

Cerisy-la-Salle, Juin 2007

## L'urbaphobie dans le monde: Allemagne

Texte modérateur

Yvette Jaggi

Pour analyser les formes prises dès le 19<sup>ème</sup> siècle par l'urbaphobie en Allemagne, les trois textes proposés présentent des découpages différents de la matière et se complètent bien quant au fond. L'un en donne une vision d'ensemble tandis que les deux autres concernent chacun une époque déterminée de l'histoire, de l'Allemagne dans un cas, de l'urbanisme dans l'autre.

La contribution la plus ample résulte du grand travail de traduction accompli par BERNARD MARCHAND, qui nous fait découvrir un chercheur trop tôt disparu, Klaus Bergmann (1938-2002), auteur d'une impressionnante synthèse intitulée *Agrarromantik und Grosstadtfeindschaft* (1970). Cette vaste étude couvre toute l'histoire du romantisme agraire et de l'urbaphobie en Allemagne, avec ses idéologies convergentes et ses mouvements successifs, avec ses principaux protagonistes aussi, de Wilhelm Heinrich Riehl (1823-1897) à Adolf Hitler, les conceptions du premier ayant manifestement inspiré l'auteur de *Mein Kampf* (1925), sinon l'action du «Führer».

MARC CLUET, professeur de civilisation allemande à l'Université de Haute Bretagne - Rennes 2, livre une analyse attentive du concept critique de l'urbaphobie allemande, à savoir la dé-différenciation des individus, tel que l'ont produit l'industrialisation et l'urbanisation concomitantes, à une époque précise et décisive de l'histoire allemande: *Le syndrome de l'atomisation-massification dans la pensée urbaphobe de l'Empire allemand (1871-1918)*. Où l'on voit tout le caractère révélateur de ce que l'auteur considère comme un véritable syndrome, à l'heure où apparaissait et se développait une double divergence, d'une part entre les intérêts économiques de la grande industrie naissante et de l'agriculture traditionnelle, et d'autre part entre les statuts sociaux de deux populations de travailleurs que forment la classe ouvrière des villes, en état de précarité et de révolte croissante, et la paysannerie des campagnes, réputée solide et féconde.

DIETER FRICK, professeur émérite à l'Université technique de Berlin (TUB), ne craint pas d'attribuer à l'idéologie du Mouvement moderne, telle que formulée par la Charte d'Athènes et concrétisée notamment par les projets signés Le Corbusier, une forte part de responsabilité dans le développement de l'aversion contemporaine à l'égard de la grande ville. De fait, cette urbaphobie est encouragée, délibérément ou inconsciemment, par une production de la ville qui privilégie la conformité à la doctrine plutôt que la création d'une véritable urbanité. Pas tout à fait nouvelle, l'argumentation apparaît solide, qui détaille les *Eléments urbaphobes dans l'idéologie urbaine du Mouvement Moderne* et ne manque pas d'établir un lien de causalité avec le phénomène de dégénérescence, voire de disparition, de la forme urbaine. Une forme qu'il reste à revaloriser, «avec les moyens (limités) de l'urbanisme et de l'aménagement».

---

Dans les dernières années de sa vie, KLAUS BERGMANN a enseigné à l'Université Julius-Liebig de Giessen, en qualité de professeur de didactique de l'histoire. Cette spécialisation, il l'avait sans doute appliquée par anticipation, dans sa thèse («dissertation») soutenue en 1969

sur le double thème «de l'hostilité vis-à-vis de la grande ville et de l'exode rural en Allemagne depuis la fin du 19<sup>ème</sup> siècle». Double thème, double combat aussi, contre la grande ville et contre l'exode rural, ou, plus positivement formulé sinon vécu: double lutte pour la moralisation des populations et habitudes de vie urbaines et pour le maintien des saines et fécondes populations des campagnes. Ou encore: lutte pour la régénération des villes par l'apport des migrations intérieures, assez nombreuses pour occuper les emplois créés dans l'industrie et en même temps assez limitées pour ne pas trop gravement dépeupler les régions nourricières. Toujours l'antagonisme bien connu: ville contre campagne, perte contre salut. Toujours l'irréductible contraste entre nuisance et perniciosité d'un côté, salubrité et moralité de l'autre. Cette vision conflictuelle, manichéiste, donc facile à comprendre et à propager, a servi de base doctrinale aux tenants de l'urbaphobie primaire comme à ceux du romantisme rural — deux sensibilités persistantes dans les Allemagnes des 250 dernières années, par-delà les variations de territoires et de régimes.

Sans surprise, Klaus Bergmann fait remonter au 18<sup>ème</sup> siècle, et singulièrement à Jean-Jacques Rousseau (1712-1778) ainsi qu'à ses épigones germaniques, les sources de ce long et vaste mouvement qui a cumulé et s'est en partie anéanti dans les errements idéologiques des Nazis. En partie seulement. Car, même dans un pays où les villes médiévales et hanséatiques avaient prospéré avant que s'y développent de grandes cités industrielles et des métropoles tertiaires, subsistent dans l'Après-Guerre des préjugés tenaces à l'égard de la ville. Celle-ci reste perçue davantage comme un espace soustrait à la nature que comme un pôle de croissance — pour ne rien dire du rôle qu'elle joue désormais en tant que lieu d'expérimentations prometteuses en matière de développement durable, en ses différentes composantes sociale, économique et bien sûr écologique. C'est tout juste si l'évolution démographique et les progrès de l'urbanisation, à l'échelle mondiale, ont fait que les villes ne sont plus, de longue date, les fameux «gouffres de l'espèce humaine» dénoncés par l'auteur de *L'Emile* (1762) et creusés par la fécondité réduite des femmes vivant en ville.

En Allemagne donc, l'urbaphobie a de solides bases et une existence persistante. Depuis le 19<sup>ème</sup> siècle, elle s'est perpétuée par l'efficace vecteur des manuels scolaires, mais aussi: par la littérature, d'un poète à l'autre, de Heine à Rilke; par la politique, d'un chancelier à l'autre, de Bismarck à Hitler; par l'idéologie, d'un penseur à l'autre, de Friedrich Engels à Oswald Spengler, prophète de l'inéluctable décadence, ou à Richard Walther Darré, ministre de 1933 à 1942 de l'alimentation et de l'agriculture et propagandiste du trop célèbre *Blut und Boden* (*Le sang et le sol* en traduction littérale, *La race et le territoire*, en langage géopolitique hitlérien). Sans oublier divers mouvements et courants de pensée, tels: les *cités-jardins* inspirées d'Ebenezer Howard, le *Heimatkunst* et le *Heimatschutz* faisant l'un et l'autre dans l'identitaire local et patrimonial, ainsi qu'*Artaman*, regroupant surtout des jeunes, fondé par Bruno Tanzmann, par ailleurs animateur des collèges agricoles, et dirigé par Heinrich Himmler, chef SS devenu finalement ministre de l'Intérieur en 1943. Klaus Bergmann décrit tous ces auteurs et acteurs qui partagent une profonde aversion pour la ville et un mépris tout aussi profond pour ses habitants. Les mêmes auteurs et acteurs célèbrent, chacun dans son répertoire, en termes lyriques, naïfs, nostalgiques ou inconditionnels, les vertus des populations rurales, saines, robustes, fécondes et, de surcroît, disciplinées sous l'uniforme. Comme si le tout ne suffisait pas à fonder une urbaphobie persistante, s'ajoute, dès la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, la composante raciste, plus précisément antisémite. Avec leur résidence et surtout leurs activités le plus souvent en ville, avec leur cosmopolitisme impénitent, à l'opposé du rattachement patriotique (*Blut*) et territorial (*Boden*), les Juifs incarnent la quintessence de cette liberté et de cette hétérogénéité urbaine qui révoltent les fidèles servants de l'idéologie urbaphobique.

Mais heureusement rien n'est simple ni univoque. Pour exemple: si la «préférence rurale» semble générale dans l'Allemagne des cent et quelques dernières années, indépendamment de son époque (impériale, républicaine, nazie et même fédérale); si par ailleurs certaines années voient la sortie groupée d'ouvrages fondateurs de la polémique anti-villes (1894-1896 par ex.), l'on découvre ici et là des avis divergents. Ainsi Karl Marx observait que «la bourgeoisie avait multiplié les grandes villes et ainsi arraché des millions d'hommes à l'idiotie de la vie rurale [alors qu'] Engels se réjouissait de voir que plus tard serait satisfait le vœu de Bismarck: la disparition des grandes villes», repères favoris des ennemis intérieurs, les sociaux-démocrates. Plus tard, Josef Goebbels (1897-1945), ministre nazi de l'information et de la propagande, se révéla le seul de tous les idéologues et dirigeants du régime hitlérien à ne pas se montrer passionnément urbaphobe. Ce qui ne l'empêcha sans doute pas de penser lui aussi que «le "Reich de mille ans" ne pouvait subsister que sur une base paysanne».

Au total, ainsi que le relève Klaus Bergmann dans la conclusion qui lui est prêtée par le traducteur, il convient de nuancer les affirmations les plus catégoriques. Voyez les Nazis eux-mêmes, par ailleurs rigoureusement alignés: ils se proclamaient bel et bien hostiles «à la grande ville en tant que centre cosmopolite d'une population libre et rapidement changeante, mais [...] envisagèrent de construire de grandes villes, bâties selon une planification rigoureuse, destinées à exhiber la puissance de l'état et soumises à un contrôle dictatorial: Hitler voulait transformer Berlin en Germania». Ainsi s'opère la jonction entre urbaphobie viscérale, orgueil national et pouvoir totalitaire. Le tout sur un seul objet, ô combien emblématique: la ville, spécialement la grande ville.

---

Avec sa contribution sur les caractéristiques de la pensée urbaphobe au temps de l'Empire allemand (1871-1918), MARC CLUET nous invite à établir un parallèle avec le panorama de l'urbaphobie à la française, splendidement brossé par Bernard Marchand au premier jour de ce colloque. En effet, comme dans la France de l'après-Commune, les premières décennies de l'Empire allemand furent marquées par une profonde mutation économique, non entièrement assumée, et par un net durcissement des rapports sociaux, lié à la radicalisation des patrons capitalistes et à la conscientisation d'ouvriers de plus en plus nombreux à prôner la lutte des classes. A ce sujet, les gros employeurs allemands savaient à quoi s'en tenir, eux qui avaient lu Karl Marx, ou du moins le *Manifeste communiste*, largement ignoré de leurs collègues français. L'émergence d'une économie industrielle dont on pressent bien l'essor, jointe au déclin relatif d'une agriculture qui reste pourtant dominante, bouleverse l'Allemagne des hobereaux, junkers et autres potentats des régions rurales. De surcroît, l'ouverture des frontières opérée sur consigne impériale par les successeurs de Bismarck, lui-même protectionniste invétéré, provoque de vives résistances économiques et politiques. Le conservatisme rural s'organise en divers groupements d'intérêts et d'affinités idéologiques, rassemblant en particulier les aristocrates, les notables et les jeunes de la campagne, ainsi que toutes autres catégories de population susceptibles de résister à la ploutocratie industrielle. De résister aussi dans le même élan au développement des villes, dénoncées comme des lieux de dépravation, de misère et de mort, mais aussi jalousées comme des centres de consommation, où se galvaudent des richesses indécemment prélevées auprès des vaillants producteurs agricoles.

Toutes les circonstances et représentations se trouvaient donc réunies pour susciter une éclosion et un approfondissement de l'urbaphobie la plus implacable et du conservatisme le plus réactionnaire. S'ajoutait à cela l'énorme frustration de tous ceux,

nobles et même bourgeois, ruraux et même citadins, devant l'impuissance du régime impérial, incapable de rassembler la nation allemande autrement que sur la carte de géopolitique. On était bien loin de la société intégrée à l'Etat réuni que Fichte, dès son premier *Discours à la nation allemande* (1807) avait appelée de ses vœux. Pas de sentiment national dans les esprits individuels, pas d'aspiration à la cohésion dans la conscience collective des populations, urbaines ou non. Pas non plus de liens d'intersubjectivité, dont les romantiques avaient pourtant fait reconnaître l'importance. Bref, se généralise un phénomène d'atomisation-massification, que Marc Cluet identifie – et qui sera ressenti – comme un syndrome typique de l'urbaphobie au temps de l'Allemagne impériale.

L'image de l'atomisation, chère aux frères Schlegel, remonte comme le *Discours* de Fichte aux premières années du 19<sup>ème</sup> siècle. Elle a été reprise par le jeune Nietzsche, dans une oeuvre parue en 1874, à propos des habitants de la ville: «Les individus pensent à eux-mêmes avec une hâte et un exclusivisme qui ne se sont jamais rencontrés jusqu'à présent [...]. Nous vivons à l'époque des atomes et du chaos atomique» — autant dire à l'ère de l'égoïsme universel et triomphant ou, en termes contemporains, à l'ère de la compétition généralisée. Autre utilisateur de l'image inspirée par Friedrich Schlegel (1772-1829), Friedrich Engels, qui la tenait de Karl Marx, donne libre cours à sa vision horrifique de la ville dans son ouvrage sur *La situation de la classe ouvrière en Angleterre*. «La cohue des rues a déjà, à elle seule, quelque chose de répugnant, qui révolte la nature humaine [...] Même si nous savons que cet isolement de l'individu, cet égoïsme borné sont partout le principe fondamental de la société actuelle, ils ne se manifestent nulle part avec une impudence, une assurance si totales qu'ici, précisément, dans la cohue de la grande ville. La désagrégation de l'humanité en monades, dont chacune a un principe de vie particulier et une fin particulière, cette atomisation du monde est poussée ici à l'extrême».

Engels donne un sens politique et social au fait que se déroule dans la rue, mieux que nulle part ailleurs, la «guerre de tous contre tous» déclarée par le système capitaliste, lequel oppose les patrons entre eux, les salariés entre eux, ainsi que les premiers aux seconds. Pour des raisons évidentes, l'atomisation n'est ici pas couplée avec la massification. Tout le contraire bien sûr chez Nietzsche, par exemple dans le *Zarathoustra* de 1884, qui reprend, pour décrire la société à la dérive, composée d'individus dé-différenciés, les images de débâcle à la fonte des glaces sur les grandes rivières, de glauques marécages et de paluds malsains. Quant à la ville et à sa population, elles ont droit à la métaphore de la vaste mer: la première ressemble à un immense océan de maisons tandis que ses habitants se noyent irrémédiablement, héros et idéalistes compris, dans les flots unificateurs.

S'inspirant de l'énergie wagnérienne, Nietzsche semble avoir entrevu une solution dans le multiple mouvement dit de la *Lebensreform* – de la réforme des modes d'existence – tel qu'il s'est développé pendant l'Empire. Dans un développement très compact, Marc Cluet explique comment l'auteur et le compositeur, avant leur brouille, auraient peut-être pu trouver ensemble la force d'éradiquer le syndrome d'atomisation-massification. Il n'en a rien été comme on sait; et cela même si la salle du festival de Bayreuth aurait pu devenir l'un de «ces grands contenants physiques susceptibles de souder les individus, pour ainsi dire, par force».

La Grande Guerre achevée, l'Empire allemand tombé et la fragile République de Weimar instaurée, le fameux syndrome ne semble pas avoir disparu. En tout cas pas aux yeux d'Oswald Spengler qui a livré, dans les années 1918-1922, *Le déclin de l'Occident*, véritable somme de la pensée urbaphobe développée sous l'Empire.

Mais l'histoire ne s'arrête pas là, du moins telle que Marc Cluet nous la conte. Elle se poursuit, opérant un mouvement dialectique timidement annoncé par un texte signé Engels et datant de 1884. En bref, les acteurs culturels de l'époque weimarienne récusent à la fois la ville du 19<sup>ème</sup> siècle et sa critique radicale. Ils préconisent «rien moins qu'une parfaite mise en conformité de la civilisation, et en particulier de la ville, avec la situation, supposée dominante et salubre, d'atomisation-massification». Le modèle américain n'est pas loin. Du coup, «les architectes modernistes, en particulier weimariens, font du nomade intellectuel l'utilisateur type de la ville et de l'habitat optimisé». Joli retournement de situation, qu'on trouve en particulier chez Gropius, dans divers textes pour la plupart rédigés directement en anglais et rassemblés dans un ouvrage paru d'abord aux Etats-Unis en 1955, sous le titre *Scope of Total Architecture*, puis en Allemagne l'année suivante. Une dernière citation s'impose: «un nouveau nomadisme des individus se fait jour, favorisé par le développement rapide des moyens de transports mécanique. [...] La force cohésive de la famille s'efface devant la liberté des personnes individuelles, reconnue par l'Etat»

Ainsi, dès 1929, Gropius a dessiné la figure du nomade urbain, dont on sait l'immense actualité, tant chez les chercheurs et mandataires (cf Institut de la Ville en mouvement, Groupe Chronos, société Transit, etc) que dans la publicité, qui sait exploiter la vogue présente de l'urban life style, dont la *nomad'attitude* fait évidemment partie. Pour ne rien dire du droit subjectif à la mobilité, à la légèreté, au mode de transport adéquat pour chaque type de déplacement. L'atomisation-massification a de beaux jours devant elle, et avec elle l'implicite urbaphobie qu'elle véhicule.

---

Venons-en au troisième et dernier texte qu'il m'incombe de présenter. Difficile de résumer la contribution de DIETER FRICK, tant elle est bien construite, avec une parfaite logique et un déroulement qui laisse peu de place au survol sélectif. Ce que pourtant il nous faudra faire.

Or donc, la grande ville d'aujourd'hui est certes la résultante des forces économiques, sociales et politiques qui s'y manifestent. Mais s'y manifeste aussi, comme en filigrane, une théorie urbanistique dominante, laquelle s'appuie sur l'idéologie de Mouvement Moderne. En d'autres termes, nous vivons encore — ou nous subissons, c'est selon — l'inspiration des architectes qui ont voulu construire «la ville de demain», en réaction à l'urbanisme désastreux du 19<sup>ème</sup> siècle et des débuts de l'industrialisation. Ils avaient la louable volonté d'améliorer les conditions de la vie en ville, tellement dures qu'elles en devenaient infailliblement "urbaphobigènes", si j'ose cet audacieux et pas très élégant néologisme. On connaît les trois mots d'ordre de Le Corbusier: soleil, espace, verdure (traduit en allemand par *Licht, Luft und Sonne*, la lumière tenant lieu d'espace et le bon air étant introduit par allusion à la pétition de principe si souvent répétée «*Die Stadtluft macht frei*»). On connaît aussi la philosophie des Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM) ainsi que la Charte d'Athènes à laquelle ils ont donné lieu et formulation en 1933.

Loin de préconiser expressément ni même inconsciemment l'abolition de la ville, les Modernistes la veulent délibérément autre, différente, meilleure — dans leur esprit bien sûr. La ville chaotique héritée de l'industrialisation et de l'urbanisation concomitante doit se transformer, profondément, dans ses parties susceptibles d'être sauvées; quant aux autres, telles les banlieues que Le Corbusier considérait comme autant d'erreurs urbanistiques, elles pouvaient tout aussi bien disparaître. Le tout en vue d'instaurer l'ordre et la classification nécessaires pour que les citoyens puissent équitablement et pleinement bénéficier des quatre

fonctions cardinales de l'urbanisme moderne: habiter, travailler, se recréer, circuler.

A cette fin, il y a non seulement beaucoup d'erreurs à réparer, mais aussi bien des solutions nouvelles à trouver, dont les fameuses cités-jardins inventées par Ebenezer Howard, dont Joëlle Salomon Cavin nous a entretenus. Pour sa part, Dieter Frick concentre son attention sur «les éléments qui ont fortement contribué à la destruction de la ville». Il s'appuie sur une littérature bien sélectionnée, allant de la Charte d'Athènes dans sa version originale française aux écrits tardifs de Walter Gropius, publiés en Allemagne en 1956. Ces références lui permettent de faire en bref l'histoire du Mouvement Moderne, dont «les idées majeures ont été élaborées dans les années 1930, peaufinées dans les années 1940 et appliquées depuis les années 1950».

A coup de nombreuses et parfois nombreuses citations, Dieter Frick se livre à une attaque en règle contre les éléments de la pensée moderniste qu'il qualifie, lui-même ou son traducteur, d'«urbicides». Ce faisant, il concentre son attention critique sur cinq thèmes, soit successivement: le parcellaire, le bâti (y compris la voirie et les plantations), l'espace public, les lieux et réseaux ainsi que les questions d'échelle (les niveaux scalaires). A chaque fois, il démontre les erreurs intrinsèques de la doctrine moderniste et/ou les contradictions qui apparaissent lors de sa mise en oeuvre.

Pour le parcellaire, le mot d'ordre est celui de l'abolition des fragments de petite dimension. Plus vite dit que fait évidemment. Dans la pratique, cette annulation n'a pu se produire que dans le cas par ailleurs discutable des grands ensembles de logements sociaux financés directement ou indirectement par les pouvoirs publics. Au reste, il y a eu incapacité de mettre en accord l'aspiration reconnue générale à l'habitat individuel avec jardin. Par le bâti, comprenant immeubles, voirie et espaces verts, les modernistes voulaient aménager la ville-parc. Il s'agissait de combiner d'une part des constructions en hauteur (carrément des tours pour Le Corbusier ou Gropius, mais non pour les allemands Göderitz, Rainer et Hoffmann, tous trois auteurs du livre de référence paru en 1957 sous le titre *Die gegliederte und aufgelockerte Stadt* (La ville réarticulée et dédensifiée), avec, d'autre part, des espaces pour la circulation motorisée et des espaces de liberté pour ce que nous appelons aujourd'hui la mobilité douce. Sauf que les «impasses verticales» et les zones fonctionnelles horizontales n'ont jamais été vraiment acceptées ni prises en compte par les usagers. Sauf aussi que les voies de circulation automobile ont dévoré des surfaces toujours plus importantes et fragmentant l'espace urbain, avec, il faut le dire, l'assentiment des habitants qui se pensent plus volontiers – et plus libres – automobilistes que piétons.

L'espace public, constate sèchement Dieter Frick, cette «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)». Disons plutôt d'urbaphobie latente, inavouée, non assumée. Dans la réalité construite, devient illisible «le principe d'un espace public ouvert, à peine aménagé, faisant peu ou pas de différence entre les espaces extérieurs publics, semi-publics ou privatifs, entre le devant et le derrière, entre les espaces intérieurs et extérieurs, entre les espaces extérieurs calmes ou bruyants». Les usagers ne savent quoi faire de tant d'indétermination, de manque délibéré de structures perceptibles et de répartitions claires. Le paradoxe pour un Mouvement moderne qui aura voulu instaurer une autre ville, ordonnée et limpide, et n'aura su le faire que sur maquettes et dessins, lisibles comme des vues aériennes et non comme des espaces à occuper.

La question des lieux et réseaux offre une nouvelle illustration de l'ordre spatial, établi selon les fonctions cardinales de l'urbanisme, qui se brouille dans l'esprit des usagers auxquels pourtant cet ordre devrait servir. «Le manque de relations étroites et le peu de symbiose entre les différents usages (les fonctions) ont empêché l'émergence de nouveaux lieux», tandis que les anciens lieux d'urbanité s'atrophiaient. En sectorisant, on a subdivisé. Et les réseaux sensés recoudre le tissu urbain se sont résumés à leur mission technique, assurer les transports de gens et de marchandises (les premiers n'étant pas toujours mieux traités que les secondes). Au passage, Dieter Frick lance une pique aux protagonistes contemporains de la ville-réseau et de l'urbain comme mouvement continu et système fluide.

Les différents niveaux scalaires revêtent une importance décisive pour la compréhension et, partant, pour un certain amour de la ville. Les modernistes l'ont bien senti mais n'ont pas su traduire cet important constat dans la réalité du terrain urbain. Comment situer l'îlot, la rue, le quartier/l'arrondissement, la ville dans son ensemble, la région urbaine après dédensification et aménagement de «nombreux terrains urbanisables des grandes agglomérations»? Et comment s'y retrouver dans ces «cellules urbaines» relativement peu densément bâties et pas même multifonctionnelles, isolées les unes des autres par des espaces verts et par un système viaire en arborescence?

Au total, le bilan du Mouvement Moderne est bien maigre sur le terrain, dans la ville qu'il voulait si ardemment transformer pour le mieux, mais fort riche sur le plan du discours – rentré – de l'urbaphobie. En clair, les modernistes ont bel et bien provoqué «une dénéscence de la forme urbaine». Ils avaient une visée sociale et une philosophie fonctionnaliste, l'une et l'autre opposées au formalisme de l'ère victorienne ou à l'urbanisme à la Haussmann. Mais ils n'ont pas pris en compte la dimension culturelle et sociologique des perturbations constatées dans le rapport à la ville. Or cette dimension leur aurait permis de comprendre l'une des raisons profondes de la crise à laquelle ils ont voulu répondre. Cette crise pourrait bien être «la conséquence d'une urbaphobie non formulée, secrète, qui trouverait ses sources dans la foi en le progrès de l'ère industrielle tout comme dans le rejet de la misère urbaine du 19<sup>ème</sup> siècle». Et Dieter Frick d'asséner: «les protagonistes du Mouvement moderne voulaient une autre ville, mais il n'ont pas vu qu'ils remettaient en cause, avec certains éléments de leur idéologie, la ville en tant que telle».

Voilà donc les modernistes responsables de la décadence, voire de la disparition de la forme urbaine, phénomène qui s'appelle aujourd'hui rétrécissement de l'espace public, dépeuplement, mitage, étalement, sprawling, désertification même, etc. Ce faisant, ils ont rendu encore plus difficile la lecture de la ville par ses usagers. Et ils ont donc, sans en avoir sans doute l'intention ni le sentiment, contribué à renforcer l'urbaphobie, latente ou apparente selon les périodes, en Allemagne.

---

Permettez-moi, arrivée à la fin de ce texte modérateur, de mettre d'abord en évidence les anachronismes apparents, mais aussi révélateurs, que recèlent dans leur propre conclusion les trois contributions présentées sur le sentiment antiurbain en Allemagne. Bernard MARCHAND nous livre une présentation de Klaus Bergmann (1938-2002) qui s'achève sur Hitler et son projet aux allures démentielles - anomal comme la plupart des produits de son cerveau - de (re)construire Germania, alias Berlin. Débordant quelque peu son sujet historique, Marc CLUET débouche à la fin de son texte sur Gropius et le Bauhaus, osant au passage un rapprochement dont la signification dépasse celle d'un simple jeu de

mots: il prolonge les propos d'Engels, qui avait observé les nomades individualistes composant la cohue des rues, en évoquant, dans la foulée de Gropius, les nomades urbains les plus contemporains. Enfin, Dieter FRICK, comme on vient de le voir, nous parle intégration du territoire et nécessaire revalorisation de la forme urbaine, en vue de prévenir ou, le cas échéant, de corriger cette erreur que représente l'étalement de la ville non dense. D'une certaine manière, nos trois auteurs se projettent donc dans le futur, chacun par rapport à la temporalité de son propre sujet historique. J'y vois la preuve manifeste du fait que l'urbaphobie est bel et bien continuelle, protéiforme et persistante, en Allemagne tout au moins – mais aussi ailleurs comme le démontrent les diverses contributions à ce Colloque.

Par delà cette conclusion somme toute peu rassurante, se posent plusieurs questions que je me permets de soumettre à l'auditoire, pour lancer la discussion, à supposer qu'une telle stimulation soit nécessaire.

- Quelle parenté y a-t-il entre régime totalitaire ou dictatorial et urbaphobie? S'il existe un lien de causalité, dans quel sens s'établit-il? Les nazis et les fascistes auraient-ils pu ne pas être d'une manière ou d'une autre urbaphobes?
- Pourquoi les marxistes et le Bauhaus n'ont-ils pas combattu le refus de la ville, où se recrutaient les militants de la classe ouvrière et, probablement, les amateurs de constructions aux lignes pures et aux courbes joyeuses?
- Sommes-nous libérés des théories du Mouvement moderne? Si oui, pourquoi l'urbaphobie, dans sa composante urbanistique tout au moins, n'a-t-elle pas plus nettement décliné? Si non, comment rendre la ville et ses structures enfin plus lisibles? Faut-il multiplier les "nouveaux métiers de la ville" tels que médiateurs et communicateurs, guides et arpenteurs urbains, ou encore city managers et autres artisans du marketing urbain?
- Berlin, ville à "trous verts" aussi vastes que nombreux, représente-t-elle un modèle susceptible de détourner les Allemands d'aujourd'hui de cette urbaphobie héritée d'un passé historique et politique assez récent, sur lequel par ailleurs ils travaillent et réfléchissent si profondément à l'heure actuelle?

Cerisy, 10 juin 2007