place, passe par le quartier et l'arrondissement pour s'étendre à la ville entière et à la disposition des zones urbanisées à l'intérieur d'une région (la ville au sens large). Leur répartition spatiale n'est plus compréhensible et les rapports entre elles ne sont plus identifiables. Ville et zone urbanisée restent vides lorsqu'elles ne peuvent pas être découvertes visuellement ou explorées par le corps humain, et lorsque leurs éléments ne répondent pas à une fonction, à un usage pratique ou à une symbolique clairement identifiable. Pour cela, la répartition des différents lieux dans un espace ne doit pas paraître être le fruit du hasard. Bâtiments, espaces publics, quartiers etc... doivent montrer qui les utilise, ce qui se passe à l'intérieur et quelle potentialité ils offrent. Alexander Mitscherlich (1965) a déjà parlé de «l'inhospitalité de nos villes».

La décadence ou l'absence de forme urbaine sont formulées dans le langage courant par les termes de «dépeuplement», de «mitage» mais aussi de «désert». Dans les pays développés, la structure urbaine des grandes agglomérations est aujourd'hui caractérisée par des phénomènes d'addition et de dispersion. En de nombreux lieux, les notions de ville et de village héritées de l'époque préindustrielle n'ont plus de sens. Les centres-villes, points de départ de la croissance urbaine de l'ère industrielle, sont souvent défigurés par des projets de rénovation hors d'échelle. Cela touche aussi les zones d'extension urbaine du 19^{ème} siècle. Les grandes zones de logement du 20^{ème} siècle, en particulier celles édifiées entre 1950 et 1980 sous la forme d'habitat collectif (les grands ensembles) ou de maisons individuelles, contribuent à cette impression d'addition et de dispersion. Dans les anciens villages et les petites villes à la proche périphérie des grandes villes, la fonction originelle, la plupart du temps agricole, a cédé la place à d'autres usages. Leur bâti et leur organisation spatiale sont souvent méconnaissables et, dans la meilleur des cas, ont été conservés comme une sorte de

réceptacle de la mémoire. De nouveaux sites sont apparus dans les zones interstitielles en dehors des structures urbaines habituelles, la plupart du temps en se connectant à des voies majeures de communication routière : zones industrielles, zones de fret, aéroports, centres commerciaux et centres de loisirs mais aussi lotissements. Dans les régions particulièrement densément urbanisées, on passe imperceptiblement d'une agglomération à l'autre. Ce phénomène fut décrit relativement tôt (v. Hall 1966). De telles zones interstitielles sont certes desservies techniquement et logistiquement ; leur logique spatiale est cependant à peine compréhensible, elles n'ont en ce sens pas de forme urbaine. Dans une certaine mesure, elles assurent un usage donné mais demeurent incompréhensibles. «Les nouvelles constructions ne contribuent pas à une orientation nouvelle et ne s'ancrent pas dans la mémoire comme des signes d'importance. En forçant le trait, on peut dire que le pays devient un amoncellement de non-lieux.» (Baccini/Oswald 1998, p. 16).

Un élément central de perte de la forme urbaine est le rétrécissement de l'espace public dans la ville existante. Au delà de sa fonction purement technique de desserte, il est empreint de nombreuses ruptures et discontinuités. A partir du 19^{ème} siècle, l'apparition de zones industrielles de grande dimension ainsi que du chemin de fer a fortement contribué à ce phénomène. Au 20^{ème} siècle, l'utilisation massive de l'espace public pour la circulation automobile a dominé de plus en plus les rues et les places, les autres usages se retrouvant acculés le «dos au mur» au sens littéral du terme. En certains endroits, l'élargissement de la chaussée ou la construction de voies rapides ont conduit à la défiguration ou à la dissolution de l'espace public. Il n'a pas été aménagé dans les nouveaux grands ensembles. En contrepartie sont apparus «des espaces qui ne sont pas circonscrits, ne sont pas identifiables et ne génèrent pas de lien entre l'utilisateur et le lieu. Une telle liaison implique qu'une place soit un lieu avec une certaine forme, avec des éléments forts, des signifiants et des émotions» (Feldtkeller 1994, p. 69).

En conclusion, se demander comment gérer l'urbaphobie, existante aujourd'hui encore, revient à s'interroger sur la manière de combattre la perte de la forme urbaine avec les moyens (limités) de l'urbanisme et de l'aménagement. Certains ont déjà été évoqués. Une réflexion sur l'évolution des structures urbaines, sur l'organisation spatiale et bâtie de la ville prônant un renforcement de la *forme urbaine* (dans le sens que nous avons esquissé ici) ne peut s'achever ni par un constat de résignation ni par un encensement du processus de dissolution de la ville. Une telle réflexion et l'action qui en découle doivent plutôt prendre en compte les inconvénients de l'évolution en cours et mettre en évidence ce qui disparaît lorsque l'on abandonne une forme d'organisation vieille de plusieurs milliers d'années, celle de la ville (encore) existante. Il ne s'agit pas par là de mener une querelle d'esthétique à propos d'unités bâties et d'un espace aménagé de façon inadaptée, autant économiquement qu'écologiquement. Mais il doit plutôt s'agir de se préoccuper de la transformation de telles structures en poursuivant un but bien précis. Cela revêt une importance existentielle tout comme la manière d'utiliser les ressources naturelles et l'écosystème; ces deux questions étant d'ailleurs indissociablement liées. Laisser faire signifierait saper le fondement nécessaire aux synergies sociales et culturelles qui ont besoin de conditions spatiales particulières pour apparaître et pour exister, qui ont besoin de la ville.

Traduction de l'allemand: Gilles Duhem, Berlin.

Références bibliographiques

- Bernoulli H., *Die Stadt und ihr Boden*, Erlenbach-Zürich, Verlag für Architektur, 1949 (1946).
- Cerdá I., *Teoría general de la urbanización*, Madrid, Imprenta Espanola, 1867, vol. I et II.
- Englert K., «From Patchwork City to Network City. Typologie des neuen Urbanismus», in Wentz M., *Die kompakte Stadt*, Frankfurt am Main / New York, Campus, 2000, pp. 232-241.
- Feldtkeller A., *Die zweckentfremdete Stadt. Wider die Zerstörung des öffentlichen Raums*, Frankfurt am Main / New York, Campus, 1994.
- Frick D., *Theorie des Städtebaus. Zur baulich-räumlichen Organisation von Stadt*, Tübingen / Berlin, Wasmuth, 2006.
- Giedion S., *Raum, Zeit, Architektur. Die Entstehung einer neuen Tradition*, Ravensburg, Maier, 1965 (1941).
- Göderitz J., Rainer R., Hoffmann H., *Die gegliederte und aufgelockerte Stadt*, Tübingen, Wasmuth, 1957.
- Gropius W., *Architektur. Wege zu einer optischen Kultur*. Frankfurt am Main / Hamburg, Fischer Bücherei, 1956 (1955).
- Hall P., *The World Cities*, London, Weidenfeld & Nicolson, 1984 (1966).
- Hillier B., *Space is the machine. A configurational theory of architecture*, Cambridge, Cambridge University Press, 1996.
- Howard E., *Garden Cities of To-Morrow*, London, Faber and Faber, 1946 (1898).
- Jacobs J., *The Death and Life of Great American Cities*, Harmondsworth, Middlesex, Penguin Books, 1964 (1961).
- Le Corbusier, *La Charte d'Athènes*, Paris, les éditions de minuit, 1957 (1942).
- Mitscherlich A., *Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden*, Frankfurt am Main, Suhrkamp, 1965.
- Mumford L., «The Garden City Idea and Modern Planning», in Howard E., *Garden Cities of To-Morrow*, London, Faber and Faber, 1946.
- Oswald F., Baccini P., *Netzstadt. Einführung in das Stadtentwerfen*, Basel, Birkhäuser, 2003.
- Projektgemeinschaft Stadtentwicklungsplan Öffentlicher Raum, *Entwurf zum Stadtentwicklungsplan Öffentlicher Raum*, Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz, 1995.
- Schneider B., «Die Stadt als System öffentlicher Räume», in Wentz M., *Die kompakte Stadt*, Frankfurt am Main / New York, Campus, 2000, pp. 133-149.