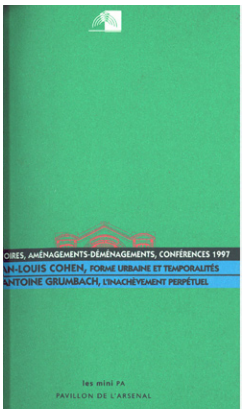


1997

«L'inachèvement perpétuel»

Territoire, Aménagement-Déménagements, Conférences 1997

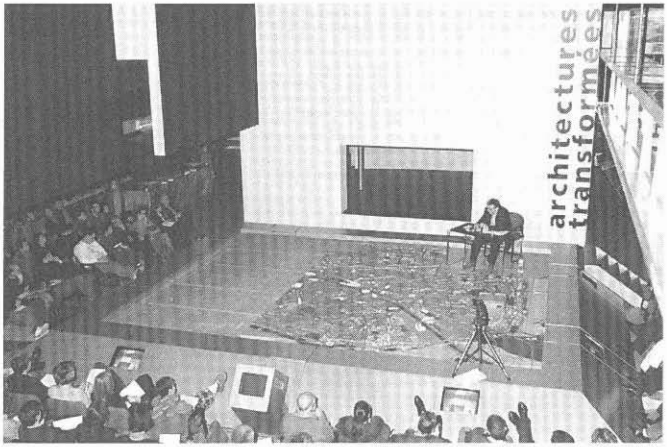
Editions du Pavillon de l'Arsenal, Les mini PA n°26.

Pages 36 à 61.

CONFÉRENCES :
TERRITOIRES, AMÉNAGEMENTS-DÉMÉNAGEMENTS
1997 AU PAVILLON DE L'ARSENAL

Antoine Grumbach
"L'inachèvement perpétuel"
le 1er décembre 1997

les mini PA n°26
Editions du Pavillon de l'Arsenal



Antoine Grumbach
" L'INACHÈVEMENT PERPÉTUEL "

Conférence du 1er décembre 1997
au Pavillon de l'Arsenal

PARCOURS, RÉALISATIONS, PROJETS

Né en 1942, Antoine Grumbach est architecte DPLG et urbaniste. Il est aussi professeur à l'Ecole d'Architecture de Paris-Belleville. Il a reçu le Grand Prix de l'Urbanisme et de l'Art Urbain, en 1992. Architecte, critique, théoricien, Antoine Grumbach participe d'une façon active à la réflexion sur l'architecture et la ville.

Il étudie l'Architecture à l'Ecole des Beaux-Arts à Paris et est élève titulaire de l'Ecole Pratique des Hautes Etudes.
En 1979, 1987 et 1995, Antoine Grumbach est Visiting professeur à l'Université de Princeton et à Harvard en 1988. Il est également Directeur d'Etudes du programme Ville et Architecture à l'École d'Architecture de Paris-Belleville.

Antoine Grumbach a réalisé l'aménagement du quartier de Mare et Cascades, à Paris dans le 20ème arrondissement et de nombreux projets de logements à Paris, comme la transformation d'un immeuble de bureaux en logements rue Meslay, en 1996, pour la Régie Immobilière de la Ville de Paris. Antoine Grumbach est l'auteur de bâtiments publics et privés à Paris, parmi lesquels on peut citer un immeuble de logements et équipement de quartiers pour la Ville de Paris, quai de Jemmapes et la "Maison Suger", résidence pour chercheurs étrangers.

Antoine Grumbach travaille également en province et à l'étranger : à Poitiers, il réalise la D.D.E. de la Vienne, l'Hôtel de Région Poitou-Charentes et travaille notamment à Berlin dans le cadre de l'I.B.A.
Antoine Grumbach a réalisé en 1992, l'hôtel Séquoïa-lodge dans le parc d'attractions Disneyland-Paris. Plus récement, il s'est vu confié la construction de la médiathèque Marengo à Toulouse et à réalisé, avec Pierre Schall, la station d'échanges METEOR, train-RER dans le secteur Tolbiac de la ZAC Paris-Rive Gauche, pour la RATP, inaugurée en 1998.

Antoine Grumbach a remporté de nombreux concours d'architecture et d'urbanisme. Il a notamment été lauréat, en 1996, du concours internationnal pour le «Garden bridge», un pont habité sur la Tamise à Londres.

Il est actuellement en charge du plan d'aménagement des Minguettes dans la périphérie Lyonnaise et de l'étude d'un plan d'aménagement d'ensemble pour les secteurs Nord et Sud-Est de la ZAC des Amandiers à Paris 20ème.
Il fut, en 1998 lauréat du concours pour l'aménagement du secteur des Bassins à Flots, lancé par la communauté urbaine de Bordeaux.

L'INACHÈVEMENT PERPÉTUEL
ou
LA VILLE EN QUESTION

«La Ville est l'inconscient de l'Architecture», *Diana Agrest*

Je voudrais célébrer ici les noces incestueuses de l'architecture et des formes urbaines.

Pour définir un peu cette problématique, je vais tout d'abord envisager de cerner le champ dans lequel je me place et le point de vue d'un militant du projet urbain, pour qui l'histoire et la théorie sont nourries par les leçons des usages et de la vie quotidienne. A cette occasion, je souhaite faire un constat sur quelquechose qui est de l'ordre de l'arraisonnement de la pensée, à savoir la position du mouvement moderne, face au jeu subtil qui associe l'architecture, les formes urbaines et le territoire. A la suite de cela, je tenterai de dégager une méthodologie pour aborder concrètement cette question lancinante des instruments nécessaires à la mise en forme des villes et des agglomérations contemporaines.

D'une façon générale, pour aborder un problème, on ne peut faire l'économie de sa représentation. Aujourd'hui, les discours dominants sur la question de la ville et de l'agglomération sont très souvent construits autour de la question sociale. Si cela est bien évidemment un problème qui nous concerne tous, cette

approche évacue beaucoup trop souvent une interrogation sur la forme de la ville. L'incontournable nécessité de savoir se représenter la forme urbaine dans laquelle on veut intervenir est devenue marginale, entachée d'une série de nostalgies ou d'approches pittoresques concernant les centres urbains anciens. Mais, ce qui m'intéresse avant tout aujourd'hui, c'est l'ensemble du territoire englobant les banlieues, la proche périphérie et les centres historiques.

Ce territoire a-t-il une forme ? Comment en parler, comment le saisir, comment essayer d'articuler une pensée sereine face à ces complexités faites de mutiplicités d'histoires souvent contradictoires. Le pavillonnaire, les industries, les barres, les tours, les espaces verts et les centres historiques constituent une forme saisissable où coexistent une multiplicité de logiques. En négligeant les moyens de représenter cette forme urbaine, ce topos, le triomphe de la barbarie sonnera la fin du logos. Cette barbarie a un nom, c'est celui de la destruction des rapports sociaux, de la fin de la démocratie. La nécessité de penser les formes de la ville est indissociable de la démocratie. Ces territoires sont aujourd'hui ceux du déplacement, des réseaux, c'est la vitesse et le mouvement qui y font régner quelque chose qui échappe totalement à la logique - un peu lente et traditionnelle - qui a formalisé les villes telles que nous les avons aimées et telles qu'elles se sont constituées dans leur entrechoquement de vérités. Cette situation engendre une sorte d'impureté à la fois troublante et fascinante qui pose problème en rendant difficile, voire impossible, la probabilité de saisir cette réalité complexe et contradictoire.

La description des villes comme collage traduit une réalité de notre temps, de notre époque.
Le premier travail face à une complexité des formes urbaines consiste à se donner les moyens de les traduire, sans les réduire, pour pouvoir agir. La meilleure approche, analogue à celle des linguistes ou des psychanalystes, consiste à élaborer des outils d'analyse dont le but même, est d'éviter la réduction pour privilégier les articulations entre des ensembles étrangers les uns

aux autres. Ceci me conduit à plaider pour un retour à la réflexion, à l'étude et à la compréhension des morphologies urbaines périphériques, de telle façon que l'on puisse agir et les faire évoluer sans les réduire. La ville sédimentaire est quelque chose d'absolument bouleversant, parce qu'elle a su organiser les noces les plus fructueuses entre les objets les plus incongrus. C'est avec cette forme comme modèle que nous devons agir. Si j'ai beaucoup travaillé sur les centres historiques et sur les tissus anciens, ce n'est pas par nostalgie et par pittoresque, comme un certain nombre de gens pourrait le penser, c'est tout simplement parce que je pense que dans la matrice de ville telle qu'elle s'est construite, il y a en jachère toutes les lois de transformation et d'organisation de la ville de demain. La ville appartient à la longue durée, elle échappe à la vision systématique de classement auquel le mouvement moderne nous a habitués, qui consiste à organiser une typologie sommaire réductrice, substitution de la complexité urbaine. Les villes possèdent une dimension étrangère à toute nostalgie d'une pureté originelle. Aujourd'hui, le territoire est bourré de contradictions, zébré d'autoroutes, ponctué de centres commerciaux, de centres anciens et c'est avec cette réalité hétérogène qu'il faut faire.
«Le reflet du réel - énonce le philosophe Macherey - n'est pas le réel du reflet». Cela veut dire qu'au-delà du reflet du réel, celui que nous croyons percevoir, il y a une autre histoire, une histoire profonde, une histoire sous-jacente, une histoire qui nous impose de nous donner les instruments pour mettre en situation les représentants de cette représentation collective que constituent les formes urbaines.
La ville européenne a su prendre conscience de son histoire mais pas forcément de sa forme. La ville américaine est en train de se réapproprier la forme qui l'a engendrée, le plan en damier. Mais en Europe, les faces cachées des villes racontent l'histoire de leur formation, mais cette réalité est absente de l'oeil du promeneur.
Aujourd'hui, le débat sur la forme des villes s'oppose aux tenants de la ville émergente pour qui la réalité des villes consiste toujours à énoncer «puisque c'est comme ça, c'est bien,

ça ne peut pas être autrement». Cette lecture issue du néolibéralisme me paraît extrêmement dangereuse car elle ne fait que constater et ne se permet jamais d'agir. A l'inverse, il y a d'autres gens qui travaillent plus sur le retour d'une régularité, d'une rationalité ou bien qui, comme Christian de Portzamparc, essaient d'établir la perspective de la 3e ville avec un sens à mon avis extrêmement précis et exact de la forme urbaine mais avec une faiblesse théorique en ce qui concerne le problème de la transformation de la ville. La 3e ville est effectivement la ville dans laquelle nous vivons, mais faut-il, à partir du moment où l'on constate que les villes sont fabriquées à partir d'éléments hétérogènes, contradictoires, dans lesquels les îlots n'ont pas forcément leur autonomie introvertie, formaliser cette situation en des objets incapables d'évoluer à moins de ne se substituer qu'à eux-mêmes ? La ville, en effet, n'a rien à voir avec l'architecture qui produit un objet qui se termine, qui s'achève ; la garantie de «bon achèvement» est indissociable de l'objet architectural. A l'opposé, la ville, et nous le verrons, est un inachèvement perpétuel. La ville finie est une ville morte.

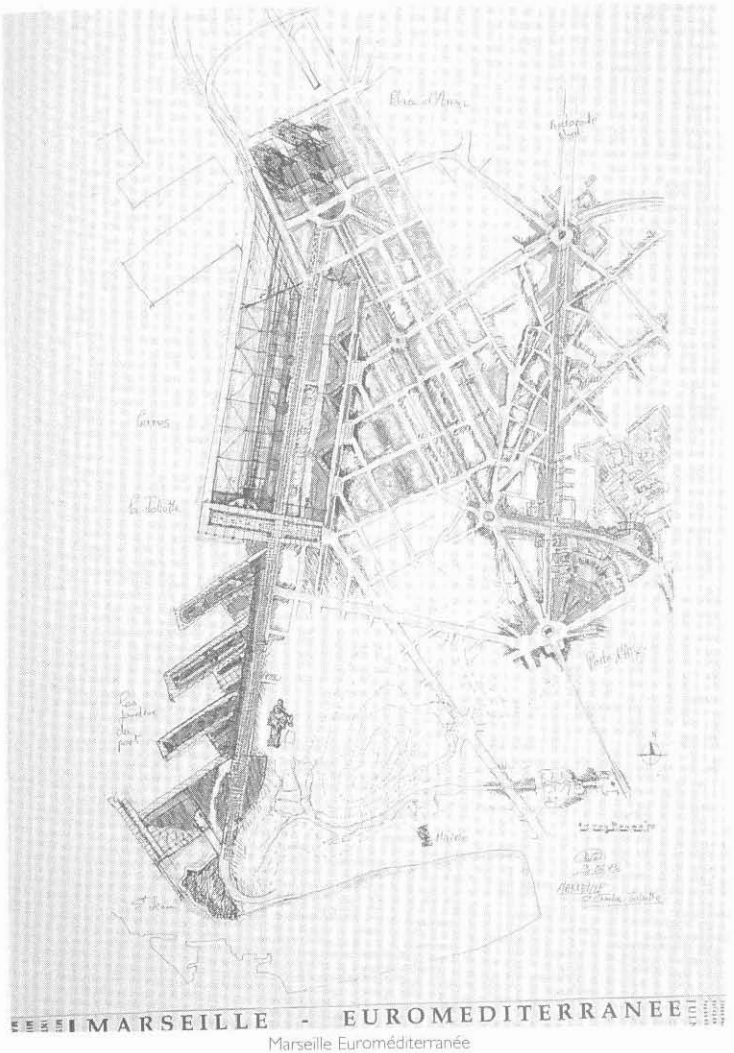
Lorsque je me suis trouvé confronté dans une mission d'exploration pour Euroméditerranée, à Marseille avec Ignacio Sola Morales, Aldo Rossi et François Guy, nous étions face à l'une de ces illustrations de l'inachèvement. Le centre historique de la ville et l'ensemble du territoire qui se développe le long du port, avec tout le développement du XIX^{ème} siècle, toute la structure industrielle, et puis bien sûr la gare Saint-Charles située sur la colline, et les autoroutes qui constituent une accumulation de coupures, un noeud complexe qu'il fallait démêler. Devant une telle accumulation d'histoires, de superpositions, de traces, de manifestations, comment agir, comment se poser la question du «que faire?», comment intervenir ? C'est cette question que nous avons abordée en essayant d'identifier à l'intérieur de ce tissu des logiques de formation et de les confronter à des logiques territoriales afin de dégager une stratégie d'intervention. Nous avons retenu l'évidence de la première logique de formation, celle du XIXe siècle, et de l'axe qui a été constitué. La deuxième venait bien sûr de l'autoroute arrivant jusqu'à la

Porte d'Aix et la troisième correspond à l'autoroute littoral. Et ce système, ces trois lignes de force qui racontent trois histoires de conquête du territoire composent les éléments par lesquels l'ensemble du territoire peut basculer.

Pour moi, dans une forme urbaine il n'y a rien à redessiner qui ne s'appuie sur l'existant. Je dis toujours à mes étudiants, il n'y a pas de raison d'essayer de vous poser en espèce de grand prêtre devant une feuille blanche : tout est déjà là. Il suffit de l'observer, de le représenter, de le recomposer. L'étude des formations urbaines et le projet de transformation urbaine exigent une extrême humilité par rapport à l'histoire et à l'existence des choses qui sont «déjà» là. Car évidemment, lorsqu'on essaie de vouloir intervenir avec beaucoup d'énergie pour transformer une ville, le territoire réagit toujours avec beaucoup d'efficacité. C'est ce qui s'est passé à Marseille où les deux autoroutes qui ont été mises en place ont été véritablement conçues comme des corps étrangers à l'intérieur d'un territoire où ils ont introduit de telles coupures que l'ensemble de la ville s'est trouvé totalement perturbé. Mais en cherchant à rétablir une véritable forme urbaine lisible, transmissible, il s'est agit tout simplement pour nous de faire émerger la réalité de la longue sédimentation des différentes couches les unes par rapport aux autres et les conflits issus des logiques d'infrastructure routière et de tenter de les réconcilier. L'un des points stratégiques et particuliers parmi les nombreux points qui ont retenu mon attention, est évidemment la fameuse Porte d'Aix et l'arrivée de l'autoroute. Mais l'analyse urbaine montrait que les chemins qui liaient les quartiers nord à l'ensemble de la ville avaient été coupés par l'autoroute et toute la déserrance et tous les problèmes sociaux que l'on connaît dans ces quartiers nord étaient totalement lisibles sur le territoire par cette coupure. Le projet a consisté très simplement à supprimer la fin de l'autoroute pour constituer une forme urbaine archétypique du Midi, «un cours» rétablissant les relations entre les quartiers riverains. Ceci n'est qu'un élément parmi d'autres de la proposition mais elle illustre ce que je voudrais développer et que je nomme la dialectique des contraintes.

Cette contrainte affolante et néanmoins poétique, que représente une autoroute coupant un tissu urbain, se trouve accompagnée par la misère du logement collectif social, traité comme un produit et non pas comme un lieu de pratiques et d'usages. Cet ensemble de contraintes amène (à peine trente ans après sa réalisation) une réaction. Le territoire réagit négativement, une dégradation s'y implante. Je considère que si on a blessé, meurti ces territoires, c'est souvent parce qu'on était pris dans une logique de pureté, de l'idéalité, du mono-fonctionnel, une logique de projet univoque, aveugle et incapable de gérer le chaos, la contradiction, la sédimentation, l'histoire. La production de l'autoroute nord de Marseille, comme la production du million de mètres cubes de bâtiments qui ont été répartis sur l'ensemble de tous les territoires, de Paris à New York, de Moscou à Johannesburg, appartient toujours à une même lecture simpliste qui considère que les villes peuvent se développer sans une hypothèse de monumentalité domestique et d'enracinement dans une histoire du territoire. Une attitude coupable de simplification extrême sur la question de la mémoire collective, du monumental et de la production d'un sens commun.

Tous ces mécanismes sont à la base d'un total arraisonnement de la pensée urbaine, c'est-à-dire d'un moment où la pensée, comme le disait Heidegger, arraisonnée par la technique est incapable de promouvoir autre chose qu'une certaine idéalité, une certaine pureté ; une référence au détournement de la pensée utopique, qui nourrit malgré elle le totalitarisme du communisme et l'horreur nazie. Cette espèce d'idée de la blancheur, de la pureté, de l'idéalité d'une pensée donne l'illusion que l'habitat des hommes pourrait se satisfaire de la rationalité, de la régularité, avant d'être le lieu de la fusion, de la sédimentation, de la rencontre. Tony Vidler a extrêmement bien caractérisé cette dimension en la qualifiant, selon le concept freudien «d'*Unheimlichkeit*», «d'inquiétante étrangeté». La fabrication de la ville et de l'architecture contemporaine ont mis en place un dispositif dont «l'inquiétante étrangeté» nous revient aujourd'hui sous la forme de cette «crise urbaine» qui affecte tous les grands ensembles. De l'idéalité de la transformation



Marseille Euroméditerranée
En associant trois logiques de formation, on révèle une forme urbaine.
Croquis Antoine Grumbach

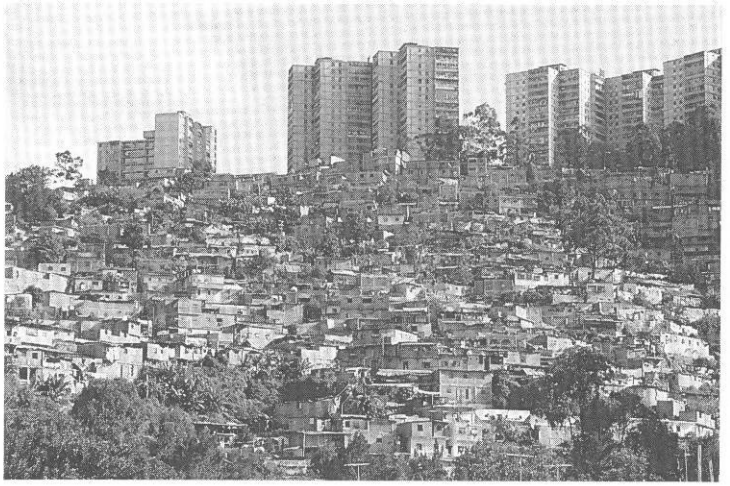
radicale, de l'utopie de Fourrier aux dérives totalitaires, il n'y a malheureusement qu'un pas. Et ce goût de la pureté, de la blancheur, c'est le mouvement moderne qui l'a porté. La perte d'un savoir de la négociation qui a organisé cette production architecturale de masse est confronté à cette situation où les espaces de l'exclusion font aujourd'hui l'objet de cartes postales. Un paradoxe qui repose, comme le dit un écrivain célèbre américain, sur le fait qu'ils habitent là où il n'y a pas de là *There's nowhere there !*
Pour s'interroger sur la question de cet arraisonnement de la pensée urbaine dans les années d'après-guerre, je crois qu'il faut approfondir ce qui se passe vraiment avec les textes ou les projets emblématiques. Parmi eux, bien sûr le projet de Le Corbusier pour Paris, « le plan Voisin », qu'il avait réalisé après avoir fait le tour de tous les fabriquants d'automobiles puisqu'il leur proposait d'associer la ville et l'automobile. En 1925, ce plan est la manifestation la plus abrupte d'une indifférence totale à la ville existante et à l'histoire au nom d'une idéalité meurtrière et amnésique qui a trouvé son écho dans le nazisme par l'élimination de toutes les races soi-disant «impures».
Lorsqu'on étudie ce projet avec la passion de comprendre comment ce mécanisme a pu malgré tout avoir lieu, on note, avec surprise, une vraie résistance du territoire. L'extermination totale d'un peuple, d'une ville est impossible. C'est cette question de la résistance du territoire à toute opération de transformation radicale que je voudrais aborder maintenant.

En effet, dans le plan Voisin - la permanence du territoire - s'exprime par la persistance des axes Est-Ouest et Nord-Sud de Paris. Le long de la Seine, Corbu garde le système d'organisation du bâti, la rue de Rivoli résiste, elle est là, elle ne bouge pas. Finalement, si l'on commence à regarder plus à fond et plus en détail ce plan Voisin, on s'aperçoit que la nouvelle ville se négocie avec le déjà-là, se négocie avec l'histoire. L'architecture moderne s'est déconsidérée dans son indifférence auto-proclamée à l'autre, au déjà-là, elle n'a fait qu'ajouter une illusion bâtie contribuant par là à tisser l'insignifiance du monde. Le plan Voisin maintient la Porte Saint-Martin et la Porte Saint-Denis, malgré la démolition totale des rues. La persistance de ces objets m'a beaucoup interrogé, comme m'interroge aussi celle de la place Vendôme redéfinie à l'intérieur d'un îlot absolument incroyable, de l'Opéra qui devient une espèce d'objet qui flotte sur un axe Est-Ouest de la circulation. Et puis encore bien sûr et ça c'est révélateur de tout mécanisme de production de Le Corbusier et de son rapport à « l'autorité », le Palais de l'Elysée qui se trouve tout d'un coup mis en forme et mis en scène devant une esplanade qui est sans doute la plus grande des places jamais faites à Paris. Respect de l'architecte pour le pouvoir, respect littéral qui ignore l'impertinence que nous enseigne l'histoire urbaine qui s'est déjouée des pouvoirs par le détournement.

L'espace est archaïque, c'est-à-dire, qu'il a des qualités qui lui donnent une espèce d'autonomie relative par rapport à ses conditions d'existence. D'une façon générale, cette autonomie correspond à cette résistance au territoire que je soulignais tout à l'heure. Bien que le plan Voisin soit d'une violence incroyable, il montre aussi que la ville et les objets résistent. On doit s'interroger sur cette folie qui conduit des objets historiques à se maintenir flottants au milieu de nulle part. L'esthétisation générale de la société que suggère le mouvement moderne, de la petite cuillère à la ville monde, conduit à la production de simulacres de la mémoire collective incapables d'inscrire tout usage au creux des formes urbaines. Ces simulacres expriment l'incapacité à s'articuler avec le déjà-là, à vouloir le traiter, le réorganiser. J'ai la conviction que le plan de Le Corbusier et ceux des secteurs sauvegardés ont en commun l'idée de la pureté originelle. Or, la ville n'a rien à faire avec la pureté, la ville est inscrite totalement dans son impureté et elle se constitue sans cesse à partir d'une résistance du territoire.
Dans la pratique du projet urbain, on est souvent confronté à des situations dramatiques, à des situations où on a l'impression que la question qui se pose est extrêmement difficile, voire impossible à gérer. Ainsi, en travaillant sur les Minguettes à

Vénissieux, qui est un des lieux les plus cités dans la presse comme étant le lieu, par excellence, des conflits sociaux, j'ai pris définitivement la mesure des décalages entre la théorie et l'usage. J'ai commencé mon travail aux Minguettes pratiquement le jour où l'on m'a convié à assister à l'opération de démolition d'une douzaine de tours. Est-ce que vraiment la solution aux errements de l'urbanisme du mouvement moderne est véritablement l'éradication totale ? Est-ce qu'on n'est pas en train de retomber dans cette idée d'un autre purisme, d'une autre extermination, d'un autre choix monumental. Personnellement, je ne crois pas que la solution à laquelle j'ai été confronté qui est celle de l'éradication, soit la bonne solution. Je suis plus sensible à d'autres approches que nous enseigne la pratique. Ces approches, je les ai observées au Venezuela où l'architecture moderne a été féconde car il y a eu beaucoup d'architectes très importants comme Carlos Villanueva qui avaient construit dans les années 50-60 avec un idéalisme fou : des grands ensembles semblables aux réalisations françaises. Villanueva avait été à Paris, il y avait rencontré Le Corbusier et il revenait avec tout l'enthousiasme d'un jeune architecte et avec le pouvoir qui lui avait été conféré par le Gouvernement, il réalisera ainsi le grand ensemble nommé «le 23 janvier». Quelques ving-cinq ans plus tard, la situation est la suivante : la «ville incontrôlée» s'est emparée du territoire au pied des tours et des barres, elle a reconquis un territoire d'espaces verts, densifiant un territoire de nulle part. La vie dans ces *barios* est dure, difficile mais comme le montrent beaucoup de sociologues, ils sont aussi un formidable mécanisme d'accession à la dignité, celle d'avoir une maison, de se la fabriquer soi-même, de l'aménager, de la transformer. Lorsqu'on étudie les *barios* de l'Amérique Latine sur une longue durée, on s'aperçoit qu'ils se consolident. Les urbanistes parlent «d'urbanismo incontrolada» c'est-à-dire l'urbanisme incontrôlé quand ça démarre et puis ils disent «l'urbanisme consolidé» quand les *barios* se consolident. Et lorsqu'ils se consolident, croyez-moi, rapidement ils deviennent des formes urbaines remarquables. Plutôt que d'avoir une pratique de la démolition, de l'«érasement», je crois qu'il faut avoir une logique et une

pratique favorisant la transformation, l'accumulation, l'addition. C'est de ce point de vue que je me suis placé pour tenter d'amorcer un processus de normalisation de l'espace public des Minguettes.



Caracas, Venezuela. Grand ensemble «23 janvier». Architecte Carlos Raoul Villanueva. L'urbanisme «incontrôlé» (les barrios) tissent une trame urbaine qui enserre les barres modernistes.

Quelquefois, on est confronté à des situations particulièrement troublantes, comme par exemple celles de l'université d'Orsay et de l'ensemble du Plateau de Saclay au Sud de Paris. La vallée de l'Yvette totalement urbanisée, dans laquelle s'était développée l'université, est surmontée d'un plateau agricole, propriété de l'université. Confronté à cette situation, j'ai affronté la question de l'intervention dans un territoire où il n'y avait apparemment rien sur le terrain lui-même bien qu'il soit bordé par le centre d'énergie atomique (C.E.A.), l'Ecole Polytechnique - H.E.C.

L'Université Paris XI, propriétaire de ce grand plateau occupé dans ses franges par des installations universitaires, a commencé à y implanter des machines célibataires qui flottent

au milieu des champs d'expérimentation agricole. Je me trouvais confronté à un territoire où je n'avais apparemment pas cette possibilité de déployer la ville sédimentaire, ses couches, ses superpositions ... confronté à une situation de champs de betteraves !
J'avais toujours dans la tête l'idée que dans l'acte originel, dans le rituel de fondation, dans l'installation d'une communauté nouvelle sur ce territoire, il y avait eu un manque, une absence, un blanc. En réfléchissant, en analysant la fabrication de ce paysage rural, j'ai trouvé qu'il y avait sur le territoire une histoire exceptionnelle, celle de l'eau. Une histoire qui faisait que la géographie humaine avait marqué le terrain par la création d'un système d'assainissement extrêmement subtil qui avait été mis en place par Louis XIV, pour faire deux pierres d'un coup, alimenter les fontaines de Versailles en canalisant l'eau sur le plateau et en même temps assainir et rendre cultivable des marais. Tout le plateau de Saclay était zébré de conduites en terre cuite qui avaient été mises en place au XVII[ème] siècle pour assainir et en même temps pomper l'eau pour le château. Une seule rigole fonctionnait encore comme système mais, coupée par l'autoroute, elle se terminait dans le C.E.A. Autour de ce thème de l'eau, tout d'un coup un projet a pu apparaître. Une urbanisation qui s'enracinera tout en répondant aux exigences écologiques de rejet zéro d'eau dans les vallées. Le développement universitaire, résidentiel et d'activités industrielles s'organise autour d'un maillage d'eau, d'un système de canaux. En localisant l'université le long du grand *canal et sur un système de bassins liés à un grand parc* perpendiculaire en continuité d'une grande plaine -qui reste agricole- on a pu établir l'identité d'une institution réalisée sur de nombreuses années et qui n'échappera pas à un certain éclectisme architectural. Tout cela prouve que même dans les situations où il n'y a apparemment rien, il y a toujours quelque chose. Les territoires vierges n'existent pas : le réseau d'eau nécessité par le rejet zéro visiblement inscrit dans l'histoire de ce plateau, a réussi à créer le geste, l'articulation entre le nouveau *projet et le territoire. Cette image se révèlera pleinement dans* 25, 30 ou 40 ans mais c'est la durée minimale avec laquelle il

faut travailler et c'est la seule durée qui, à mes yeux, mérite d'être considérée si l'on veut véritablement se poser la question de la fabrication et de l'enracinement de nouveaux territoires dans lesquels les hommes puissent vivre en paix.

A l'opposé de ces territoires sans histoire bâtie, la ville traditionnelle sédimentaire que constitue la Montagne Sainte-Geneviève est un territoire dans lequel a priori il semble qu'on soit dans un tissu définitivement constitué. Mais, dès qu'on se met à travailler, on s'aperçoit par exemple que les percées de deux systèmes de rues, Gay-Lussac et Claude Bernard, d'un côté, et la rue des Ecoles, de l'autre, qui toutes les deux contournent la colline, ont fabriqué un territoire dont la mutation n'est toujours pas achevée. Les cartes de formation que nous avons *réalisées avec mes étudiants en témoignent. Ces documents* permettent de mettre en évidence la situation créée par la substitution d'établissements d'enseignement supérieur aux anciens couvents. Tout un tissu urbain de réconciliation entre la continuité des rues et le retournement laïc des couvents sur la ville peut se lire dans ces analyses urbaines. Les fragments d'urbanisation du XIX[ème] joue le rôle de «shifters» de l'identité urbaine mais la cohérence des différents tissus ne s'est jamais vraiment réalisée. Ainsi l'enceinte de Philippe-Auguste est aujourd'hui présente par des vides et des incomplétudes. La rue Soufflot malgré son ordonnance apparente révèle de nombreux lapsus urbains. La micro-analyse urbaine révèle les mécanismes de formation de la ville et son inachèvement perpétuel. Cette réflexion nous renvoie à une écriture de la contemporanéité qui traverse la musique, la littérature, la peinture, la philosophie, les mathématiques et qui tourne toujours autour de cette idée d'incomplétude, d'indéfinition, de hasard. Que ce soit les collages de Schwitters, James Joyce, Umberto Eco, Roland Barthes parlant d'intertextualité, que ce soit les interventions, les installations des artistes contemporains jamais terminées ou toujours éphémères. Cette qualité de la ville comme « inachevée » a non seulement son écho dans les *champs artistiques mais aussi dans toutes les réflexions autour* des mathématiques contemporaines sur les indéterminations,

les fractales, le chaos, sur les théories des catastrophes. Il s'y rajoute cette espèce de réseau d'incomplétude, de transformations infinies, l'Internet. Réseau diffus, sans limites, sans formes, insaisissable ; un challenge pour l'identification des permanences et non pas de la fin de la ville comme certains voudraient le dire.
Pour passer de l'analyse au projet, il faut mettre en pratique les mécanismes de substitution, de transformation, ils composent une véritable rhétorique de la composition mineure. A l'inverse d'une logique de l'achèvement, de la complétude, de la fondation, il existe une logique de la transformation associée à toutes les figures de l'articulation, de la sédimentation. Par ces figures, le projet de la ville contemporaine peut advenir de manière non réductrice, sans esthétisation de la pratique.
Cette perspective permet d'échapper à l'impasse d'une nostalgie manichéenne, écartelée entre le pittoresque et la pureté.
Paradoxalement, les villes en damier, de Milet aux bastides et à New York, illustrent la même stratégie. La résistance du territoire, dans tous les tissus urbains des villes américaines que montrent bien les études de Mario Gandelsonas, s'exprime finement par ses analyses, des culs-de-sac, des impasses, de la topographie. Paradoxalement, quel que soit le système urbain qui se met en place, la résistance du territoire est toujours plus forte que la volonté de plier la géographie à une idéalité.
Certains objets emblématiques à l'intérieur d'une ville comme par exemple le *Flat Iron Building*, qui est l'un des bâtiments phare de l'histoire urbaine de New York, sont véritablement les lieux par où la contrainte se transforme en un sujet de représentation. Le conflit entre le plan en damier et Broadway, trace d'un sentier indien, est devenu emblématique de la ville contemporaine. Un lapsus qui révèle la forme de la ville.
La conscience des mécanismes de production de ces balises urbaines m'anime toujours lorsque je suis confronté à des projets architecturaux et urbains. Elle s'accompagne de cette musique que Gaston Bachelard nous a mis dans la tête lorsqu'il nous parle avec beaucoup d'émotion dans la «Poétique de l'espace», de l'existence des fonds de tiroir, des lieux cachés, des endroits résiduels, comme étant ce par quoi l'esprit peut habiter. L'absence de ces lieux de référence, de ces lieux incongrus, plissés, tordus, contradictoires, exclut l'appropriation. Cette attitude me conduit toujours à privilégier une formation des territoires qui s'appuie sur la logique du résiduel.
Dans le projet de l'Université de Versailles Saint Quentin que j'ai réalisé, j'ai eu la mission de travailler sur l'implantation de l'université, à Versailles et dans la ville nouvelle de Saint Quentin en Yvelines, sur un très grand territoire, afin de trouver les bâtiments ou leur implantation pour 25 000 étudiants. Un grand parc était prévu au coeur de la ville nouvelle, il n'était pas encore réalisé alors que sur le plan c'était achevé, fini. Je crois que les villes nouvelles ne trouveront leur véritable épaisseur, leur véritable dimension qu'à la condition qu'elles remettent en question les éléments les plus fondamentaux de leur histoire récente. A Saint Quentin, j'ai tout simplement proposé de consacrer une bande de 60 mètres d'épaisseur entre la ville et le parc pour y installer l'université, non sans essuyer comme vous pouvez l'imaginer, de grandes critiques et mener de grandes batailles, pour avoir osé prendre une portion de terrain attribué au parc pour y installer une université. Cela a permis de fabriquer une façade de la ville sur le parc qui fonde son statut d'espace public.

Le premier collège que nous avons construit illustre le principe selon lequel l'architecture doit toujours avoir une double articulation, elle doit répondre à l'objet de son usage et de ce qui l'a déterminé mais elle doit toujours apporter une contribution à la fabrique de l'espace public. L'architecture baroque nous a appris ces générosités, elle nous a appris dans la continuité des rues et des espaces des villes, ces creux, ces places, ces lieux dans lesquels le bâtiment façonne l'écrin de la vie sociale. Cette idée conduisit à développer le collège autour d'un grand passage public entre la ville et le parc, une place couverte appartenant à tout le monde se prolonge dans le bâtiment. L'un des problèmes de l'architecture provient de cet espèce d'arraisonnement de la pensée qui fait qu'on exige toujours dans un bâtiment «la garantie de bon achèvement». Les bâtiments évidemment continuent à vivre après le moment où ils

ont été livrés à la ville, les formes urbaines n'ont rien à voir avec cette dimension d'achèvement. C'est ce qui différencie totalement l'attitude à avoir face au projet urbain de celle engagée dans un projet architectural.
Le projet urbain s'illustre par une très grande modestie face à la durée, à la transformation. Il s'agit de mettre en place des dispositifs dont on ne sait pas complètement ce qu'ils vont donner formellement. On peut avoir des certitudes, mais elles ne peuvent faire l'économie d'une approche contextuelle, de prendre la main de ce qui est là et d'essayer de jouer avec, de tisser avec le déjà là, avec l'existant qu'il soit physique ou métaphorique. D'une façon générale, j'ai essayé de conduire cette approche dans de nombreux projets. Je voudrais l'illustrer par un projet que nous sommes en train d'étudier, loin, hors de nos «certitudes écumantes» comme dirait Michaux. Dans des territoires en pleine transformation : l'Asie du Sud-Est, au milieu des tremblements de terre économiques dont vous avez tous entendu parler. Si ce projet m'intéresse, c'est qu'il s'agit d'un lieu géographique absolument unique puisqu'on est au Sud de la Malaisie, au point le plus au Sud des terres de toute l'Asie, à Johor Bahru.
La question se posait pour une situation très précise. Les Anglais, vers 1910, ont construit une digue pour franchir le détroit qui lie la Malaisie à Singapour. Aujourd'hui, à cause des problèmes de pollution, il faut rétablir la libre circulation de l'eau. Le projet sur lequel on m'a demandé de travailler est un projet de substitution de cette digue par un pont. Cette digue est non seulement empruntée par des milliers de camions, *mais il y a un train et les conduites d'eau qui alimentent* Singapour. L'arrivée du pont sur la ville de Johor Bahru, territoire de nulle part, lieu d'entre-deux, débouche dans un territoire dont l'inachèvement est flagrant. Il en tire sa dimension poétique et un certain nombre de gens essaient vainement d'imaginer un projt fini, terminé, alors que c'est le lieu du mouvement et de la transformation permanente. La question posée consistait à substituer cette digue à un pont. Marc Mimram a travaillé avec moi sur la définition de ce pont, mais très rapidement nous nous sommes aperçu que le pont n'était qu'une

question secondaire. La demande consistait à trouver, chose absolument incroyable, la porte symbolique de l'Asie. Il ne s'agissait pas de faire un objet technique, un pont, il s'agissait de réaliser un phénomène de « concrétude » dont parle le philosophe Simondon entre l'ouvrage et la ville, d'articuler des choses contradictoires, le mouvement des voitures, des piétons, des trains, de l'eau, avec la possibilité de résider, d'être là dans un lieu symbolique de l'Asie continentale.
Un grand projet urbain est véritablement le lieu par où se *natte, se tresse le réel, l'imaginaire et le symbolique. C'était* donc dans ce lieu de l'entre-deux que nous avons essayé de fabriquer un projet extrêmement ambitieux, comme le sont tous ces projets du Sud-Est Asiatique. Ambitieux en milliers de mètres carrés, ambitieux dans sa représentation, dans sa complexité technique et ambitieux en même temps dans l'idée qu'il s'agissait de fabriquer une représentation de l'ensemble de l'Asie en mutation. Les trois tours que nous avons localisées entre les deux ponts signalent la porte de l'Asie. Elles représentent la tradition, la modernité et la technologie. Le travail a consisté à trouver une expression formelle fondée sur le thème du tressage que Godfried Semper décrit comme l'origine de l'architecture et que nous avons retenu. En effet, le tressage représente en Asie du Sud-Est ce par quoi se fabrique l'ensemble des objets de la vie quotidienne, architecture comprise.

Camus, dans un texte qui s'appelle *L'Homme révolté* écrit : «toute chose est à la fois elle-même et son contraire et cette contradiction la force à devenir autre chose». Pour tous ceux *qui ont aujourd'hui à s'occuper de la transformation de la ville*, elle illustre ce que j'appelle la «dialectique des contraintes». La contradiction inhérente à toute une série d'espaces qui aujourd'hui sont les espaces les plus abandonnés, les plus délaissés, les plus contraignants, est patente. Elle est illustrée par l'histoire des transformations urbaines depuis la plus haute Antiquité jusqu'à aujourd'hui. Par exemple, on observe que les fleuves qui ont donné naissance aux villes deviennent des cloaques puants, qu'il faut, à un moment donné, résorber grâce à des projets d'embellissement. L'analyse de l'histoire des enceintes

qui ont enfermé les villes témoigne que ces lieux devenus obsolètes se transforment en des cours ou boulevards et développent l'image d'une urbanité idéale. On pourrait dire la même chose de ce que nous vivons aujourd'hui avec les mutations dues au chemin de fer, telles que la ZAC Seine-Rive Gauche, mais on pourrait parler de tous les grands projets anglais, allemands, américains de redistribution de ces lieux devenus négatifs, de la fabrication de la ville moderne : les zones industrielles, les autoroutes, les aéroports, les centres commerciaux. Lieux issus de la nécessité qui ont engendré de telles contraintes qu'aujourd'hui il n'y a pas d'autres solutions que de les surmonter. C'est cette logique que l'on observe dans toute l'histoire des formes urbaines, où les endroits les plus négatifs, les plus ignobles deviennent l'endroit par lequel les villes se qualifient, se transforment que j'appelle la dialectique des contraintes. Cette dialectique des contraintes, célébration du bricolage, éloge du détournement, est véritablement incontournable si l'on réfléchit sur les formes de la ville contemporaine.
Aujourd'hui la circulation, l'éloignement et les difficultés du mouvement donnent naissance à une forme d'agglomération particulière. Peut-on établir une méthodologie, une approche de la transformation de la ville, analogue à celle qu'illustre la fabrication de la ville sédimentaire ? Je le crois et j'estime qu'il y a dans toute étude urbaine un moment incontournable, celui de l'histoire de la formation. Il ne peut pas y avoir de projet urbain opérationnel, si l'on fait l'économie de la compréhension du territoire et de sa formation.

Tous les architectes, tous les urbanistes, tous les politiques qui décident et projettent dans les villes devraient faire preuve de leur connaissance de l'histoire de la formation du territoire dans lequel ils vont intervenir ! Parce que c'est seulement à partir d'une position par rapport au déjà-là que l'on peut avancer.
La deuxième chose, c'est qu'il n'y a pas de projet possible qui ne prenne pas en compte la longue durée, et cela veut dire une énorme modestie dans les choix à faire. Tout ce qui peut être dessiné n'existera peut-être jamais. Mais ces projets dessinés,

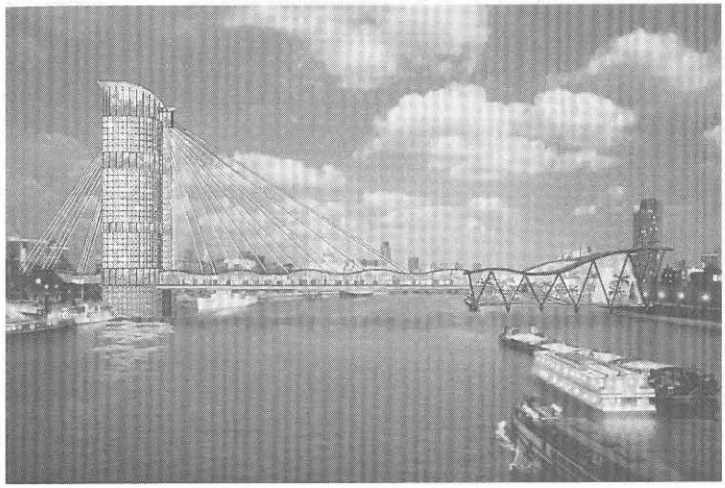
représentés, n'ont pas comme un objet architectural de valeur emblématique réelle, ils n'ont qu'une valeur de simulacre, de cibles qui permettent d'avancer. La longue durée, c'est toujours le théâtre de la remise en question mais s'il n'y a pas de représentation, il n'y a pas de possibilité d'intervenir. Si on regarde les images de la Défense quand elle a été créée et ce qu'elle est devenue aujourd'hui, il y a de quoi s'interroger sur le bien fondé d'un projet, et pourtant l'ordre du bâti d'aujourd'hui est indissociable des premières traces de ce quartier. De la même façon que le parcellaire est toujours présent dans l'organisation des villes anciennes. Je pense que les images que l'on a sur le quartier Seine-Rive Gauche et la réalité, seront demain totalement différentes. Et c'est normal, c'est bien, c'est juste et heureux qu'on puisse échapper à un déterminisme formel total, cet ensemble néanmoins sera marqué par ses premiers tracés.
La troisième chose dont on ne peut pas faire l'économie lorsqu'on s'intéresse à la question de la fabrique de la ville, c'est la prééminence de l'espace public. C'est une banalité de le répéter, tout le monde le dit, tout le monde essaie de le mettre en pratique, encore faut-il que cette pensée, qui si elle circule assez bien parmi les gens qui travaillent sur la question de la ville, soit quelque chose qui déborde le petit cercle de spécialistes car l'espace public est aujourd'hui menacé, la démocratie aussi. Nous vivons dans une période dramatique qui déjà a vu apparaître dans des villes américaines la privatisation de l'espace public, c'est quelque part la mort de la démocratie, l'apparition de la barbarie, les féodalités les unes contre les autres. La forme urbaine, le mouvement, le déplacement sont, de droit, des choses publiques. Chacun doit pouvoir se déplacer, chacun doit pouvoir atteindre n'importe quel bâtiment et ne pas s'enfermer dans des espaces ouverts privatisés. Donc la question de l'espace public est véritablement l'enjeu principal de la bataille à mener contre une tendance visant à l'enfermement de la ville, à son renfermement en unités séparées.
La suppression du mur de Berlin est un des évènements à partir duquel on ne peut plus penser la question urbaine comme l'a pensé le mouvement moderne. Je crois que c'en est fini de cet idéalisme béat du mouvement moderne. Le mur est tombé,

il s'agit maintenant de poursuivre inlassablement un projet de reconstruction des villes sur elles-mêmes.

Tout projet de ville est indissociable de la résolution de contradictions, d'enfermements, de contraintes. Lorsque les situationnistes nous invitent à découvrir la ville par cette démarche qu'ils appellent «la dérive», ils nous indiquent que notre perception est faite d'une accumulation de lieux autonomes, séparés et c'est cette mosaïque qui fabrique l'image de la ville. Entre ces lieux identifiés, répétés, qu'ils appellent des «plaques psycho-géographiques», il existe d'autres lieux pour d'autres gens, ce qui fait que la ville a cette capacité incroyable à être le tressage infini de représentations individuelles, à la fois irreprésentables et en même temps échangeables.

Pour le pont habité de Londres, j'ai aussi réussi à m'inserrer dans la ville, de telle façon que ce projet échappe à la détermination d'un projet d'infrastructure. C'est un projet d'acupuncture urbaine ; c'est à dire la recherche du point juste sur lequel on agit pour que la ville se transforme. Un pont est véritablement ce que les linguistes appellent un «shifter» et c'est pour ça que cela m'intéresse plutôt que de réaliser un objet de plus sur la Tamise. Vous le savez sans doute, le Sud de Londres est dans un état de paupérisation totale. On se croit dans le Tiers-Monde lorsqu'on se balade dans un certain nombre de quartiers du Sud du fleuve, alors que le Nord a cette qualité et cette richesse de métropole mondiale. Ce pont habité, puisque tel était le concours, je l'ai traité sous la forme d'un pont promenade qui essaie d'organiser sur la Tamise deux séries d'espaces contradictoires, qui sont d'une part un passage couvert et d'autre part, une série de jardins et de boutiques débouchant sur une grande serre tropicale à une extrémité et arrivant sur un immeuble à l'autre. Le passage couvert et les jardins : deux archétypes de la ville réconciliée. Un projet où mon intention est de ne rien dessiner qui ne sache réconcilier l'ordre de la permanence et celui d'une oeuvre ouverte.
Je voudrais pour conclure m'interroger sur la nature profonde des éléments de la permanence dans la ville.

Les espaces publics sont considérés comme ces éléments de la permanence. C'est juste mais insuffisant car je pense qu'aujourd'hui, paradoxalement, la permanence des villes, c'est leur capacité à se transformer. Et dès lors qu'on arrête cette transformation permanente, dès lors que l'on stérilise les villes, soit par idéalisme du mouvement moderne en ne voulant jamais toucher aux grands ensembles, soit par fétichisme historique en faisant des quartiers historiques des endroits soi-disants purs, et bien on condamne à mort la ville. Une ville achevée est une ville morte. La ville, c'est l'inachèvement perpétuel. Dans l'image emblématique que Le Corbusier nous donnait de la cité contemporaine, vue d'une terrasse de café, il y a une espèce d'enfermement dans la modernité formelle. Et à cette image d'idéalité, je préfère l'image des villes faites de multiples histoires, de multiples contradictions, un collage qui témoigne toujours de la ville en mouvement perpétuel.



Londres, Habitable Garden Bridge. Antoine Grumbach architecte.
Projet lauréat du concours organisé en 1996 par la Royal Academy.
Plus qu'un ouvrage de génie civil, le projet consiste à établir une rue couverte entre les deux rives de la tamise.