

Scénographie des projets d'espaces publics urbains

Cet article veut contribuer à une réflexion générale sur la morphologie urbaine. Il aborde la question de l'espace public comme enjeu de la production ou de la transformation tant des structures physiques d'un territoire que de la géographie sociale des usages et des pouvoirs organisateurs du "changement territorial".

Par l'évocation de scénographies urbaines à différentes époques de l'histoire, nous voulons montrer – du point de vue de l'urbaniste et non pas de l'historien – comment évoluent le statut et les rôles de l'espace public comme élément de projet urbain, en fonction des conceptions de l'architecture et du paysage et des modèles urbains déterminant les régimes territoriaux. Nous voulons aussi montrer que la question de l'espace public ne peut être dissociée de la problématique de l'ensemble des espaces non bâtis contribuant à donner forme à la ville. Dans cette perspective, on peut dégager quelques pistes pour penser la ville diffuse comme forme et pour mieux valoriser l'espace public comme lieu mais aussi comme instance de sociabilité dans l'ingénierie des projets contemporains de régénération urbaine .

L'ESPACE PUBLIC DES ANCIENS RÉGIMES URBAINS

L'espace public s'institue comme principe organisateur de la cité à l'aube de la démocratie athénienne. Dans les villes de l'empire romain, il acquiert valeur de paradigme et se déploie dans toutes ses dimensions (politique, religieuse, diver-

tissement, hygiène) avec une monumentalité remarquable, qui se concrétise par l'implantation de grands équipements publics standardisés (forum, curie, praetorium, cirques, théâtres, thermes...) autour du repère constitué par deux axes centraux Nord-sud (le cardo) et est-ouest (le decumanus). Cette culture de l'espace public disparaît à l'époque médiévale pour être réactualisée à partir de la Renaissance, chacune de ces évolutions s'expliquant en même temps que donnant lieu à des scénographies singulière qui sont les reflets de ce que nous appelons les régimes urbains .

Dans la scénographie du centre européen médiéval, l'espace public se matérialise par un réseau de lieux où on est "en public", où on se retrouve ensemble et où se déroulent les principaux rites collectifs, de la fête au marché, en passant par la procession et la promenade. Ces espaces réservés au public sont en général enfermés entre les façades de bâtiments très proches les uns des autres mais aussi très diversifiés dans leur forme. Ils entretiennent avec ces bâtiments des rapports d'une grande variété grâce à l'introduction dans la scénographie de multiples espaces de transition dont la perméabilité favorise d'ailleurs aussi l'activité

économique. Rues, marchés, placettes ou parvis d'églises et de palais apparaissent donc comme des enjeux importants du point de vue de la vie urbaine et de la dynamique économique, mais le réseau qu'ils forment ne fait généralement l'objet d'aucun plan ; d'ailleurs aucun acteur – que ce soit le Roi, l'Evêque ou le bourgeois – ne semble en mesure d'en imposer le projet. La rue moyenne-âgeuse, explique Richard Sennet¹, "est dessinée par l'affirmation agressive de soi ; elle est ce qui reste d'espace une fois que les gens ont affirmé leurs droits et pouvoirs". D'ailleurs, quand un plan préexiste – par exemple dans les villes médiévales fondées à l'époque romaine – le processus de croissance provoque en général un éclatement et un morcellement du quadrillage. Comme l'écrit un historien, "ce domaine public étrié, fragmenté, traduit dans la topographie urbaine la faiblesse persistante de l'Etat dans ses moyens, ses ressources et ses ambitions"².

On s'interroge alors sur les ressorts des nombreux pouvoirs organisateurs de la cité médiévale, comme entité spatiale et comme entité politique. Dans de nombreuses villes l'unité de l'ensemble se réalise par le pouvoir symbolique du château ou de l'Eglise - cathédrale. Mais en réalité il est difficile d'établir une typologie, dans la mesure où ce qui caractérise la cité médiévale est bien souvent la pluralité des activités et des centres. Ces villes peuvent tout aussi bien être épiscopales, abbatiales, de pèlerinage, marchandes, administratives, de cour, princières et d'Etat. Quand le pouvoir des Franc-bourgeois,

des communes ou des familles patriarcales devient opposable aux pouvoirs royal ou religieux, il introduit dans la scénographie des éléments nouveaux, comme par exemple la place civique. Mais la matérialisation de ces places ne va jamais de soi ; elle est toujours l'aboutissement d'un processus long et conflictuel, notamment pour l'achat des terrains qui sont rarement disponibles au départ. Bologne ou Sienne offrent de merveilleux exemples de places civiques dont la forme parfaite témoigne du pouvoir des familles aristocratiques qui ont réussi à les inscrire dans le tissu urbain à force d'argent et d'expédients³.

Dans ces ensembles urbains, il semble que l'unité de l'ensemble procède de la diversité des éléments. Inversement, chaque élément acquiert sa valeur propre par la façon qu'il a de s'opposer à ce qui précède et à ce qui suit. L'affirmation de soi apparaît comme une manière de se relier au tout que constitue la cité. Françoise Choay utilise une expression tirée de la linguistique pour qualifier ce processus de conformation du tissu urbain : elle explique que les éléments constitutifs de l'espace public médiéval sont unis par une relation "syntagmatique"⁴. C'est une conception radicalement opposée à l'idée de paradigme, à laquelle obéissait la composition urbaine des villes romaines et à laquelle reviendra l'urbanisme du XIX^e siècle.

Dans l'expérience urbaine médiévale, les espaces réservés au public correspondent à des possessions enserrées dans les murs de la cité ou sur les territoires des bourgs. Il s'y s'insèrent dans un système plus large d'espaces non bâtis dans lequel on relèvera le statut singulier de ces lieux plus intimes que sont les cours, les cloîtres, les potagers ou les jardins partiellement soustraits aux regards et au tumulte de la rue. Ce deuxième statut d'espaces non bâtis voués au retrait ou à la contemplation contribue à la morphologie urbaine de manière souvent aussi déterminante que le réseau des espaces publics, même si la lutte pour l'occupation maximale du sol en fait souvent des victimes du développement spatial en même temps qu'elle accélère le reflux de la nature au-delà des remparts.



Piazza del Campo à Sienne, Italie.

Source : www.kbr.be/info/act/expo/sienne/sienne_gr.jpg





Une troisième catégorie d'espaces non bâtis se développe sur les possessions de la commune situés extra-muros. Ils correspondent aux vastes paysages proches de la campagne, de la forêt, de la lagune ou de la mer et marquent la frontière – lisière – avec l'extérieur, ou en tout cas avec autre chose que la ville. Ayant un statut d'espaces libres, dans la mesure où ils ne sont pas assujettis à la domination d'une forme de pouvoir bien définie, ils s'offrent à la vue, au parcours et aux usages de la production plus qu'aux pratiques et aux rites collectifs.

La coexistence de ces trois statuts d'espaces non bâtis dans l'espace urbain médiéval (espaces publics et lieux de contemplation enserlés dans les murs, espaces libres extra-muros) témoigne de formes d'occupation de l'espace en même temps que d'une tension constante entre différentes catégories de temps (le temps économique, le temps politique, le rythme des saisons, le temps chrétien)⁵.

LES MUTATIONS DE LA RELATION SENSIBLE À L'ESPACE ET DES CONCEPTIONS PAYSAGÈRES

L'apparition de la perspective comme outil de représentation et de projet sur l'espace contribue puissamment à la mutation du statut des espaces non bâtis comme éléments de structure urbaine.

Du XVI^e siècle à la fin du XVIII^e siècle, l'espace urbain a d'abord tendance à s'ouvrir, en quête constante de continuité, de régularité et de hiérarchie. Il le fera d'abord suivant les axes et les symétries du jardin de la Renaissance, puis selon les immenses perspectives à l'infini de l'époque baroque ou dans des forêts sillonnées par des tracés réguliers comme des villes, et enfin au gré des *promenades*, des *mails* ou des nombreuses "places royales" manifestant la puissance du pouvoir royal tout au long du XVIII^e siècle.

Du moyen Age au XIX^e siècle, la relation à l'espace à travers les cinq sens évolue également, marquée par une prise de distance progressive de chaque individu vis-à-vis des autres. Au moyen Age, comme l'explique Richard Sennet, ce rapport à l'espace était très corporel. Il évolue par la suite pour devenir à la fois "panoramique" (c'est-à-dire privilégiant la vue) et "civique" (c'est-à-dire correspondant aux critères dominant de comportement). Au XIX^e siècle, époque où, partout, la ville sort de ses limites et colonise la campagne, les promenades du bord de mer, et les esplanades panoramiques servent de cadre à des rapports entre des objets fixes ou animés, architecturaux ou végétaux, que l'on observe sans contrainte d'une grande distance physique et psychologique. Comme le note Sennet, "avec le développement de l'individualisme moderne, urbain,

▲
Les marchands sont partout.
Espace public dans un bourg de l'Hegau (haute vallée du Rhin).
Chronique de Johannes Stumpf, 1548.



▼
Jean, Pol et Hermann DE LIMBOURG, dits les frères de Limbourg, *Octobre. Semailles*, enluminure des *Très Riches Heures du duc de Berry*, v. 1413-1416. Manuscrit enluminé, couleurs opaques sur parchemin, 29 x 21 cm. Musée Condé, Chantilly. Encyclopédie EncartaArt Resource, NY/Giraudon.

L'ouvrage réalisé de 1405 à 1416 par les frères de Limbourg pour Jean de France, duc de Berry, offre un témoignage précis et précieux sur la vie quotidienne de l'époque. Une correspondance est établie entre chaque mois et les activités agricoles auxquelles se consacrent les paysans aux différentes saisons.

© 1993-2003 Microsoft Corporation.
Tous droits réservés.

Les deux gravures expriment une conception de l'ordre et du désordre bien différente de la conception actuelle où "ordre" signifie "absence de contact". Dans Beer Street, les corps qui se touchent expriment une civilité qui permet la proximité. Dans Gin Lane, le désordre s'exprime par le repliement des individus sur leurs problèmes et une absence totale de participation à un éventuel bien commun.

L'ordre et le désordre, d'après SENNET, R., *"La chair et la pierre. Le corps et la ville dans la civilisation occidentale"*, Editions de la Passion, 2002, 287 pages.



▲
WILLIAM HOGARTH, *Beer Street*, 1751.
Gravure. By Courtesy Cabinet des Estampes,
Bibliothèque Lewis Walpole, Université de Yale.



▲
WILLIAM HOGARTH, *Gin Lane*, 1751.
Gravure. By Courtesy Cabinet des Estampes,
Bibliothèque Lewis Walpole, Université de Yale.

l'individu dans la ville est devenu silencieux. La rue, le café, le grand magasin, le chemin de fer, l'autobus et le métro sont des lieux du regard plutôt que du discours. Le lien verbal entre inconnus dans la ville moderne étant difficile à maintenir, les élans de sympathie que des individus pourraient éprouver en regardant autour d'eux deviennent à leur tour éphémères."⁶

Cette nouvelle scénographie, en même temps qu'elle consacre la mutation de la relation sensible à l'espace et la prédominance de la dimension spectaculaire du paysage, induit aussi une transformation complète de la relation de production et d'usage de l'espace, de même qu'elle reflète celle – problématique – des conceptions de l'ordre et de la sécurité. On assiste à l'instauration progressive d'un nouveau régime urbain dans lequel l'espace non bâti de la ville est remis aux soins des services techniques des eaux, des rues et des jardins publics... et de la police. Les citoyens y sont de moins en moins producteurs de paysages comme ils pouvaient l'être dans les régimes

territoriaux antérieurs. Ils n'en sont plus que les consommateurs – usagers, qu'ils soient riverains ou passants.

L'URBANISME DE L'ORDRE PUBLIC

La période des villes classiques est aussi celle où on expérimente, à l'échelle d'opérations ponctuelles et locales, des techniques qui caractériseront plus tard l'urbanisme de la cité industrielle : percée ou alignements de rues, création de places et de promenades, extensions par lotissements. Mais il faut attendre l'entreprise haussmannienne sur Paris (1854-1870) et la proposition de Cerdà relative à l'extension de Barcelone (1859) pour voir institué et expérimenté en vraie grandeur le nouvel ordre urbain nécessité par la transformation des moyens de production et des transports.

A l'ère industrielle, les changements d'échelles imposés par la révolution des transports et par le développement anarchique des agglomérations imposent en

effet des actes de planification à grande échelle⁷. La scénographie de l'espace qui s'impose au XIX^e siècle apparaît comme une conséquence de la mutation des conditions économiques et comme une réponse à la nécessité du renouvellement d'une pensée liée au territoire. Les problèmes sociaux, les questions de salubrité publique obligent les pouvoirs institutionnels et capitalistes à promouvoir des solutions de rationalité du territoire afin de gérer les énormes masses de population migrant vers la ville.

L'urbanisme haussmannien met en pratique des paradigmes qui dirigeront la transformation radicale imposée à cette époque à de nombreuses villes européennes. Ce nouvel ordre public se caractérise par une rationalisation des voies de communications avec la percée de grandes artères, la création des gares et l'apparition de nouvelles fonctions propres à la grande ville telles que les grands magasins. Il se traduit par un paysage qui privilégie les perspectives sur les monuments mais aussi la ville végétale, avec les plantations d'alignement sur les boulevards et les avenues, les nombreux squares, les bois et les parcs⁸.

La technique la plus utilisée pour réaliser cet "urbanisme de percées" est celle du lotissement, en régie ou en concessions. Mais c'est une forme de lotissement dans laquelle l'ordre du bâti est réglé par la logique de l'espace public. C'est l'image de l'espace public qui crée celle de la ville et lui donne son unité. La construction des immeubles n'est dans la composition qu'un moyen d'y contribuer en fabriquant les bords de l'espace public, et en permettant la faisabilité et la rentabilité économique des opérations, notamment au travers d'accords avec des sociétés concessionnaires dans lesquels chacune des parties trouve son avantage.

De manière générale, la scénographie urbaine de cette époque accompagne aussi un repli progressif des pratiques individuelles et collectives dans la sphère du logement. Comme l'indique F. Choay, dans le même temps où la ville du XIX^e siècle prend son visage propre, elle apparaît comme un phénomène extérieur aux individus qu'elle con-

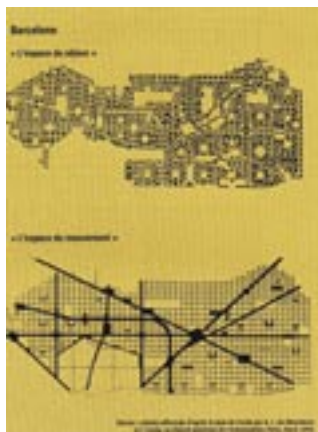
cerne⁹. La fabrication de la ville devient une affaire publique.

L'accaparement progressif des pouvoirs de production et de gestion des espaces non bâtis par l'administration en charge des services publics accélère un mouvement de spécialisation de ces espaces ainsi que leur assujettissement à des logiques culturelles et institutionnelles (la logique des ingénieurs en charge de la gestion des flux, la logique des administrations communales en charges des parcs, etc.) A une époque dominée par la rhétorique de la précision irréfutable, l'urbanisme cherche une définition formelle et fonctionnelle toujours plus précise des éléments constituant l'espace non bâti. Le paradigme de l'ordre public supprime l'imprécision. Alors que l'espace non bâti de la ville ancienne se caractérisait par une disponibilité formelle à la diversité des usages et des formes de production, l'ordre bourgeois impose une soigneuse classification typologique et morphologique des objets spatiaux et une adéquation de plus en plus nette entre leur vocation publique et leur statut juridique. C'est une des raisons pour lesquelles on assiste aussi à cette époque à l'enfermement de la nature dans les grilles des jardins publics ou dans le tracé fantastique des parcs.

▼
Le lac, le grand rocher et le temple du parc des Buttes-Chaumont à Paris.
© Coll. Viollet. In Pinon, P., op.cit.



C'est l'image de l'espace public qui crée celle de la ville et lui donne son unité.



▼
Vienne. Le Ring et le théâtre Hofburg.
© coll. Viollet. In Pinon, P., op.cit.

DE L'APPROCHE MORPHOLOGIQUE ET LA VISION CINÉTIQUE DU PROJET URBAIN

Un des enjeux majeurs de l'urbanisme de la période industrielle est la prise en compte des fonctions du mouvement. A ce titre, il existe une différence fondamentale entre l'expérience haussmannienne et les propositions de Cerda pour Barcelone. L'urbanisme haussmannien est essentiellement pragmatique : il s'agit de mettre l'espace en conformité avec les normes dimensionnelles, techniques et esthétiques de la grande ville. L'entreprise repose sur une approche morphologique qui perçoit la ville comme un ensemble de fragments à relier et à administrer de façon hiérarchique¹⁰.

Comme l'explique Gabriel Dupuy, le système de l'Ensanche développé par Cerda à Barcelone repose sur une vision beaucoup plus prospective. Cerda a de la grande ville une perception qui l'assimile à un réseau pouvant aller jusqu'à l'infini. Il combine l'approche morphologique à la vision cinétique. Le concept de viabilidad, difficile à traduire en français, exprime un impératif absolu : la possibilité, toujours et partout, du mouvement, de la circulation, rapide, directe et sans borne. Cet impératif de viabilité s'articule à un autre, tout aussi fort, qui est l'habitabilité. Comme le note Dupuy, on est donc loin aussi de la vision fonctionnaliste uniquement préoccupée de la gestion des flux¹¹. L'effort de Cerda pour combiner les deux se lit dans la manière dont il traite la question des carrefours, dont l'aménagement doit répondre à toutes les attentes de liaison ou de stationnement et à toutes les vitesses de déplacement.

LA VILLE À LA CAMPAGNE

Contrant la scénographie hausmannienne (la fabrication publique de la grande ville) ou celle de Cerda (la ville-réseau), le mouvement des cités-jardin qui se sont multipliées dans les trente premières années du XX^e siècle propose une troisième approche : la ville à la campagne. Ce mouvement s'inspire des idées de l'urbanisme culturaliste, portées par des auteurs comme Camillo Sitte, Ebenezer

Howard et Raymond Unwin. L'ouvrage de Camillo Sitte, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, publié en 1889, était destiné à polémiquer contre les transformations de Vienne et l'"espace sans fin" proposé par O. Wagner pour l'aménagement du Ring selon les principes haussmanniens. Constatant l'anarchie du développement urbain, Camillo Sitte propose une alternative quasi utopique plutôt qu'un processus d'évolution. Sa proposition était de construire hors la ville des cités dont l'organisation s'inspirait de l'imaginaire médiéval des communes (dans une version toutefois quelque peu idéalisée). Ces cités-jardins devaient, à terme, se substituer aux villes existantes.

S'il fut sans effet sur les conceptions d'O. Wagner et sur le destin esthétique de la capitale viennoise, l'ouvrage de Sitte provoqua en revanche un mouvement d'intérêt chez des municipalités qui firent appel à Sitte pour leur projet d'extension¹². Il eut aussi une influence considérable sur la réalisation des cités jardins anglaises et l'urbanisme culturaliste anglo-saxon (qui a lui-même beaucoup marqué l'expérience belge dans la première partie du XX^e siècle).

LA RÉGRESSION MODERNISTE : TRIOMPHE DU ZONAGE ET AFFAIBLISSEMENT DU PARCELLAIRE

A partir des années trente, on assiste à l'émergence du mouvement moderne, à travers le groupe des CIAM (1928), qui diffuse des propositions beaucoup plus



▼
Relevés effectués d'après le plan de Cerda. En haut : l'espace du séjour ; en bas : l'espace du mouvement.
Source : Ildefonso Cerda, " La théorie générale de l'urbanisation". Présentée et adaptée par Antonio Lopez de Aberasturi, Seuil, Paris, 1979, 248 pages.

radicales par le caractère doctrinaire des architectes qui le composent. Le projet de ces avant-gardes porte l'idée d'un urbanisme qui s'oppose à la ville et qui en refuse l'histoire.

Les modernistes défendent un urbanisme scientifique, fondé sur la maîtrise complète d'un nombre restreint de paramètres. La ville rationnelle, fondée sur ces principes progressistes, est pour eux la solution au chaos représenté par les anciennes organisations urbaines. De la ville verticale de Hilberseimer (1924) au texte tardif de la *Charte d'Athènes* (1943), de nouveaux modèles de rationalisation de l'espace émergent, comme un signe prémonitoire de la déferlante des cités-dortoirs qui va envahir l'Europe d'Est en Ouest après que la Deuxième Guerre mondiale ait anéanti l'Europe, niant la nature géographique et les longs processus de formation des sites sur lesquels elles s'installent.

Le projet urbain du XIX^e siècle respectait la ville et cherchait une intégration structurelle des trois sous-systèmes qui composent le tissu urbain : le réseau des voiries, le tissu parcellaire et le tissu bâti. Il avait privilégié le plan d'alignement et la façade en élévation comme outils de conformation des bords de l'espace public aux exigences d'un plan parcellaire lui-même réglé sur le tracé des voies. Les opérations d'extension ou de reconstruction de la ville caractérisant cette période étaient principalement fondées sur une redivision des grandes propriétés héritées de l'ancien Régime.

Le modernisme rompt avec ces modes de faire, inscrivant progressivement dans l'espace les figures d'un urbanisme patchwork. En homogénéisant les fonctions d'occupation du sol par la technique du zonage, l'urbanisme de plan qui se développe à cette époque a aussi puissamment contribué à la spécialisation des espaces et aux remembrements fonctionnels, et donc à l'affaiblissement du parcellaire comme matériau élémentaire de fabrication de l'espace.

Une combinaison de facteurs favorise le développement de la scénographie du zonage. Les plus déterminants sont

Le projet urbain du XIX^e siècle respectait la ville et cherchait une intégration structurelle des trois sous-systèmes qui composent le tissu urbain : le réseau des voiries, le tissu parcellaire et le tissu bâti.

l'augmentation de la taille des opérations, le développement de la copropriété ou de la construction locative et l'évolution des théories sur l'architecture et la ville. Comme cela avait déjà été expérimenté par les scénographies antérieures, il apparaît aussi de plus en plus nettement que seule une expropriation par zone pouvait autoriser un contrôle des prix fonciers et des densités raisonnables¹³. Ces considérations pragmatiques justifient une idéologie du zonage qui s'impose "du point de vue de l'économie, de l'hygiène en créant des unités fonctionnelles"¹⁴. Ainsi la ville s'étend par juxtaposition d'opérations engagées en fonction d'opportunités foncières, sans que soient créés de nouveaux espaces publics et sans que soit repensée l'organisation d'ensemble¹⁵.

LA PRISE DE POUVOIR DU BÂTI COMME ÉLÉMENT DE LA FORME URBAINE

Du point de vue de la composition urbaine comme technique d'architecture, c'est maintenant le plan masse qui devient le dispositif principal du projet. La conception des "fragments urbains" accorde une attention quasi exclusive aux volumes bâtis et à leurs rapports mutuels. Le sol sur lequel les bâtiments reposent, et où ils s'enracinent, devient progressivement une valeur résiduelle.

Au fil de cette évolution, il est naturel que la relation entre les espaces non bâtis et le bâtiment évolue elle aussi. De manière générale, cette évolution va dans le sens d'un assujettissement du non bâti par le bâti. Le bâtiment acquiert de plus en plus d'importance comme signe et comme repère perceptif dans

le paysage. Cela se répercute considérablement sur la position des bâtiments dans la structure urbaine (localisation, implantation), sur les rapports de proximité / distance entre les bâtiments ainsi que sur l'échelle et sur l'architecture des constructions en général.

Au nom de l'hygiène, de la bonne orientation, de l'aération et de l'éclairage, ou de la vue sur le paysage environnant, les urbanistes de l'entre-deux guerres avaient déjà considérablement desserré le rapport entre l'espace bâti et l'espace non bâti tel qu'il existait dans les tissus urbains hérités du passé. C'était aussi pour eux une façon de ménager les vis-à-vis et l'intimité individuelle et familiale dans un scénario qui paraissait à priori moins conflictuel que celui de la rue traditionnelle. On a cherché à éliminer l'emboîtement entre les bâtiments, les activités et les sujets, tout en dotant plus largement la ville d'équipements et d'infrastructures correspondant à des besoins de masse.

Dans cet espace plus dilaté, l'objet architectural individuel acquiert donc une autonomie inédite, tant au plan technique que formel. Ce phénomène modifie considérablement le statut des espaces non bâtis dans le projet urbain. Dans les cahiers de charge, l'aménagement de ces espaces est relégué sous le titre - aménagement des abords du bâtiment - qui confirme avec éloquence l'inversion de la scénographie du projet. Celle-ci fait par ailleurs disparaître la perméabilité de l'ancien tissu de la ville : les espaces de transition sont presque partout éliminés, tandis que la séparation entre l'intérieur et l'extérieur, entre le public et le privé, est de plus en plus nettement marquée par des murs, des grilles et des portails infranchissables.

LE COURANT CRITIQUE OU LA REDÉCOUVERTE DE L'ESPACE PUBLIC

Une conscience des problèmes posés par la dilatation de l'espace et la disparition des espaces publics émerge progressivement à partir des années soixante, quand un certain nombre de positions des modernistes sont remises en question, à commencer par la politique de la *tabula rasa* et les principes de la ségrégation fonctionnelle. On voit progressivement s'amorcer un mouvement de retour vers la ville historique et une redécouverte de l'importance de ses espaces publics. L'ouvrage précurseur de Jane Jacobs, "Déclin et survie des grandes villes américaines" (1961), offre une bonne référence de cette nouvelle sensibilité. Elle y décrit Greenwich Village comme la quintessence du centre urbain, où les groupes se trouvent mélangés et les indi-

sance de la ville historique constitue un autre fil conducteur de ces remises en question. En portant son attention sur les structures de la vie quotidienne, un courant anthropologique de la sociologie urbaine rappelle que la ville n'est pas seulement un outil de développement économique, mais qu'elle correspond aussi à de multiples formes d'habiter.

Ce mouvement de redécouverte de l'espace public intègre les deux utilisations classiques du concept dans les discours sur l'urbain. La première utilisation renvoie le terme d'espaces publics – généralement conjugué au pluriel – vers des lieux à trois dimensions, jouissant d'une situation spécifique dans la structure de la ville et où s'exerce la nature avec la pluie, le soleil et le vent. Nous en avons évoqué plus haut la diversité des configurations, dont témoigne aussi la richesse de la terminologie utilisée pour les qualifier :

les renvoie à Jürgen Habermas (1978) qui définit l'espace public comme un débat à l'intérieur d'une collectivité, d'une société ou entre l'une et l'autre¹⁶. L'espace public conceptualisé sous cette forme rythme la vie politique d'une société. Mais c'est aussi un lieu de confrontations de pratiques sociales, où s'exerce la culture comme ensemble de manières d'être, de faire, de dire et de penser, comme ensemble d'attentes à l'endroit des autres. Chez nous par exemple, la question du RER ne cesse de faire rebondir un débat plus général sur la mobilité. Des acteurs politiques ou autres, la TV les journaux, discutent et confrontent des idées, des valeurs, des propositions de politiques publiques; ce faisant, ils constituent un espace public auquel chacun a accès selon différents types de modalités et qui peut avoir une incidence sur les comportements individuels et collectifs.

...un courant anthropologique de la sociologie urbaine rappelle que la ville n'est pas seulement un outil de développement économique, mais qu'elle correspond aussi à de multiples formes d'habiter.

vidus stimulés par la diversité même. Elle dépeint un lieu où les communautés, à la différence des ghettos ségrégués de Harlem ou du South Bronx, vivent en bonne harmonie comme auparavant Italiens, Juifs et Grecs. A l'heure où se généralisent l'exode urbain et le mythe pavillonnaire de la ville à la campagne, ce livre est un plaidoyer pour la grande ville, pour la "rue qui doit avoir des yeux" (les portes et les fenêtres des bâtiments qui ne doivent pas tourner le dos à l'espace public, les yeux des passants qui doivent pouvoir se côtoyer sur les trottoirs), et pour la redécouverte de la coexistence entre les différences et la sociabilité qui se forge dans l'espace public.

Une nouvelle prise en compte de la place de l'habitat dans le processus de crois-

rue, boulevard, square, agora, piazza, Green, campo, parc urbain, Crescent, etc. En première approche, ces espaces sont libres de constructions et ne peuvent faire l'objet d'une appropriation par un seul acteur; ils doivent permettre la rencontre de tous les utilisateurs de la ville et leur accès à chaque lieu de la métropole. Enfin, ils sont régis par le droit public. Les mutations territoriales plus récentes ont d'ailleurs mis en évidence l'importance de lieux comme les parkings, les carrefours, les plates-formes inter-modales, qui jouent des rôles importants dans la scénographie du projet urbain contemporain même s'ils ne méritent pas toujours le statut d'espaces publics.

Une deuxième utilisation du concept d'espace public par les sciences socia-

L'ENJEU DES USAGES PUBLICS

Un thème de débat permanent est par exemple la question des usages publics de l'espace qui rejoint celle sur les conflits d'usage. Elle n'est jamais très éloignée non plus des débats sur la sécurité et sur la mixité sociale. Par définition, les espaces publics accueillent de nombreux usages, souvent conflictuels. L'un des plus importants est évidemment le déplacement. Les différents types de déplacements induisent des conflits d'usage : entre les piétons et les automobilistes, entre les skate-boarders et les piétons, etc. Mais aussi l'usage de l'espace public par les personnes qui se déplacent interagit de manière positive ou négative avec des usages stationnaires qui occupent régulièrement ou temporairement une portion de l'espace. Ces usages stationnaires sont très diversifiés ; beaucoup sont évidemment liés aux bâtiments constituant les bords de l'espace public: magasins, banques, service public, usine, gares, etc. Par exemple, la plupart des commerces riverains des espaces publics font déborder leurs activités sur l'espace public en fonction des saisons : terrasses de café et restaurants, étalages de toutes sortes, ventes exceptionnelles. Ou encore : les files s'allongent devant la poste ou d'autres

équipements le jour de paiement de certaines allocations. D'autres usages sont plus éphémères, ils émergent selon des temporalités propres à l'urbain ou aux saisons. Il s'agit d'usages commerciaux, festifs, civils, politiques ou religieux : marchands ambulants, marchés, publicité, théâtres de rue, cortèges, concerts, bals, fêtes religieuses, manifestations sportives, défilés patriotiques et/ou protestataires (politiques, syndicaux), campagnes électorales, discours et assemblées de toutes sortes, inaugurations, etc.

L'ENJEU SOCIABILITÉ

Un des enjeux de la production de l'espace public habermassien est d'introduire une culture de l'espace public qui induise des comportements citadins et qui favorise l'arbitrage citoyen entre les différents usages publics de l'espace. Comme l'expliquent les sociologues de l'urbain, la mobilité et les usages publics de l'espace impliquent un ensemble de codes de comportements qui règlent les relations sociales et les dynamiques de groupe. Cette sociabilité peut prendre des formes infimes: côtoiements, frôlements, regards furtifs ou appuyés, clins d'oeil, échanges de salutations, d'excuses, demandes de renseignements et d'informations. Il s'agit de comportements sociaux souvent minuscules mais qui tissent un système de relations sociales dont l'incidence est certaine sur la solidarité et sur la cohésion de la société.

D'ailleurs, plus ou moins consciemment, chacun se "costume" pour fréquenter les espaces publics et participer à cette sociabilité. Selon qu'il s'agit de faire des courses, de se promener, de jouer, de "draguer" ou de glisser, on se construira une attitude et un "attirail" appropriés à l'identité que l'on veut exprimer. Ce "costume" agira à sa mesure sur l'ambiance de l'espace public, quitte parfois à en infléchir le caractère public des usages. Dans certaines parties de la ville et pour certains citadins, espace public signifie insécurité et danger, si bien qu'ils ne s'y risquent pas. C'est à la fois une conséquence de la sociabilité de l'espace mais c'est aussi un facteur (re)producteur d'une nouvelle sociabilité.



L'ENJEU IDENTITAIRE

On rejoint ici un autre enjeu du développement de l'espace public habermassien qui est la production de ce que Alain Lipietz appelle la personnalité locale, autrement dit à un ensemble d'agencements sociétaux qui donnent sens à l'idée de collectivité locale. La forme urbanistique et architecturale des espaces publics d'une agglomération ou d'une métropole, mais aussi la manière dont elle solutionne les enjeux de mobilité, d'usages publics, de sociabilité, contribue puissamment à l'identité du lieu. Cet enjeu identitaire est énorme et l'a toujours été au cours de l'histoire. Pour les professionnels du marketing public, c'est l'image de marque. Les collectivités urbaines du monde entier cherchent à se construire, dans des rivalités parfois très vives, une image de marque qui les distingue les unes des autres et surtout qui les rende attractives.

Chaque habitant et chaque groupe d'utilisateur use de l'image de la ville comme élément de sa propre identité. Selon que les citoyens partagent la même identité, la cohésion de la collectivité sera plus ou moins grande, ce qui retentit sur le bon fonctionnement collectif.

Des pistes innovantes de recherche et d'expérimentation ont été ouvertes dans cette perspective, fondées sur l'hypothèse que le "moment" du cycle court de projet dans le cycle long de l'histoire de la ville pouvait être conçu comme support et argument de formes inédites d'action et de création collective. Depuis les années 60, il y a en Europe un courant d'urbanisme participatif mobilisé autour de cette question¹⁷.



Les trams jaunes bruxellois contribuent à l'identité et aussi à la personnalité de la ville. C'est un élément structurant de la scénographie urbaine qui fait image tant pour le visiteur occasionnel que pour les habitants. Sans le tram, le rapport à l'espace bruxellois ne serait plus le même. Cette variable symbolique devrait être mieux intégrée dans les modèles prévisionnels de gestion des flux.

© URBA – UCL, 2002



▲ Les représentations de l'usage peuvent être porteuses d'un projet de transformation de l'espace en même temps que de proposition parfois inédites de gestion urbaine.

© Habitat et Développement UCL. Atelier de travail urbain Jurénil-Bellevue à Valenciennes, 2003.

L'INCIDENCE DU JEU D'ACTEURS SUR LA SCÉNOGRAPHIE DES PROJETS

Ces débats sur la participation posent globalement la question de l'organisation du jeu d'acteurs associé à la scénographie des projets. Nous avons déjà soutenu ailleurs que le projet d'espace public pouvait être assimilé projet à un drame au sens théâtral du terme¹⁸. Les espaces publics sont pensés, construits, aménagés, transformés, utilisés par quatre types d'acteurs étroitement interdépendants et qui forment un système de co-production très complexe: les acteurs économiques (entreprises, propriétaires fonciers riverains du projet), les acteurs politiques (aux niveaux communal, régional, fédéral), les professionnels de l'espace et l'ensemble des citoyens.

Les acteurs politiques jouent un rôle considérable, positif ou négatif. Dans un scénario réactif, ils accompagnent ou contestent les décisions des autres acteurs. Par exemple, une fédération de commerçants veut construire un parking souterrain sous une place urbaine. Les acteurs politiques sont sollicités pour une autorisation. Le projet devient donc public. Un débat et une négociation

s'engageant, une décision politique est prise. Dans un scénario proactif c'est l'acteur public qui prend l'initiative. C'est à eux qu'il revient alors de proposer, de séduire, de convaincre les autres acteurs, ce qui donne évidemment une autre orientation au débat public.

Les professionnels de l'espace (architectes, urbanistes, ingénieurs) ont une conception et une connaissance de l'urbain et de l'environnement qui leur donne une autonomie et un pouvoir réellement importants. Un bloc de professionnels est formé par des techniciens convaincus que c'est par l'aménagement de l'espace qu'il faut agir sur ces enjeux. Sans nier l'importance de ce point de vue, chacun conviendra pourtant que la production, l'usage et la gestion des espaces publics requièrent d'autres formes d'action. Aujourd'hui, beaucoup de professionnels sans compétence technique d'aménagement participent à la co-production des espaces publics, en menant une action culturelle, économique, politique ou sociale. C'est le cas par exemple de ceux qu'on appelle les managers du quotidien ; ils occupent souvent les avant-postes dans les programmes de régénération urbaine.

Quand on évoque le jeu des acteurs, on a aussi tendance à renvoyer l'ensemble des citoyens dans un seul camp. Pourtant les attitudes et les pratiques des citoyens varient selon qu'ils sont hommes ou femmes, jeunes ou vieux, d'une catégorie sociale populaire ou élitaire, de gauche ou de droite; selon leur conception de la citoyenneté, selon qu'ils sont habitués ou visiteurs. Il y a aussi des différences de statuts entre les habitants, les usagers, les citoyens : les habitants tendent à s'approprier l'espace urbain ; les usagers se définissent en référence à des services offerts par l'espace (commerce, loisirs, services public, transports, etc.) ; tandis que les citoyens se posent comme responsables de l'ensemble de la gestion de la dynamique urbaine. Ces trois statuts sont interdépendants sans doute, mais ils donnent lieu à des demandes et à des comportements distincts.

Quelque soit leur statut dans le jeu, la participation des citoyens à la co-pro-

duction de l'espace public se fait par deux voies :

- la voie urbanistique, sur laquelle on peut les considérer comme des opérateurs de troisième niveau 19.
- la voie habermassienne, où ils contribuent à l'espace public par le vote, par un engagement de type associatif ou syndical ...ou par le déménagement.

Au plan urbanistique, la façon dont les citoyens utilisent ou refusent les espaces publics construits ou aménagés par les autres opérateurs constituera une des clés du succès de ceux-ci. Sur la voie habermassienne, les pratiques des citoyens sont en quelque sorte un baromètre de la manière dont fonctionne le régime urbain. Ils joueront un rôle très différent, en confirmant par leur "opinion publique" les décisions des précédents ou en les obligeant à procéder à des corrections ou des transformations profondes.

Du point de vue de l'organisation du jeu d'acteurs, on peut donc aborder la scénographie du projet urbain dans une double perspective. La première est sociétale : il s'agit de profiter de la restructuration urbaine pour apprendre à "mieux-vivre ensemble" sur un territoire donné. Cela implique un travail d'échange et de re-connaissance réciproque, de création ou de renforcement d'acteurs collectifs ou d'expérimentation d'innovations dans les modèles de gestion des biens, des équipements et des services d'utilité collective. La deuxième est opérationnelle et renvoie à l'organisation des dispositifs de maîtrise d'ouvrage : il s'agit d'une part de renforcer un partenariat d'objectifs autour du projet de transformation urbaine, et d'autre part d'aider la prise de décision publique liée aux différents projets en contribuant au renforcement d'une expertise citoyenne au niveau local.

La question se pose généralement de savoir ce qui est attendu de la participation du public. On peut opposer schématiquement deux types de dispositifs : l'un, couramment mis en œuvre, qui consiste en une information et une consultation des citoyens, voire une concertation relativement limitée. Il s'agit de la gestion de flux d'informations qui circulent dans les deux sens et, en général, la concertation consiste plutôt en un échange d'informations qu'en une élaboration de propositions communes. Ce type de dispositif n'est pas très innovant, ni porteur d'enjeu démocratique considérable.

En revanche, la deuxième catégorie de dispositifs, connu sous le terme générique, d'espaces de débat public, présente des caractéristiques novatrices plus intéressantes. L'implication des citoyens dans un dispositif qui vise l'élaboration d'un avis ou d'une opinion collective aux différentes étapes du cycle de projet, donne un vrai pouvoir au citoyen et lui fournit un moyen d'intervention dans le processus de prise de décision. Elle contribue en même temps au changement d'image nécessaire à la réussite du projet d'urbanisme en même temps qu'au renforcement de l'idée de collectivité locale.

L'IMPORTANCE DU MILIEU ET DES PROCESSUS D'ORGANISATION DE LA FORME

Ce qui précède met en évidence l'importance du milieu comme déterminant du projet urbain. Contrairement à ce qu'on pourrait croire, les processus de métropolisation exacerbent cette détermination plus qu'ils ne la réduisent. Malgré les stratégies de globalisation ou de standardisation, chaque collectivité urbaine conserve en effet une identité qui découle

de son site, de son urbanisme et de l'architecture, des cycles longs de l'histoire urbaine, de sa culture. Chaque élément de la structure urbaine (telle rue, tel paysage) témoigne de cette identité et contribue à sa (re)élaboration continue ; mais chaque lieu tire lui-même sa singularité de la personnalité des quartiers, des zones ou des équipements qu'il dessert. Une rue dans un quartier d'affaires aura une ambiance différente qu'une rue dans un quartier populaire ou qu'une rue dans un quartier bourgeois résidentiel. Chacune sera plus ou moins ouverte à l'ensemble de la population métropolitaine ou au contraire plus ou moins "appropriée" par la communauté restreinte qui l'habite en permanence.

A observer la dilatation de l'espace et sa fragmentation accentuée par l'autonomie des objets architecturaux, il devient impertinent de supposer une homogénéité du territoire. De même, à considérer ce kaléidoscope identitaire, enrichi mais aussi mis à mal par les phénomènes multiples de mutations sociétales, il devient difficile d'exhiber un concept capable d'orienter l'extension ou la régénération des villes. Plus que jamais dans un tel contexte, la forme urbanistique et architecturale des espaces publics constitue un enjeu. Elle donne sens à l'urbain, elle permet aux espaces publics et à l'ensemble des espaces non bâtis d'assumer des rôles qui seront plus ou moins bien assumés aux risques et périls de l'agglomération ou de la métropole.

En tant que processus d'organisation de la forme, la composition des espaces publics dépend de quatre grandes familles de paramètres :

- La position et la fonction dans la structure urbaine, définie par la géographie et le réseau hiérarchisé des rues, ruelles, boulevards, places, autoroutes, etc. qui irrigue la ville et ses parties.
- La conformation des "bords" de l'espace public (dimensions, perspectives, volumétrie, architecture, matériaux...), plus ou moins ordonnée par des règles urbanistiques de nature fonctionnelle et esthétique. Les bâtiments qui bor-

Au plan urbanistique, la façon dont les citoyens utilisent ou refusent les espaces publics construits ou aménagés par les autres opérateurs constituera une des clés du succès de ceux-ci.

Les paysages de la ville diffuse

Une des caractéristiques de la ville contemporaine est l'extraordinaire dilatation de l'espace non bâti à laquelle correspond une absence d'expérience significative et systématique du statut et des fonctions de ces espaces dans le fonctionnement des régimes territoriaux. Énormément agrandi, l'espace non bâti semble s'être pulvérisé en un ensemble épisodique de fragments que des espaces dépourvus de statut précis relient entre eux. Les paysages de la périphérie romaine et le Bassin minier dans les environs de Valenciennes, terrains d'expériences de la présente recherche, en offrent de bons exemples. Ils présentent un assemblage disparate de morceaux de territoires aux rationalités et aux généalogies distinctes, juxtaposés les uns aux autres sans unité apparente.



La périphérie romaine.

© Photos : Fabiola Fratini. Vue aérienne : Commune de Rome.
Montage : Habitat et développement – UCL.



Paysage urbain à Denain.

© Vue aérienne : BD Ortho-59-Denain – IGN – Paris – 2000 – Licence 011/CUGX/
2003. Photos et montage : Habitat et Développement – UCL.

dent l'espace public ont évidemment un impact déterminant sur la qualité de l'espace public. Ils contribuent aussi à l'urbanité des activités qu'ils abritent et qui peuvent éventuellement déborder sur l'espace public.

- L'activation (accessibilité / perméabilité des fonctions riveraines ; génération de flux et d'occupations). Le réseau viaire donne accès à des maisons et des immeubles abritant toutes sortes d'activités publiques (équipements publics) ou privées (logement, ateliers, bureaux). Un nombre non négligeable de ces bâtiments privés ont une vocation publique (c'est-à-dire qu'il sont accessibles à tous) : cafés, restaurants, services, commerces, halles diverses. Pourtant, des conditions sélectives sont souvent posées quant à leur accès. Néanmoins, ces établissements qui bordent directement le réseau des rues et des places sont considérés comme faisant partie de l'espace public urbain.
- L'aménagement (Zones de flux / Zones de stationnement ; Mixité / Séparation des flux ; végétation ; éclairage ; mobilier urbain).

L'ENJEU MOBILITÉ ET SON INCIDENCE SUR L'URBANISME

Pour compléter la scénographie du projet urbain contemporain, nous évoquerons deux courants actuellement porteurs de recherche et d'innovation : le premier concerne le débat autour de la mobilité et le deuxième pour objet la redéfinition des rapports entre ville et nature.

Chacun sait que la mobilité est une des caractéristiques les plus importantes du citoyen contemporain. Un enjeu fondamental de l'organisation des espaces publics est de l'assurer de manière optimale. Dans l'espace public, la mobilité implique la marche, bien sûr, mais aussi l'usage de nombreux moyens de transport qui presque tous dépendent de l'espace public.

De nombreuses villes ont maintenant intégré l'idée que toute solution unidimensionnelle quant à l'organisation des transports urbains constituait pour elles un cul-de-sac. C'est notamment le cas

du tout à l'automobile. L'urbain ne peut fonctionner correctement que par un mélange de divers modes de transport et par une répartition de l'espace – dont la formule varie pour chaque collectivité urbaine – entre piétons, automobiles, transports publics, vélos, etc. C'est par cette mixité que l'enjeu de la mobilité sera assuré de manière optimale.

Mais le débat sur l'incidence de la mobilité sur l'urbanisme a encore une autre dimension. Dans la ville moderne, les rythmes urbains ont longtemps été synchronisés par le travail et l'école, et les transports ont eu tendance à privilégier les rapports à l'espace. Il s'agissait de gérer le problème de concentration des déplacements d'un lieu à un autre en un moment donné. Or, on observe actuellement une transformation profonde des rythmes de la vie quotidienne qui fait évoluer les pratiques de mobilité. La tendance à l'individualisme est une donnée centrale. Mais ce mouvement est amplifié du fait des transformations du travail : substitution du temps tertiaire au temps industriel, réduction du temps de travail, et diversification des temps travaillés.

Ces évolutions désynchronisent les temps de la vie quotidienne. Le partage entre travail et temps libre, entre activités marchandes, domestiques, éducatives, culturelles, n'est plus stable. Les frontières temporelles et spatiales deviennent poreuses. Désormais, les citoyens consommateurs souhaitent avoir accès aux services à tout moment ce qui, en raison de la variété des emplois du temps, conduit à imaginer une ville ouverte 24 heures sur 24. La tendance va donc dans le sens d'un fonctionnement des services en continu, dans la journée, voire la soirée et la nuit, dans la semaine, dans l'année.

Les nouvelles technologies participent à ce mouvement global de transformation en facilitant la maîtrise par chacun de son espace-temps mais aussi une re-synchronisation des rythmes individuels avec ceux de la société. Les pratiques de pérégrination réclament néanmoins de plus en plus de compétences individuelles, qui sont plus ou moins développées

par chaque citoyen (sens de l'orientation, connaissance de la ville, apprentissage des codes, appropriation des technologies, etc.).

Dans un tel contexte, les espaces-temps de la mobilité et les lieux de changement de mode de transport deviennent des lieux de vie et des moments forts de la vie quotidienne. En particulier, la plupart des transports publics constituent en eux-mêmes des espaces publics et un espace de sociabilité qui est loin d'être négligeable. Tous ces thèmes s'imposent comme arguments de recherche et d'expérimentation qu'on voit fleurir dans de nombreuses villes d'Europe.

L'ÉVOLUTION DU RAPPORT VILLE-NATURE

Un autre champ de recherche et d'innovations concerne la redéfinition des rapports ville-campagne et, plus globalement, la question du rapport à la nature. Il y a aujourd'hui tout un débat autour de ce thème, d'où émergent des demandes en faveur de nouvelles formes d'intégration du rapport entre la nature et la ville.

Un premier courant est animé par les spécialistes des sciences naturelles, inquiets pour la conservation et le développement de la biodiversité. Ils ont notamment contribué à remettre en évidence la fonction irremplaçable de fondement de la nature portée par les anciens jardins privés et les jardins publics modernes à l'intérieur de la ville. De la même manière, ils ont souligné le rôle de réservoir naturel des grandes surfaces non bâties extérieures à la ville et accordent une nouvelle valeur potentielle à la "ville diffuse"²⁰. Dans cette perspective, le concept de nature diffuse a été développé dernièrement, qui prend en compte l'"épaisseur environnementale" des différents types de tissu urbain, ce qui permet à ses promoteurs de suggérer que les vastes surfaces "spongieuses" de pavillonnaire pourraient jouer un rôle capital de connexion entre ville et nature. Ces différentes prises de position participent d'un mouvement de sensibilisation au niveau européen, dont

témoigne l'institution du réseau Natura 2000, qui préconise l'expérimentation de nouvelles stratégies en matière de la planification d'équipements verts.

Un deuxième courant de transformation et d'innovation est lié aux mutations qui affectent les rapports villes-campagnes et les modes de production des paysages ruraux. Il est notamment porteur de pratiques intéressantes dans le domaine de la gestion des conflits entre agriculteurs et citoyens, ou dans celui – fort ouvert – de l'agriculture urbaine.

Un troisième courant de réflexion est porté par les paysagistes qui interviennent de manière de plus en plus déterminante sur la configuration des nouveaux espaces publics urbains. Leur recherche a pour objet la matérialité des espaces publics, souvent négligée du fait d'une approche exclusivement technique du projet. En particulier ils prêteront attention à la manière dont l'usage mobilise les cinq sens :

- la vue, mobilisée par les perspectives ouvertes ou fermées, les formes architecturales, les matériaux de construction, le mobilier urbain, la lumière, le spectacle des usages ;
- L'ouïe, plus ou moins mobilisée en fonction de l'ambiance sonore, qui dépend également de la forme, des matériaux, du mobilier urbain (fontaines, cloches),

Les nouvelles technologies participent à ce mouvement global de transformation en facilitant la maîtrise par chacun de son espace-temps mais aussi une re-synchronisation des rythmes individuels avec ceux de la société.



Quand la mobilité produit le paysage. Schéma prospectif montrant comment le redéploiement du réseau de tramways sur la région de Bruxelles et les deux Brabants permettrait de donner forme et identité à une aire urbaine aujourd'hui diffuse et privée d'espaces publics reconnus symboliquement.

© Kim De Rijck, Unité d'urbanisme et développement territorial UCL, 2003)



et surtout de l'animation liée aux activités et aux flux ;

- Le toucher ou plus simplement les sensations que l'on peut ressentir directement par la peau, et qui dépendent des microclimats journaliers et saisonniers, de l'humidité, de la chaleur, du vent, des efforts à faire pour se déplacer, des revêtements qui supportent la marche ou du confort des matériaux associés aux usages stationnaires.
- L'odorat qui dépendra de l'animation, des activités, de l'existence du végétal, de plans d'eau, de l'écoulement des écoulements, etc.

Dans cette perspective, la nature en ville est le produit d'une construction autant matérielle que symbolique et institutionnelle. Une idée directrice est que tous les paysages urbains d'aujourd'hui sont fabriqués, maintenus en l'état, et par conséquent contrôlés, et qu'il faut constamment lutter contre la nature pour assurer leur permanence. Selon ce point de vue, la "vraie" nature est conçue comme une altération de l'espace ou du paysage

CONCLUSION

L'espace public est une construction toujours recommencée et chaque fois différente. La scénographie des projets urbains lui accorde un rôle différent selon les époques. Même quand ils ont le premier rôle, les espaces publics ne sont cependant jamais donnés, mais toujours conquis de haute lutte. Tout au long de l'histoire, leur émergence est toujours en rapport avec des débats de société ou des luttes sociales.

De nouveaux courants de recherche et d'expérimentation ont redécouvert la notion d'espace public et, plus globalement, le potentiel d'utilisation des espaces non bâtis pour tenter d'offrir un

horizon sensé à une ville inévitablement dispersée, fragmentaire et hétérogène.

Un premier courant, associé au mouvement d'urbanisme participatif, nourrit la problématique du projet d'espace public en valorisant la dimension de l'usage, introduisant en cela des tensions entre un modèle managérial de gestion de l'espace public et un modèle démocratique, axé sur une redéfinition de l'intérêt général. Il vise à trouver un compromis entre les exigences d'objectivité qui inspirent le modèle managérial et les exigences de transparence qui sous-tendent le modèle démocratique.

Un deuxième courant se réapproprie les infrastructures et les espaces de la mobilité pour contribuer à une redéfinition des formes de la ville et de la collectivité locale en donnant à ces infrastructures valeur d'espace public et en articulant une logique morphologique de structuration des lieux à la vision cinétique d'organisation des flux.

Un troisième courant repose la question de la nature en ville ; il donne lieu à un débat entre naturalistes, agriculteurs et paysagistes – aménageurs ; entre une vision protectionniste, aux risques et périls des incidences négatives sur les zones non protégées, et des approches plus transformatrices promouvant de nouvelles formes de production via l'agriculture urbaine ou visant la maîtrise de la nature dans de nouvelles scénographies paysagères. Ces trois visions ne sont pas nécessairement antagoniques mais contribuent de manière complémentaire à valoriser la figure de la nature diffuse plutôt que celle de la ville diffuse.

Les propositions de ces trois courants permettent de dégager une prospective du développement territorial visant à la fois les structures de l'espace et la géométrie politique de la cité. ■

Notes

¹ Cfr SENNET, R., "La Chair et la pierre. Le corps et la ville dans la civilisation occidentale", Les éditions de la passion, 2002, 287 pages.

² Cfr P. CONTAMINE, "les aménagements de l'espace privé, XIV^e-XV^e siècle", in "Histoire de la vie privée, vol. II, Révélation du monde médiéval", ed. Georges Duby et Philippe Ariès, Paris, 1985, p.486.

³ Cfr HEERS, J., "La ville au Moyen-Age en Occident", Hachette, Paris, 1997, 550 pages.

⁴ CHOAY, F., "Sémiologie et urbanisme", in "Le sens de la ville", coll., Seuil, Paris, 1972, citée par Pierre BLANQUART, "Une histoire de la ville pour repenser la société", Editions La découverte, 1998, 193 pages.

⁵ Cfr SENNET, R., op.cit.

⁶ SENNET, R. op.cit., p.263.

⁷ L'idée de la planification à grande échelle trouve son texte fondateur en 1859 avec la *Teoría General de la Contrucción de las Ciudades* du Catalan Ildefonso Cerdà.

⁸ cfr PINON, P., "Atlas du Paris haussmannien. La ville en héritage du Second Empire à nos jours", Parigramme, 2002, 210 pages.

⁹ cfr CHOAY, Françoise : "L'urbanisme, utopies et réalités", Seuil, Point, édition de 1979.

¹⁰ cfr DUPUY, G., "L'urbanisme des réseaux", Armand Colin, 1991, 198 pages.

¹¹ Ibidem, p.95.

¹² cfr CHOAY, F., op.cit., p.259.

¹³ cfr DUPUY, G., op.cit., p.77.

¹⁴ SMETS, Marcel, "La reconstruction et les débats à propos du nouvel urbanisme en Belgique après 1914", cité par Dupuy, G., op.cit.

¹⁵ cfr MANGIN, David ; Panerai, Philippe, "Projet urbain", éditions parenthèses, 1998, 185 pages.

¹⁶ cfr HABERMAS, J., "L'Espace public, Payot, Paris, 1978.

¹⁷ cfr DECLÈVE, B. et FORRAY, R. (dir.), "Arbres à palabres. Pratiques européennes de participation citoyenne aux politiques de régénération urbaine", Recherche pour la politique des grandes villes, Habitat et Développement-UCL, 2003, 228 pages.

¹⁸ cfr DECLÈVE, B., "La coproduction de la puissance publique", in DECLÈVE, B. ; FORRAY, R. ; MICHIALINO, P. "Coproduire nos espaces publics", PUL, 2002, 185 pages.

¹⁹ cfr DUPUY, G., op.cit.

²⁰ cfr STECCHI, B., op.cit.