1994
Par Antoine Grumbach
«**La dialectique des contraintes - ou comment se fait la ville**»
Publication «Le Débat» (Gallimard) Mai-Août.
numéro 80, page 140 - 145

Antoine Grumbach

La dialectique des contraintes

Ou comment se fait la ville

1. La culture qui a commandé le travail sur la ville depuis le début du XX^e^ siècle a été une *culture de la fondation,* une culture de la pureté, une culture de l'idéalité – autant de notions corrélatives. Une culture enracinée dans le grand mouvement qui va du socialisme utopique du début du XIX^e^ siècle au communisme soviétique, en passant par le socialisme scientifique de Marx. Une culture dont le grand dessein est de fabriquer une *ville de l'ailleurs,* en réponse au mal absolu que représente la ville sédimentaire qu'est la ville existante.

Cette culture a complètement occulté le lent mécanisme séculaire, voire millénaire, par lequel se constitue la ville. Un mécanisme qui relève, lui, d'une *culture de la transformation,* d'une culture rhétorique de la composition mineure, gouvernée par les figures de l'addition, de la substitution, de l'inversion. Une culture, en un mot, de l'*impureté.*

Il est très frappant de constater, lorsque l'on regarde les traités d'architecture ou les écrits sur les villes, l'absence, en général, de chapitres consacrés à la *négociation* entre une idéalité – qu'elle soit néo-classique, comme la rue de Rivoli, ou classique, comme les places royales – et la réalité du tissu urbain existant. Les traités ou les livres ne vous montrent que des figures parfaites, des géométries organisées, en laissant de côté tout ce qui est de l'ordre du travail incontournable de déformation de ces idéalités qui permet de les insérer dans les contraintes du parcellaire, de l'histoire du bâti déjà en place. Ce travail de couture reste caché, même si l'on sait qu'il existe, même si on le mentionne à la marge. Le XX^e^ siècle a achevé de le refouler dans l'inopérant. On a perdu avec lui le sens de la fabrication de la ville.

2. Parallèlement, on observe une prise de pouvoir, au moins relative, des architectes sur la question urbaine, au nom de leurs capacités à projeter. Leur réflexion est marquée au coin par l'idée de l'*achèvement.* Un bâtiment, ça se *ter-*

Antoine Grumbach, architecte et urbaniste, enseigne à l'École d'architecture de Paris-Belleville.

mine, et ils vont vouloir achever la ville comme on achève un bâtiment. Or, à l'opposé, la ville, en fait, c'est l'*inachèvement perpétuel.*

À partir de la Révolution française, avec la mise à disposition des terrains qui appartenaient à l'aristocratie, à l'Église et aux ordres religieux, s'ouvre la possibilité de transformer la ville dans la globalité. C'est ce qui va se traduire à Paris par le Plan des artistes, et c'est pourquoi il aura une telle importance pour tout le siècle suivant. Jusque-là, la royauté ne se livrait qu'à des opérations ponctuelles d'embellissement. Maintenant, le pouvoir d'agir à l'échelle de l'ensemble impose de penser la forme de la ville. C'est la conscience d'une forme avec ses transformations infinies que l'on va vouloir bannir au nom de la modernité, pour lui substituer, au début du XX^e^ siècle, une ville de l'ailleurs qui serait une ville achevée. La ville finie, c'est ou bien la ville morte ou bien la ville impossible ; ce sont les grands ensembles.

Il faut repartir aujourd'hui, pour penser l'action sur la ville, de l'idée de son inachèvement perpétuel. Il faut identifier sa forme, s'interroger sur la représentation qu'on peut s'en donner, qui ne peut plus être celle des gens de la Révolution française mais qui n'est certainement pas non plus celle de la nouvelle ville. Cette forme, à mon sens, ressemble à quelque chose qui est de l'ordre du *collage,* tel que l'a utilisé Kurt Schwitters. Schwitters mêle des fragments signifiants qui appartiennent à des textes, à des images, à des réalités divers, hétérogènes, et il en naît une espèce de forme. Le collage selon Schwitters donne l'image la plus juste de ce qu'est la ville, un lieu où coexistent des pièces et des morceaux qui renvoient à des systèmes différents, où des idéalités classiques cohabitent avec des objets de la modernité, où l'usage domestique côtoie l'usage institutionnel, où l'histoire et la mémoire composent avec le neuf. La ville, l'agglomération, est un objet totalement *impur,* à tel point que très peu de gens arrivent à se la représenter, dans le grand écart des échangeurs de Roissy et des secteurs sauvegardés. C'est avec cette forme absolument hétérogène qu'il faut faire. Si on n'acquiert pas la lisibilité non réductrice de ce collage complexe, on s'interdit d'avoir prise sur la ville.

Il faut, autrement dit, se donner les instruments de penser l'impureté, le chaos, la complexité. Les préoccupations des architectes-urbanistes rejoignent ici celles des mathématiciens et des physiciens contemporains qui s'efforcent, de leur côté, de faire place à l'enchevêtrement infini des phénomènes.

3. Il devient possible, dans cette optique, de reconstituer une *généalogie des formes urbaines.* L'observation de l'histoire des villes dans la longue durée permet, notamment, de mettre en lumière des phénomènes que je regroupe dans l'expression de *dialectique des contraintes.* Par où une ville comme Paris change-t-elle ? Par où se transforme-t-elle ?

L'instrument d'analyse est l'histoire et la représentation des formes urbaines étendues à l'ensemble du périmètre de l'agglomération. L'observation dans la durée des transformations qui accompagnent chaque décision d'aménagement permet de montrer le caractère réversible des situations les plus critiques.

En associant à l'étude physique du territoire et de sa géographie le *site de papier* que constituent les ensembles réglementaires qui régissent le droit du sol et la construction, on peut cerner les forces qui façonnent les formes urbaines. La contrainte matérielle est aussi importante que celle qui tient à la matérialité de la ville.

Pour donner une image simple du méca-

nisme qui préside à cette dialectique des contraintes, je prends l'exemple d'une ville construite, comme Paris, autour d'un fleuve. C'est le fleuve qui commande l'approvisionnement, éventuellement la défense ; on organise son franchissement par des ponts. Vient un moment où, pour divers motifs, les rives du fleuve viennent à être occupées par des activités encombrantes, malséantes. Ce qui a donné naissance à la ville devient un endroit négatif, répulsif. Ensuite de quoi se produit une reconquête de ces rives qui deviennent l'endroit par lequel la ville se redéfinit. C'est le type même du processus d'abandon, de rejet et de ressaisie qui gouverne la transformation des villes. On en a une illustration frappante à Paris aujourd'hui avec les sites de Bercy, de Tolbiac, de Billancourt. Les terrains des anciennes implantations industrielles devenues obsolètes fournissent la base du changement par lequel tout passe – c'était vrai hier des terrains Citroën du quai de Javel. Si l'on remonte le temps, on retrouve des phénomènes exactement analogues avec les fortifications, de l'enceinte de Philippe Auguste aux « fortifs » et à la « zone » de la Belle Époque. La persistance du tracé de l'enceinte de Philippe Auguste se manifeste par la présence de nombreux bâtiments publics dont les écoles républicaines insérées dans des parcelles résiduelles, anciennes propriétés de la ville. Les « fortifs », endroit déshérité et décrié s'il en fut, permettront de même à Paris de déployer une couronne du logement social. On pourrait parler semblablement des emprises ferroviaires qui sont aujourd'hui dans toutes les villes du monde, les espaces par où les villes se développent, après avoir été des espaces hautement négatifs. Grandes emprises ferroviaires, grandes emprises portuaires, grandes emprises industrielles : dans tous les cas, on a affaire à des territoires qui se prêtent, après une phase d'abandon, à de puissantes initiatives publiques. On pourrait multiplier les exemples à Vienne, à Londres. Demain, ce sera au tour des aéroports, aujourd'hui répulsifs à cause du bruit et des nuisances, mais qui fourniront le support des technopoles mondiales. Il n'est que d'aller voir, d'ores et déjà, ce qui se passe à Roissy.

Sur la longue durée, les espaces marqués les plus négativement sont, en réalité, la chance des villes. Le drame de Brooklyn aujourd'hui, c'est en même temps la chance de New York à échéance de vingt ou trente ans. Le mouvement est très lent. Mais il se produit toujours. Il n'y a pas beaucoup de différence dans le principe entre la transformation des villes mésopotamiennes, telle que l'archéologie nous la fait découvrir, et ce qui est en train de se passer le long de l'autoroute du Nord. Les nuisances appellent l'intervention et le changement. Toute l'histoire d'une ville comme Paris peut être écrite en fonction de cette dialectique des nécessités et des recompositions ou des redéfinitions qui surviennent. Le territoire, en effet, a cette particularité d'être indéfiniment recyclable. C'est ce qui fait que la ville n'est pas et ne sera jamais un objet technique à l'obsolescence calculée. C'est aussi ce qui me rend d'un optimisme impénitent.

4. Nous vivons la fin de la conquête coloniale qui a multiplié par vingt le territoire métropolitain dans toutes les agglomérations au cours des trente dernières années. Une dilatation qui nous a fait passer de l'idée de ville, caractérisée par la *continuité* du bâti, à celle de l'agglomération, marquée par l'*espacement* et la *discontinuité*. C'est avec cette agglomération que nous devons désormais travailler. L'extension spatiale va continuer, mais elle sera désormais marginale. À l'échelle mondiale, l'heure est au retour

à une culture de la transformation, qui va opérer sur le territoire déjà existant. Nous allons entrer dans une ère de refabrication de la ville, de travail de la ville sur la ville, dont l'enjeu est la mise en place d'un *espace public.*

Il faut entendre par espace public, dans une acception élargie, au-delà de tout ce qui est public, des rues aux écoles, tout ce qui permet le mouvement, le déplacement. À l'échelle de ces territoires gigantesques, en effet, la seule richesse est constituée par l'*accessibilité.* On peut mesurer celle-ci, bien sûr, en termes de propriété de la voiture. Mais nous savons en Europe que la voiture est condamnée dans son usage impérialiste actuel et que l'avenir est à des solutions beaucoup plus subtiles combinant le transport individuel et le transport collectif.

En créant de l'espacement et de la dispersion, nous avons créé de la pauvreté, sous la forme de la ségrégation. Ce qui définit la ségrégation, c'est l'inaccessibilité du centre, la difficulté de se rendre à des lieux de travail. En créant cette pauvreté, nous nous sommes paradoxalement donné très involontairement le défi et la possibilité d'une transformation des agglomérations dont l'axe sera la question du déplacement. C'est la forme contemporaine de la question de l'espace commun. L'espace collectif aujourd'hui, c'est le mouvement. Dans notre monde, c'est le transport des hommes et des idées qui crée la richesse. La grande valeur nouvelle réside dans l'accessibilité. C'est à partir de l'accessibilité qu'on va pouvoir refabriquer de la solidarité.

Quand on parle de privatiser les transports en commun, on met la démocratie en danger. Tout le monde voit tout de suite les conséquences lorsque l'on envisage de privatiser la Sécurité sociale. On les discerne moins lorsqu'il est question de privatiser le mouvement. Or les enjeux sont du même ordre.

Comment ne pas voir, par exemple, que la carte orange a été le plus grand urbaniste de ces dix dernières années à l'échelle de l'agglomération parisienne ? Elle est le Haussmann de la fin du XX^e^ siècle. C'est l'accessibilité prodigieuse donnée à toutes les parties de l'agglomération les unes par rapport aux autres qui fabrique la ville que nous connaissons. À côté, toutes les autres forces urbanistiques sont une plaisanterie.

5. De manière générale, il faut penser la fabrication de la ville à partir des *réseaux.* La nouveauté en la matière est que les décisions n'ont plus une origine locale, qu'il s'agisse d'implantations industrielles ou d'implantations commerciales. Elles relèvent de réseaux de plus grande extension, nationaux, internationaux, mondiaux, dont les agents obéissent à une logique territoriale. Sans le savoir, ces gens qui décident d'implanter des banques, des centres commerciaux, des distributeurs d'essence, des *fast-food,* en fonction d'une lecture du territoire des agglomérations qui leur est propre, sont d'éminents fabricateurs de la ville. On devrait se tracasser davantage de la lecture qu'ils en ont. En les associant, on comprend mieux comment se réalise la production de la ville. Car ces réseaux sont en nombre fini – transports, distribution, consommation. On devrait pouvoir les inventorier systématiquement et en dresser la nomenclature. Ils sont au cœur du grand problème de l'urbanisme contemporain : comment produire de l'identité en produisant en même temps de la différence ? Ces réseaux amènent de l'universel et, simultanément, ils créent de la différence, puisqu'ils opèrent toujours à un échelon local. Je rêve d'une mise en relation qui les ferait

agir de concert, au lieu de les laisser obéir chacun à sa logique spécifique. Probablement est-ce là l'un des moyens de fabriquer la ville sans passer forcément par la mobilisation de grandes ressources matérielles.

6. Depuis le début de ce siècle, la matière avec laquelle on fait la ville, c'est le logement. Auparavant, on construisait la ville autour de projets institutionnels. L'exigence première était la représentation des institutions, le logement venant en second, même s'il était important. Aujourd'hui, la matérialité de l'agglomération est constituée avant tout par le logement, qu'il soit individuel ou collectif. Ce basculement n'a pas été pensé. On ne s'est pas préoccupé d'autre chose que de la fonction *loger*. On ne s'est pas demandé comment élaborer une monumentalité domestique, une *représentation* du logement capable d'être partagée par tous les habitants. Une quantité énorme d'espaces bâtis, la plus grande jamais édifiée par l'homme – conçue sans rôle de représentation. L'un des grands problèmes devant lesquels nous nous trouvons est de donner du sens à ces milliards de mètres cubes de bâti qui n'en ont pas. Comment créer de l'évidence du lieu avec ces « non-lieux ». L'errance qui s'installe dans un monde où le chômage conduit à la précarité des ressources déstabilise les bassins d'habitations comme lieux de la permanence.

Cela exige l'attitude iconoclaste, difficile à adopter pour beaucoup de gens, qui consiste à considérer que ce qui est là ne l'est pas forcément pour toujours. Ce bâti n'est pas en place pour l'éternité. Les grands ensembles, ça se transforme, ça se densifie, les espaces se réforment, les bâtiments s'écrêtent, etc. Il faut introduire du sédimentaire et du cumulatif dans ce qui paraît donné une fois pour toutes.

L'échelle à laquelle on a construit les grands ensembles a produit un effet pervers qui a été de geler des territoires gigantesques en les assimilant abusivement à des espaces publics, donc inaliénables. Le vide entre les bâtiments a été déclaré espace public – souvent rétrocédé, d'ailleurs, aux communes par les organismes constructeurs – où l'on ne peut plus rien faire. Il y a une reconquête à mener de ces prétendus « espaces publics » qui ne sont qu'un dramatique nulle part. Mais je retrouve à ce propos l'optimisme de la dialectique des contraintes : nous avons constitué, sans le faire exprès, autant de réserves foncières qui sont le germe, le possible de la ville de demain. Nous commençons à apprendre à les gérer. Nous découvrons petit à petit la façon de suturer ces lieux abandonnés avec l'espace environnant – il n'y a rien de plus contaminant que l'abandon. Le raccommodage et le ravaudage du tissu urbain commence. La ville sédimentaire et continue en fut le laboratoire.

7. L'avenir de Paris ? Il exige, à l'évidence, de raisonner à l'échelle de la très grande agglomération. La transformation est déjà en cours. Elle passe par ces espèces de couloirs que sont les lignes du R.E.R. et des transports en commun. L'effet d'accessibilité est ici décisif. Demain, si vous habitez sur la ligne est-ouest du R.E.R., vous serez plus près de la T.G.B. qu'un habitant du XVI^{e} arrondissement. Ce seront les nouveaux transports en commun qui commanderont : Éole, Météor, Orbitale. Là sont les lignes de force du Paris de demain.

Dans Paris *intra-muros*, le Paris constitué, les lieux fertiles par excellence, issus d'ailleurs des transports en commun, ce sont les gares Saint-Lazare, la gare du Nord, la gare de l'Est : autant de territoires ferroviaires qui sont en pleine

mutation. De Saint-Lazare à Argenteuil à travers Levallois se dessine une nouvelle ligne de densité, de développement et d'organisation.

Autre ressource imprévue : les bureaux. On les a tellement accumulés au cours de ces dernières années qu'il n'est plus question d'augmenter le stock. Le mouvement s'inverse. Il va s'agir de concevoir des bâtiments qui peuvent être aussi bien des logements que des bureaux, et adaptables, donc, selon les conjonctures. Les logements haussmanniens, à Paris, sont devenus des bureaux. Ils vont redevenir des logements. L'expérience commence. Nous avons désappris à construire des bâtiments qui ne soient pas ciblés fonctionnellement. Et contre tout bon sens, on continue à fabriquer des immeubles de logements qui ne peuvent pas être autre chose que des logements et des immeubles de bureaux qui ne peuvent être que des bureaux. Le sens de la polyvalence est à retrouver sans être victime d'un arraisonnement par la technique.

Mais pensons à ces immenses parkings souterrains que l'on continue de creuser alors que l'on sait que l'automobile est condamnée en ville. Nous sommes en train d'accumuler les éléments d'une véritable ville souterraine qui sera demain à réutiliser. Nous construisons les grands ensembles qui seront la base d'un urbanisme souterrain.

Les grandes opérations amorcées en plaine Saint-Denis, Seine-Amont, Billancourt et Gennevilliers, sur des territoires industriels en pleine redéfinition, vont modifier la géographie de la capitale. Le moment est venu, à mon avis, de réaliser l'extension de l'entité parisienne dans une nouvelle structure administrative, le grand Paris, qui associe étroitement les communes périphériques à la ville de Paris actuelle. La région Île-de-France ne correspond pas au cadre possible d'un débat sur les problèmes de l'agglomération.

À cet accroissement du territoire doit être associée une réforme en profondeur des mécanismes de décision. En un mot, la participation active des habitants à l'organisation de la vie urbaine doit devenir la loi municipale. La frilosité des élus français devant ces évidences est un archaïsme comparé aux expériences européennes de Berlin ou d'Amsterdam.

8. L'architecture s'est polarisée à l'excès sur le statut du visible. La querelle des styles appartient au passé. La vraie question est celle de la forme au sens de ce qui se passe dans un lieu et pas seulement de l'apparence qu'il revêt. Le *quoi ?* doit être préféré au *comment ?* Le statut conféré aux architectes par les médias les égare. Il les transforme en fabricants de gadgets et d'objets de design aux dépens de la véritable interrogation : que faut-il construire pour les générations à venir ? Les architectes et les urbanistes ont perdu leur sens critique d'intellectuels et de citoyens : ils construisent ce qu'on leur demande de construire. Je crois à la vertu du refus. Je crois au questionnement inlassable : pourquoi édifier ailleurs ce qui peut se transformer ici ? Pourquoi fuir le déjà-là pour fonder des idéalités sans corps ? La tâche est immense, qui nous impose de faire partager une lecture de l'agglomération dans sa forme en mouvement perpétuel et de mettre en lumière les instruments de la fabrique de la ville sédimentaire, paradigme de la démocratie.

Propos recueillis par Marcel Gauchet et Krzysztof Pomian.

histoire
politique
société

le débat

Jean-Christophe Bailly, Geneviève Barrier, Pierre Beckouche, Sophie Body-Gendrot, Françoise Cachin, Roland Castro, François Chaslin, Jean-Louis Cohen, Marc Desportes, Marie-Jeanne Dumont,

LE NOUVEAU PARIS

Philippe Genestier, Henri Grivois, Antoine Grumbach, François Loyer, Philippe Massoni, Philippe Meyer, Monique Mosser, Raymonde Moulin, Vincent Renard, Alain Rey, Marcel Roncayolo, Saskia Sassen, Christian Sautter, Pierre Veltz

numéro **80** mai - août 1994

Gallimard

Antoine Grumbach

La dialectique des contraintes

Ou comment se fait la ville

1. La culture qui a commandé le travail sur la ville depuis le début du XX^e^ siècle a été une *culture de la fondation,* une culture de la pureté, une culture de l'idéalité – autant de notions corrélatives. Une culture enracinée dans le grand mouvement qui va du socialisme utopique du début du XIX^e^ siècle au communisme soviétique, en passant par le socialisme scientifique de Marx. Une culture dont le grand dessein est de fabriquer une *ville de l'ailleurs,* en réponse au mal absolu que représente la ville sédimentaire qu'est la ville existante.

Cette culture a complètement occulté le lent mécanisme séculaire, voire millénaire, par lequel se constitue la ville. Un mécanisme qui relève, lui, d'une *culture de la transformation,* d'une culture rhétorique de la composition mineure, gouvernée par les figures de l'addition, de la substitution, de l'inversion. Une culture, en un mot, de l'*impureté.*

Il est très frappant de constater, lorsque l'on regarde les traités d'architecture ou les écrits sur les villes, l'absence, en général, de chapitres consacrés à la *négociation* entre une idéalité – qu'elle soit néo-classique, comme la rue de Rivoli, ou classique, comme les places royales – et la réalité du tissu urbain existant. Les traités ou les livres ne vous montrent que des figures parfaites, des géométries organisées, en laissant de côté tout ce qui est de l'ordre du travail incontournable de déformation de ces idéalités qui permet de les insérer dans les contraintes du parcellaire, de l'histoire du bâti déjà en place. Ce travail de couture reste caché, même si l'on sait qu'il existe, même si on le mentionne à la marge. Le XX^e^ siècle a achevé de le refouler dans l'inopérant. On a perdu avec lui le sens de la fabrication de la ville.

2. Parallèlement, on observe une prise de pouvoir, au moins relative, des architectes sur la question urbaine, au nom de leurs capacités à projeter. Leur réflexion est marquée au coin par l'idée de l'*achèvement.* Un bâtiment, ça se *termine,* et ils vont vouloir achever la ville comme on achève un bâtiment. Or, à l'opposé, la ville, en fait, c'est l'*inachèvement perpétuel.*

À partir de la Révolution française, avec la mise à disposition des terrains qui appartenaient à l'aristocratie, à l'Église et aux ordres religieux, s'ouvre la possibilité de transformer la ville dans la globalité. C'est ce qui va se traduire à Paris par le Plan des artistes, et c'est pourquoi il aura une telle importance pour tout le siècle suivant. Jusque-là, la royauté ne se livrait qu'à des opérations ponctuelles d'embellissement. Maintenant, le pouvoir d'agir à l'échelle de l'ensemble impose de penser la forme de la ville. C'est la conscience d'une forme avec ses transformations infinies que l'on va vouloir bannir au nom de la modernité, pour lui substituer, au début du XX^e^ siècle, une ville de l'ailleurs qui serait une ville achevée. La ville finie, c'est ou bien la ville morte ou bien la ville impossible ; ce sont les grands ensembles.

Il faut repartir aujourd'hui, pour penser l'action sur la ville, de l'idée de son inachèvement perpétuel. Il faut identifier sa forme, s'interroger sur la représentation qu'on peut s'en donner, qui ne peut plus être celle des gens de la Révolution française mais qui n'est certainement pas non plus celle de la nouvelle ville. Cette forme, à mon sens, ressemble à quelque chose qui est de l'ordre du *collage,* tel que l'a utilisé Kurt Schwitters. Schwitters mêle des fragments signifiants qui appartiennent à des textes, à des images, à des réalités divers, hétérogènes, et il en naît une espèce de forme. Le collage selon Schwitters donne l'image la plus juste de ce qu'est la ville, un lieu où coexistent des pièces et des morceaux qui renvoient à des systèmes différents, où des idéalités classiques cohabitent avec des objets de la modernité, où l'usage domestique côtoie l'usage institutionnel, où l'histoire et la mémoire composent avec le neuf. La ville, l'agglomération, est un objet totalement *impur,* à tel point que très peu de gens arrivent à se la représenter, dans le grand écart des échangeurs de Roissy et des secteurs sauvegardés. C'est avec cette forme absolument hétérogène qu'il faut faire. Si on n'acquiert pas la lisibilité non réductrice de ce collage complexe, on s'interdit d'avoir prise sur la ville.

Il faut, autrement dit, se donner les instruments de penser l'impureté, le chaos, la complexité. Les préoccupations des architectes-urbanistes rejoignent ici celles des mathématiciens et des physiciens contemporains qui s'efforcent, de leur côté, de faire place à l'enchevêtrement infini des phénomènes.

3. Il devient possible, dans cette optique, de reconstituer une *généalogie des formes urbaines.* L'observation de l'histoire des villes dans la longue durée permet, notamment, de mettre en lumière des phénomènes que je regroupe dans l'expression de *dialectique des contraintes.* Par où une ville comme Paris change-t-elle ? Par où se transforme-t-elle ?

L'instrument d'analyse est l'histoire et la représentation des formes urbaines étendues à l'ensemble du périmètre de l'agglomération. L'observation dans la durée des transformations qui accompagnent chaque décision d'aménagement permet de montrer le caractère réversible des situations les plus critiques.

En associant à l'étude physique du territoire et de sa géographie le *site de papier* que constituent les ensembles réglementaires qui régissent le droit du sol et la construction, on peut cerner les forces qui façonnent les formes urbaines. La contrainte matérielle est aussi importante que celle qui tient à la matérialité de la ville.

Pour donner une image simple du méca-

Antoine Grumbach, architecte et urbaniste, enseigne à l'École d'architecture de Paris-Belleville.

nisme qui préside à cette dialectique des contraintes, je prends l'exemple d'une ville construite, comme Paris, autour d'un fleuve. C'est le fleuve qui commande l'approvisionnement, éventuellement la défense ; on organise son franchissement par des ponts. Vient un moment où, pour divers motifs, les rives du fleuve viennent à être occupées par des activités encombrantes, malséantes. Ce qui a donné naissance à la ville devient un endroit négatif, répulsif. Ensuite de quoi se produit une reconquête de ces rives qui deviennent l'endroit par lequel la ville se redéfinit. C'est le type même du processus d'abandon, de rejet et de ressaisie qui gouverne la transformation des villes. On en a une illustration frappante à Paris aujourd'hui avec les sites de Bercy, de Tolbiac, de Billancourt. Les terrains des anciennes implantations industrielles devenues obsolètes fournissent la base du changement par lequel tout passe – c'était vrai hier des terrains Citroën du quai de Javel. Si l'on remonte le temps, on retrouve des phénomènes exactement analogues avec les fortifications, de l'enceinte de Philippe Auguste aux « fortifs » et à la « zone » de la Belle Époque. La persistance du tracé de l'enceinte de Philippe Auguste se manifeste par la présence de nombreux bâtiments publics dont les écoles républicaines insérées dans des parcelles résiduelles, anciennes propriétés de la ville. Les « fortifs », endroit déshérité et décrié s'il en fut, permettront de même à Paris de déployer une couronne du logement social. On pourrait parler semblablement des emprises ferroviaires qui sont aujourd'hui dans toutes les villes du monde, les espaces par où les villes se développent, après avoir été des espaces hautement négatifs. Grandes emprises ferroviaires, grandes emprises portuaires, grandes emprises industrielles : dans tous les cas, on a affaire à des territoires qui se prêtent, après une phase d'abandon, à de puissantes initiatives publiques. On pourrait multiplier les exemples à Vienne, à Londres. Demain, ce sera au tour des aéroports, aujourd'hui répulsifs à cause du bruit et des nuisances, mais qui fourniront le support des technopoles mondiales. Il n'est que d'aller voir, d'ores et déjà, ce qui se passe à Roissy.

Sur la longue durée, les espaces marqués les plus négativement sont, en réalité, la chance des villes. Le drame de Brooklyn aujourd'hui, c'est en même temps la chance de New York à échéance de vingt ou trente ans. Le mouvement est très lent. Mais il se produit toujours. Il n'y a pas beaucoup de différence dans le principe entre la transformation des villes mésopotamiennes, telle que l'archéologie nous la fait découvrir, et ce qui est en train de se passer le long de l'autoroute du Nord. Les nuisances appellent l'intervention et le changement. Toute l'histoire d'une ville comme Paris peut être écrite en fonction de cette dialectique des nécessités et des recompositions ou des redéfinitions qui surviennent. Le territoire, en effet, a cette particularité d'être indéfiniment recyclable. C'est ce qui fait que la ville n'est pas et ne sera jamais un objet technique à l'obsolescence calculée. C'est aussi ce qui me rend d'un optimisme impénitent.

4. Nous vivons la fin de la conquête coloniale qui a multiplié par vingt le territoire métropolitain dans toutes les agglomérations au cours des trente dernières années. Une dilatation qui nous a fait passer de l'idée de ville, caractérisée par la *continuité* du bâti, à celle de l'agglomération, marquée par l'*espacement* et la *discontinuité*. C'est avec cette agglomération que nous devons désormais travailler. L'extension spatiale va continuer, mais elle sera désormais marginale. À l'échelle mondiale, l'heure est au retour

à une culture de la transformation, qui va opérer sur le territoire déjà existant. Nous allons entrer dans une ère de refabrication de la ville, de travail de la ville sur la ville, dont l'enjeu est la mise en place d'un *espace public*.

Il faut entendre par espace public, dans une acception élargie, au-delà de tout ce qui est public, des rues aux écoles, tout ce qui permet le mouvement, le déplacement. À l'échelle de ces territoires gigantesques, en effet, la seule richesse est constituée par l'*accessibilité*. On peut mesurer celle-ci, bien sûr, en termes de propriété de la voiture. Mais nous savons en Europe que la voiture est condamnée dans son usage impérialiste actuel et que l'avenir est à des solutions beaucoup plus subtiles combinant le transport individuel et le transport collectif.

En créant de l'espacement et de la dispersion, nous avons créé de la pauvreté, sous la forme de la ségrégation. Ce qui définit la ségrégation, c'est l'inaccessibilité du centre, la difficulté de se rendre à des lieux de travail. En créant cette pauvreté, nous nous sommes paradoxalement donné très involontairement le défi et la possibilité d'une transformation des agglomérations dont l'axe sera la question du déplacement. C'est la forme contemporaine de la question de l'espace commun. L'espace collectif aujourd'hui, c'est le mouvement. Dans notre monde, c'est le transport des hommes et des idées qui crée la richesse. La grande valeur nouvelle réside dans l'accessibilité. C'est à partir de l'accessibilité qu'on va pouvoir refabriquer de la solidarité.

Quand on parle de privatiser les transports en commun, on met la démocratie en danger. Tout le monde voit tout de suite les conséquences lorsque l'on envisage de privatiser la Sécurité sociale. On les discerne moins lorsqu'il est question de privatiser le mouvement. Or les enjeux sont du même ordre.

Comment ne pas voir, par exemple, que la carte orange a été le plus grand urbaniste de ces dix dernières années à l'échelle de l'agglomération parisienne ? Elle est le Haussmann de la fin du XX^e^ siècle. C'est l'accessibilité prodigieuse donnée à toutes les parties de l'agglomération les unes par rapport aux autres qui fabrique la ville que nous connaissons. À côté, toutes les autres forces urbanistiques sont une plaisanterie.

5. De manière générale, il faut penser la fabrication de la ville à partir des *réseaux*. La nouveauté en la matière est que les décisions n'ont plus une origine locale, qu'il s'agisse d'implantations industrielles ou d'implantations commerciales. Elles relèvent de réseaux de plus grande extension, nationaux, internationaux, mondiaux, dont les agents obéissent à une logique territoriale. Sans le savoir, ces gens qui décident d'implanter des banques, des centres commerciaux, des distributeurs d'essence, des *fast-food*, en fonction d'une lecture du territoire des agglomérations qui leur est propre, sont d'éminents fabricateurs de la ville. On devrait se tracasser davantage de la lecture qu'ils en ont. En les associant, on comprend mieux comment se réalise la production de la ville. Car ces réseaux sont en nombre fini – transports, distribution, consommation. On devrait pouvoir les inventorier systématiquement et en dresser la nomenclature. Ils sont au cœur du grand problème de l'urbanisme contemporain : comment produire de l'identité en produisant en même temps de la différence ? Ces réseaux amènent de l'universel et, simultanément, ils créent de la différence, puisqu'ils opèrent toujours à un échelon local. Je rêve d'une mise en relation qui les ferait

agir de concert, au lieu de les laisser obéir chacun à sa logique spécifique. Probablement est-ce là l'un des moyens de fabriquer la ville sans passer forcément par la mobilisation de grandes ressources matérielles.

6. Depuis le début de ce siècle, la matière avec laquelle on fait la ville, c'est le logement. Auparavant, on construisait la ville autour de projets institutionnels. L'exigence première était la représentation des institutions, le logement venant en second, même s'il était important. Aujourd'hui, la matérialité de l'agglomération est constituée avant tout par le logement, qu'il soit individuel ou collectif. Ce basculement n'a pas été pensé. On ne s'est pas préoccupé d'autre chose que de la fonction *loger*. On ne s'est pas demandé comment élaborer une monumentalité domestique, une *représentation* du logement capable d'être partagée par tous les habitants. Une quantité énorme d'espaces bâtis, la plus grande jamais édifiée par l'homme – conçue sans rôle de représentation. L'un des grands problèmes devant lesquels nous nous trouvons est de donner du sens à ces milliards de mètres cubes de bâti qui n'en ont pas. Comment créer de l'évidence du lieu avec ces « non-lieux ». L'errance qui s'installe dans un monde où le chômage conduit à la précarité des ressources déstabilise les bassins d'habitations comme lieux de la permanence.

Cela exige l'attitude iconoclaste, difficile à adopter pour beaucoup de gens, qui consiste à considérer que ce qui est là ne l'est pas forcément pour toujours. Ce bâti n'est pas en place pour l'éternité. Les grands ensembles, ça se transforme, ça se densifie, les espaces se réforment, les bâtiments s'écrêtent, etc. Il faut introduire du sédimentaire et du cumulatif dans ce qui paraît donné une fois pour toutes.

L'échelle à laquelle on a construit les grands ensembles a produit un effet pervers qui a été de geler des territoires gigantesques en les assimilant abusivement à des espaces publics, donc inaliénables. Le vide entre les bâtiments a été déclaré espace public – souvent rétrocédé, d'ailleurs, aux communes par les organismes constructeurs – où l'on ne peut plus rien faire. Il y a une reconquête à mener de ces prétendus « espaces publics » qui ne sont qu'un dramatique nulle part. Mais je retrouve à ce propos l'optimisme de la dialectique des contraintes : nous avons constitué, sans le faire exprès, autant de réserves foncières qui sont le germe, le possible de la ville de demain. Nous commençons à apprendre à les gérer. Nous découvrons petit à petit la façon de suturer ces lieux abandonnés avec l'espace environnant – il n'y a rien de plus contaminant que l'abandon. Le raccommodage et le ravaudage du tissu urbain commence. La ville sédimentaire et continue en fut le laboratoire.

7. L'avenir de Paris ? Il exige, à l'évidence, de raisonner à l'échelle de la très grande agglomération. La transformation est déjà en cours. Elle passe par ces espèces de couloirs que sont les lignes du R.E.R. et des transports en commun. L'effet d'accessibilité est ici décisif. Demain, si vous habitez sur la ligne est-ouest du R.E.R., vous serez plus près de la T.G.B. qu'un habitant du XVI[e] arrondissement. Ce seront les nouveaux transports en commun qui commanderont : Éole, Météor, Orbitale. Là sont les lignes de force du Paris de demain.

Dans Paris *intra-muros*, le Paris constitué, les lieux fertiles par excellence, issus d'ailleurs des transports en commun, ce sont les gares Saint-Lazare, la gare du Nord, la gare de l'Est : autant de territoires ferroviaires qui sont en pleine

mutation. De Saint-Lazare à Argenteuil à travers Levallois se dessine une nouvelle ligne de densité, de développement et d'organisation.

Autre ressource imprévue : les bureaux. On les a tellement accumulés au cours de ces dernières années qu'il n'est plus question d'augmenter le stock. Le mouvement s'inverse. Il va s'agir de concevoir des bâtiments qui peuvent être aussi bien des logements que des bureaux, et adaptables, donc, selon les conjonctures. Les logements haussmanniens, à Paris, sont devenus des bureaux. Ils vont redevenir des logements. L'expérience commence. Nous avons désappris à construire des bâtiments qui ne soient pas ciblés fonctionnellement. Et contre tout bon sens, on continue à fabriquer des immeubles de logements qui ne peuvent pas être autre chose que des logements et des immeubles de bureaux qui ne peuvent être que des bureaux. Le sens de la polyvalence est à retrouver sans être victime d'un arraisonnement par la technique.

Mais pensons à ces immenses parkings souterrains que l'on continue de creuser alors que l'on sait que l'automobile est condamnée en ville. Nous sommes en train d'accumuler les éléments d'une véritable ville souterraine qui sera demain à réutiliser. Nous construisons les grands ensembles qui seront la base d'un urbanisme souterrain.

Les grandes opérations amorcées en plaine Saint-Denis, Seine-Amont, Billancourt et Gennevilliers, sur des territoires industriels en pleine redéfinition, vont modifier la géographie de la capitale. Le moment est venu, à mon avis, de réaliser l'extension de l'entité parisienne dans une nouvelle structure administrative, le grand Paris, qui associe étroitement les communes périphériques à la ville de Paris actuelle. La région Île-de-France ne correspond pas au cadre possible d'un débat sur les problèmes de l'agglomération.

À cet accroissement du territoire doit être associée une réforme en profondeur des mécanismes de décision. En un mot, la participation active des habitants à l'organisation de la vie urbaine doit devenir la loi municipale. La frilosité des élus français devant ces évidences est un archaïsme comparé aux expériences européennes de Berlin ou d'Amsterdam.

8. L'architecture s'est polarisée à l'excès sur le statut du visible. La querelle des styles appartient au passé. La vraie question est celle de la forme au sens de ce qui se passe dans un lieu et pas seulement de l'apparence qu'il revêt. Le *quoi ?* doit être préféré au *comment ?* Le statut conféré aux architectes par les médias les égare. Il les transforme en fabricants de gadgets et d'objets de design aux dépens de la véritable interrogation : que faut-il construire pour les générations à venir ? Les architectes et les urbanistes ont perdu leur sens critique d'intellectuels et de citoyens : ils construisent ce qu'on leur demande de construire. Je crois à la vertu du refus. Je crois au questionnement inlassable : pourquoi édifier ailleurs ce qui peut se transformer ici ? Pourquoi fuir le déjà-là pour fonder des idéalités sans corps ? La tâche est immense, qui nous impose de faire partager une lecture de l'agglomération dans sa forme en mouvement perpétuel et de mettre en lumière les instruments de la fabrique de la ville sédimentaire, paradigme de la démocratie.

Propos recueillis par Marcel Gauchet et Krzysztof Pomian.