

DÉSIR D'URBANITÉ PAR FRANÇOIS BARRÉ*

Peut-on programmer l'urbanité pour que dans la ville, l'homme ait droit de cité ? Quel homme, quelle ville, quel temps ? Les références pour parler d'urbanité nous reportent vite dans des villes anciennes et dans un monde de souvenirs et de mémoire. Cette inclination facilement nostalgique et souvent réactionnaire voudrait aujourd'hui confiner l'urbanité dans les réduits européens de la rétrospection académique. L'erreur était monstrueuse il est vrai, de ceux qui proclamèrent d'abord la vérité unique de la ville moderne et de sa science, l'urbanisme. L'homme nouveau, s'il doit exister, marchera longtemps enveloppé dans les oripeaux de ses histoires et de ses origines. Et la ville sera toujours plurielle, changeante, référentielle. Parlons des villes plutôt que de la ville. Il n'y a pas de lieu urbain qui ne soit un territoire. Il n'y a nulle part le terrain idéal de la ville idéale. (...)

Il est inutile d'entamer la litanie des vertus de l'urbanité oubliée. L'évolution de la ville n'est pas une malédiction. Il faut tracer les chemins d'une urbanité nouvelle ouverte à la réalité d'aujourd'hui, à l'automobile, à l'industrie, aux progrès de l'hygiène publique... La ville musée, le quartier ancien réhabilité avec des manières d'anesthésiste et des attentions de garde-malade, les voies piétonnières éloignant systématiquement l'automobile et transformant la rue en jardin d'agrément pour dinettes scoutes et promotion des métiers d'art, ne nous paraissent pas augurer d'une urbanité vivante.

On ne peut s'empêcher de mieux percevoir l'urbanité pour ce qu'elle fut que pour ce qu'elle pourrait être. Projeter l'urbanité c'est dire à nouveau que le bonheur est une idée neuve, ici et maintenant dans la ville. Et il y a quelque outrecuidance à vouloir retrouver la trame de ce bonheur de la ville pour qu'il advienne à nouveau, resurgi mais différent. Cette urbanité sur le vif, diverse selon les villes et les cultures, domestique ou trépidante, institutionnelle ou sauvage, n'obéit pas aux considérations de quelques docteurs ni aux objurgations de quelques pétitionnaires rassemblés autour de leur savoir. Elle est d'abord ce qu'en feront les habitants de la ville à travers des pratiques, des luttes, une sociabilité.

L'urbanité recouvre la ville et pénètre son tissu tout entier. Elle obéit à une infinie variation d'échelles. La ville est un tout multicellulaire et l'urbanité s'y joue à tous les niveaux spatiaux et temporels. Le profil de la ville, son pays, son relief, sa forme, sa croissance, son extension, ses quartiers, ses rues, ses modes de regroupements bâtis, ses traversées ; tout en elle du travail macro-urbain jusqu'au microcosme de la cour, demande le même goût de la relation et d'une continuité sans mimétisme. Le temps y connaît une égale diversité depuis l'histoire du lieu et de son génie, jusqu'aux instants du quotidien ; de la célébration à l'effusion. L'urbanité s'inscrit bien sûr dans une morphologie, se coule plus volontiers dans les formes qui ont porté son développement et défini un habitus. Mais la ville dispose dans ses enfances successives, d'une incommensurable plasticité. Elle n'est pas taillée comme un vêtement sur le « patron » intangible du premier ergonome. Il ne suffit pas pour qu'elle vive mieux de recoudre son tissu à l'identique. L'important ne tient pas seulement à la morphologie, et moins encore à la typologie mais à la relation. La ville est relationnelle ; savant agrégat de dispersions réunies. La taxinomie permet de recenser certains éléments de cette relation multiple (qu'on pourrait déceler dans une morphogénèse). Elle n'est pas après l'urbanisme sans mémoire la revanche des mémorialistes. Moyen indispensable, elle ne peut pas être la fin de la ville.

L'urbanité relate la ville, établit ses relations et ses correspondances. Elle en tisse le lien en même temps qu'elle en dit le récit. Lien et récit à la fois, la corrélation du collectif et du singulier constitue le fondement de toute urbanité. L'urbanité à la double façade du Crescent de Bath. D'un côté un quant à soi social, une représentation collective ; de l'autre, une expression diverse d'un territoire domestique. L'architecte recherche aujourd'hui ces interpénétrations et redécouvre dans les bow-windows, les perrons, les vérandas, les galeries, les verrières... une civilité de l'échange urbain. Le commerce entre le public et le privé exige une communication possible, une interaction nécessaire de l'un sur l'autre. La ville malheureusement cesse peu à peu d'être collective, comme si les activités, les débats, les rencontres, la création se retiraient progressivement dans l'intérieur des bâtiments hors de la portée de tout voisinage et de tout partage. La ville s'est coupée en une multitude de petits territoires spécialisés (qui sont autant d'espaces d'exclusion pour ceux qui n'en sont pas destinataires), de domaines clos et privés. L'espace collectif n'a plus d'usage autre que circulatoire. Le temps gagné, le temps choisi d'une vie et d'une ville moins astreinte au travail appellent l'espace collectif et ses degrés intermédiaires qui l'unissent aux domaines privatifs. Cette interpénétration du public et du privé, du collectif et du singulier doit brasser la ville dans ses classes et non la hiérarchiser en zones de revenus. Paris, à devenir la ville la plus riche (le revenu moyen le plus élevé) et la plus vieille (l'âge moyen le plus élevé) de France, a perdu son peuple et le plus fort de son caractère, cette qualité de vigueur et d'insolence qui fait écrire à Louis-Sébastien Mercier ! sept ans avant la Révolution Française, « naître à Paris, c'est être deux fois français ; car on y reçoit en naissant une fleur d'urbanité qui n'est point ailleurs ». Cette fleur là ne poussera pas dans le futur jardin des Halles ! (...)

On recommence à aimer la ville, sa densité, et ses musiques, tant mieux. Mais cette altérité doit être active. Les traces du passé qui font la ville familière et doivent demeurer, évoquent simultanément sa pérennité et son changement. Elles sont autant signes et marques de conflits que de consensus. L'urbanité de la ville moderne n'est pas le succédané de la paix sociale. Sa violence est réelle, de production, de pulsion, de nombre, d'empotements et de réappropriation. Elle est autant sous les pavés qu'au faite des édifices publics.

Le hullement strident des sirènes des voitures de police à New York est un élément fort de l'urbanité de cette ville brutale et somptueuse. Ce qui permet au corps de connaître la ville et de s'y exprimer doit être plus humain que le terrain plat de Le Corbusier ou les caractères univers de la signalétique urbaine.² L'urbanisme et ses commissaires ont transformé la ville en un « fond » sensoriel indistinct qui annule tous les reliefs et nivelle les sensations. Le sonore, le visuel, le tactile, le lumineux, l'olfactif... sont changés en une sorte de coulée continue qui nous enrobe pernécieusement et nous fait nous-mêmes les fluides d'un circuit généralisé. Redécouvrons la couleur, le bruit, la pente, les matières, le rythme des éclaircissements, la sapidité d'une ville pleine d'accidents. La surprise doit rester possible, l'irruption du non affecté, la force soudaine puis progressivement installée du détournement. La trame de l'ordre, le contrôle de la ville ne doivent pas étouffer les pratiques spontanées, les expédients de survie qui peuplent les rues de petits métiers ; les rites nocturnes qui redessinent la ville et donnent aux épanchements des jardins secrets ; les marquages privatifs du domaine public, les signatures, les empiètements. On ne refait certes pas la ville en repaignant son mur, mais on la détruit peu à peu en voulant édifier les règles mêmes de son usage. La ville enfin doit garder des pages blanches, des territoires vagues, des poches d'aventures, zones et barrières que d'autres sauront habiter.

La ville n'est pas transparente. Invite à la dérive, elle doit préserver ses épaisseurs et se garder d'une sécurité envahissante qui voudrait la mettre à nu. L'homme le mieux réglé, l'esprit le plus tranquille possède en sa ville des territoires potentiels, des cités invisibles, des repères et des repaires. Derrière sa vie rangée, la ville grouillante qui l'otoie quotidiennement est parsemée d'embuches monstrueuses et d'incroyables plaisirs. Il existe à côté du Paris réel... « un Paris fantôme, nocturne, insaisissable, d'autant plus puissant qu'il est plus secret, et qui vient à tout endroit et à tout moment se mêler dangereusement à l'autre. Le Monde où à tout instant, tout est partout possible... c'est celui où chacun passe sa vie... »³ (...)

(suite au bas de la colonne 3)

PROPOS D'URBANITÉ

EN QUÊTE D'URBANITÉ POUR UN AUTRE DÉVELOPPEMENT PAR JOHN F.C. TURNER*

L'urbanité est une fonction d'accomplissement. C'est pour-quoi elle est impossible à ceux qui sont aliénés. Elle suppose une participation de tous les citoyens au gouvernement. Elle repose sur un sens juste de la vie, sur l'harmonie entre la civilisation et la biosphère. Il y a urbanité quand il y a développement réel, « ...quand les hommes et leurs communautés, quels que soient le champ et la durée de leurs efforts, agissent en tant que sujets au lieu de subir en tant qu'objets ; quand ils affirment leur autonomie, leur indépendance et leur confiance ; quand ils s'attaquent à des projets pour les réaliser. Se développer, c'est être, ou devenir. Pas avoir »¹. Ce résumé d'un résumé² repose sur un postulat : le profit et le pouvoir sont des forces aliénantes, le marché aussi bien que l'Etat doivent être soumis à un troisième pouvoir, celui de la société ou de la communauté des citoyens, dans ses formes réelles et démocratiques. Dans toute action et dans toutes les actions, il faut donc rechercher un équilibre et non l'hégémonie d'un des pouvoirs (...).

Pour lutter contre l'aliénation, par rapport aux autres, par rapport au travail, par rapport au monde où nous vivons, il faut passer à l'action à la fois au niveau individuel et au niveau communautaire. Dans la maison, dans le quartier, sur le lieu de travail. C'est en revendiquant le contrôle de leurs propres ressources que les défavorisés forcent la voie des changements, globalement et localement ; dans la mesure où cette revendication les oblige à modifier leur mode de vie, les riches ont à leur tour l'occasion de se libérer et de redécouvrir la vie — en exploitant mieux des possibilités plus réduites. Pour que les comportements et les valeurs changent, et ils changeront, il faut travailler ensemble à la survie de tous (...).

Il n'y aura donc pas de changements réels dans le mode de logement ou par le biais du logement si les hommes ne passent pas à l'action sur le plan local et s'ils n'obtiennent pas le soutien du gouvernement et de l'industrie. Les citoyens disposant de leviers de commande de par la loi, ou dans l'administration ou dans le domaine de la technique doivent œuvrer de concert avec ceux qui organisent la vie à l'échelon local. Pour l'architecte, cela veut dire qu'il faut travailler directement avec et pour les hommes, au lieu de passer par les « organisations représentatives » — qui sont, aujourd'hui, à peu près les seuls clients qui se présentent. Un professionnel ne peut prétendre générer l'urbanité en se faisant complice du détournement des besoins réels et de la dictature de formes spécifiques — qu'il s'agisse du logement ou de toute autre forme de bien ou de service — imposées par les organisations centrales. ■

* Architecte à Londres et auteur de nombreux livres axés sur la recherche d'alternatives plus réalistes pour l'habitat social dans le Tiers-Monde.

1. FIPAD (Fondation internationale pour un autre développement). *Building Blocks for Alternative Development Strategies*, étude pour l'enquête sur le Tiers-Monde (Dossiers de la FIPAD, n° 17, mai-juin 1980, à la FIPAD 2, place du Marché, 1260 Nyon, Suisse).
2. J.F.C. Turner, *What to do about Housing - Its part in another development*, contribution aux dossiers de la FIPAD, n° 15, janvier-février 1980.

EXTRAIT DE L'ARTICLE INÉDIT DE JOHN TURNER PUBLIÉ EN EXTENSO DANS LE CATALOGUE DE L'EXPOSITION « A LA RECHERCHE DE L'URBANITÉ » (ÉDITIONS ACADEMY, PARIS).

CATALOGUE DE L'EXPOSITION

172 PAGES DONT 16 EN COULEURS

AU SOMMAIRE :

François Barré

Alain Sarfati

Tahar Ben Jelloun

Maurice Culot

Gaetano Pesce

John F.C. Turner

Jean Nouvel

Pierre Sansot

Anne Cauquelin

Damien Hambye

Luciana Miotto et Jean-Pierre Muret

J. Van der Biest

René Schoonbrodt

Irina Lambert

Jean Rémy

Le désir d'urbanité

Une ville, un jardin... un livre !

l'urbanité comme esthétique populaire

De la médina à la Goutte d'Or : la médina une mère possessive qui ne voyage pas

La nostalgie, âme de la révolution

Urbanité ?

Le logement dans un autre développement ; références pour l'architecture et les architectes

L'impossible urbanité

L'urbanité : un projet normatif, une vision anthropologique, un « index » poétique...

Frasques

A propos d'une possible urbanité

Entre le pouvoir et la participation : l'urbanité dans l'histoire

Ville et religion

A la reconquête de l'urbanité à Bruxelles

Mexico : urbain, urbanité

Distance/Proximité ou l'agré-ment de vivre en ville

Présentation des auteurs (105 personnes ou groupes) et de leurs projets d'urbanité choisis pour l'exposition :

65 travaux illustrés et commentés sur 110 pages.

ÉDITIONS ACADEMY

70, RUE DES SAINTS PÈRES, PARIS 75007

AUTEURS

SUITE DE LA PAGE 1

RAHAMIMOFF Arie, Jérusalem
RAMOS Carlos, Buenos Aires
REICHEN Bernard, Paris
REIMERS Per, Lindigö
ROBAIN Martin, Paris
ROBERT Philippe, Paris
ROCA Miguel-Angel, Cordoba
SAKSILDE Jorgen, Soborg
SAMUEL Eva, Paris
SCHENK Leni, Mestre
SCHOLZ Stefan, Berlin
SCHULTES Axel, Berlin
SCOBELTZINE André, Strasbourg
SIGSGAARD Niels, Klampenbourg

SILVETTI Jorge, Boston
SKOUSBOLL Karin
SORENSEN Steffen, Copenhague
SPOSOB A., Moscou
TOSI Mauro, Rome
TOUSSAINT Philippe, Bruxelles
TSCHUMI Bernard, New York
URBS, Bruxelles
VAHL Joost, Delft
VAN DE VEN Cornelis, Eindhoven
VANDKUNSTEN, Copenhague
VASCONI Claude, Paris
VERLIEFEN Michel, Bruxelles
WHITE Stephen, Londres
ZILLICH Chnd, Berlin ■

(p. 77-78-79-80)***

L'URBANITÉ : UN MOYEN DE TRANSFORMER LA RÉALITÉ URBAINE PAR PIERRE SANSOT

Nous sommes quelques-uns à souhaiter que cette urbanité s'accomplisse et quoi de plus naturel si on reconnaît qu'elle est bienfaisante ! Puisqu'on évoque à son sujet le respect de soi et des autres, la délicatesse dans nos relations avec autrui, la tolérance, on en conclura qu'il s'agit d'une vertu, d'une qualité, autant que d'une manière d'être, ou d'un « habitus ». Il est vrai que l'on peut adoucir la connotation éthique de ce terme : il s'y prête de lui-même ; il évoque dans la vertu ce qu'elle a de plus aimable, de plus attrayant, le souci des formes et de l'élégance, plutôt que l'accomplissement d'un devoir contre-nature, une entente spontanée, chaleureuse, une sorte de tact qui nous soustrairait aux maladrotes par lesquelles nous mettons à mal autrui. Cette urbanité à laquelle nous reconnaissons une valeur extrême, même si elle n'a pas tout à fait disparu, même si elle est encore présente, ne possède pas toute l'emprise souhaitable, puisque nous parlons de la remettre à l'honneur. On s'interroge sur les moyens les plus efficaces de la réinstaurer par des mesures politiques, par des opérations municipales réfléchies, par des luttes urbaines plus incisives. Or, *tenter de préciser une stratégie, avoir à choisir entre plusieurs procédures, c'est reconnaître implicitement que la valeur désirée est loin de s'incarner dans le présent et à nouveau il apparaît que nous avons affaire à une notion plutôt normative que descriptive.*

On peut nuancer cette opposition et l'on affirmera qu'il vaut mieux raisonner en termes opérationnels. Au fond, le concept « d'urbanité » serait un moyen commode de mieux penser et transformer la réalité urbaine. D'autres concepts ont eu, ont encore, leur importance comme celui de lisibilité ou d'aménagement ou d'optimisation économique, mais parce qu'ils n'ont pas donné les résultats escomptés, nous sommes tentés de les récuser ou pour le moins de les mettre à la disposition de ce terme plus généreux et plus englobant d'urbanité : un Idéal Régulateur. Cette remarque ne manque pas d'intérêt dans la mesure où elle déplace le problème. Elle semble surmonter l'antique dilemme du politique et de l'éthique, de l'efficacité et de la moralité. Nous aurions enfin un idéal qui ne demeure pas purement au niveau des intentions les plus pieuses et les plus stériles, et qui peut constituer un terrain commun de discussion entre les aménageurs, les architectes, les élus politiques, les populations concernées et les chercheurs en sciences sociales. ■

EXTRAIT DE L'ARTICLE INÉDIT DE PIERRE SANSOT PUBLIÉ EN EXTENSO DANS LE CATALOGUE DE L'EXPOSITION « A LA RECHERCHE DE L'URBANITÉ »

INTERVIEW DE MARCO POLO SUR L'URBANITÉ PAR LUCIANA MIOTTO* ET JEAN-PIERRE MURET

L.M. : Marco, tu as vu nombre de contrées, pourrais-tu me dire, au travers de tes souvenirs, ce que représente pour toi l'urbanité ?

M.P. : Il est vrai que j'ai vu un Empire qui ne le cédait point aux Romains, mais si tu me questionnes sur l'urbanité, je ne peux que me référer aux villes italiennes.

Pour moi leur urbanité est dans leurs espaces mesurés, ramassés dans des murailles qui les défendent de l'extérieur, de l'infini. A l'intérieur il y a des lieux privilégiés, comme les places, lieux de rencontres et d'échanges, lieux où se manifeste le plus le sentiment collectif.

La place du « Campo » de Sienne, par exemple, est le symbole même de la ville. Au moment du « palio » c'est le théâtre de la participation collective, du « vivre la ville ». Les « contrades » siennoises sont un peu comme vos « comités de quartier » ; il ne peut y avoir de villes sans cette expression de groupes restreints, marquant le territoire, où ils vivent tous les jours de leur empreinte. Mais je crois que l'urbanité de ces villes est aussi due à l'autonomie des formes : l'aménagement des espaces est spontané, il se forme et il se modifie avec l'usage.

L.M. : Veux-tu dire par là que l'architecture ne compte pas dans l'urbanité des villes du Moyen Âge ?

M.P. : Non, je ne veux pas dire cela, je voulais seulement te faire remarquer que les édifices, les monuments, même les plus symboliques comme la cathédrale ou le palais communal, ne sont pas des « objets abstraits », mais font partie d'une continuité urbaine ; eux-mêmes engendrent la qualité de l'espace environnant.

L.M. : Mais les tours de S. Gimignano, par exemple, sont aussi des éléments d'urbanité ?

M.P. : Je crois. D'abord parce qu'elles caractérisent physiquement la ville, et puis parce qu'elles expriment leurs propres tensions internes (luttres entre puissances ou possédants citadins). Tout cela est autant de marques, autant de signes qui font qu'une ville n'est jamais semblable à une autre.

L.M. : Pourquoi ne parles-tu jamais de Venise ?

M.P. : Tu la connais autant que moi ! Mais je veux revenir à ta première question, justement en parlant d'elle. L'urbanité d'une ville est faite de différentes choses. Je me rappelle par exemple, dans mon quartier de Rialto, le bruit qui la caractérise, ce bruit de marché qui s'ajoute à celui propre à la ville : le pas des hommes, les échos sous les arcades, l'imperceptible bruit des rames dans l'eau, le fracas des ondes sur les murs des maisons... les bruits dans le brouillard.

Et les odeurs ! Le marché des fruits et légumes répand les différentes odeurs des saisons et cela s'ajoute aussi à l'odeur propre de ma ville : un mélange de terre et de moisi, de sous-bois et de lagune... Tu vois, l'odeur est tellement importante pour le souvenir d'une ville, comme pour le souvenir d'un amour...

Vous, qui parlez tant d'urbanité, vous ne devriez pas oublier ces dimensions. ■

* Historienne d'architecture à l'université de Vincennes et co-réalisatrice de l'exposition d'architecture de la Biennale de Paris.

(suite de la 1^{re} colonne)

La pratique semble s'amorcer d'une architecture urbaine à tendance démocratique qui abolit l'urbanisme et privilégie la relation. L'habitant et l'architecte paraissent négocier et confronter des demandes complémentaires qui s'associent dans le projet sans s'y annuler. Notre réalité fractionnée, notre univers médiatisé retrouvent les identités éparées dans une architecture du cumul et du collage. Mais cette espérance qui ne nie pas la volonté du mouvement moderne de peser sur le monde doit le prolonger dans la réalité. Lentement, dangereusement, en conjuguant l'invention créatrice et l'invention participative. En sachant que la ville est toujours une question en attente. ■

* Co-fondateur en 1969 du centre de création industrielle (C.C.I.), conseiller auprès de la Biennale de Paris pour l'exposition d'architecture.

EXTRAIT DE L'ARTICLE INÉDIT DE FRANÇOISE BARRÉ PUBLIÉ EN EXTENSO DANS LE CATALOGUE DE L'EXPOSITION « A LA RECHERCHE DE L'URBANITÉ ».

A LA RECONQUÊTE DE L'URBANITÉ

PAR RENÉ SCHOONBRODT*

Savoir faire la ville, savoir vivre en ville — ce qui définit l'urbanité — est un processus continu que l'histoire des travaux de l'Atelier de Recherche et d'Action Urbaine (A.R.A.U.), à Bruxelles, illustre bien. Autrement dit, l'A.R.A.U. n'a pas su tout de go renverser les principes fonctionnalistes de la Charte d'Athènes selon lesquels le meilleur mode d'urbanisation réside dans l'application stricte de zonage : « habiter, travailler, se récréer, circuler ». C'est progressivement que s'est dégagée une doctrine de plus en plus forte de l'urbanité au contact de problèmes concrets. A l'origine, deux thèmes étaient mis en avant : démocratiser le processus de décision en urbanisme et développer une autre image de la ville. La démocratisation du processus de décision n'a pas pris la forme d'une revendication autogestionnaire. C'est la capacité de contrôle de la population sur les décisions qui a d'abord été mise en avant, dans une sorte de correspondance avec les revendications du monde du travail portant sur le contrôle de l'économie. Les méthodes du contrôle ne sont pas uniques. Un plan d'occupation des sols a permis de mettre en place des procédures de publicité obligatoire dès qu'il est envisagé de déroger à l'affectation principale du quartier. En ce cas, les autorités publiques ont l'obligation d'entendre les habitants et les associations qui le demandent. Les décisions prises aux divers stades de la procédure sont connues. Cette capacité d'action toute nouvelle est en place depuis 1979 : il aura fallu près de dix ans de lutte, menée finalement par tous les comités, pour l'obtenir (...).

L'image de la ville que l'A.R.A.U. a développée, s'est construite à travers chaque recherche et chaque action concrète, conduisant petit à petit à une vision cohérente de l'avenir de l'urbanité. Ainsi, il faut argumenter pour faire comprendre qu'il convient d'habiter en ville. Spontanément, la conscience collective pense plutôt le contraire : « le bonheur de la famille se réaliserait mieux sinon à la campagne, du moins dans la verdure ». Il faut retourner l'expression selon laquelle la ville est le lieu de la solitude, et de l'aliénation, de la désintégration sociale et personnelle. L'apport théorique le plus important de l'A.R.A.U. (dont les sources se trouvent chez Lefebvre, Castells, Lojkin, Harvey, Rémy) est que la ville est un lieu qui donne du pouvoir, une structure spatiale de pouvoir dont il ne faut pas se laisser déposséder sans perdre du pouvoir. Habiter en ville, c'est bénéficier directement des équipements de la ville. Construire des logements en ville, c'est les construire au cœur des équipements qui donnent du pouvoir.

Allant plus loin, mais la démonstration est peut-être trop rapide, les processus multiples qui conduisent à mettre les bureaux en ville en chassant l'habitant, augmentent le pouvoir des sociétés occupant les bureaux, et excluent de l'urbanité les habitants. La ville donne du pouvoir. Il faut bien autre chose pour désaliéner la classe ouvrière (revenus, formation) ; l'A.R.A.U. le proclame aussi. Mais ce que l'A.R.A.U. dit et répète — avec un écho grandissant dans les milieux progressistes — c'est que l'accaparement des équipements collectifs urbains par les bureaucraties privées et publiques conduit au renforcement du pouvoir de ces dernières sur la totalité de la population. Et d'ailleurs, plus on a besoin de la ville, plus on en est exclu, au stade actuel du développement sociétaire.

Cette doctrine, née de la pratique des luttes urbaines et du travail théorique, éloigne l'A.R.A.U. des considérations annexes, telle l'animation urbaine, l'esthétique. Là n'est pas le véritable enjeu. Ce ne sont pas les conceptions urbanistiques seules qui organisent l'exclusion des habitants de la ville. C'est toute la société post-industrielle qui le veut. D'autres ont montré le pourquoi et le comment de ces processus qui, il faut encore le souligner, ont reçu tout le concours voulu des autorités politiques bruxelloises et belges. La structure économique contemporaine, axée sur la division internationale du travail tout autant que sur l'internationalisation des capitaux, réclame un type d'aménagement qui lui donne du pouvoir et qui lui permet d'assurer le contrôle des réactions de l'ensemble du corps social. Bruxelles, ville internationale, colle à cette structure spatiale du capitalisme transnational. Elle en est l'agent vecteur. Pourtant, le démantèlement des structures nées dans les premières vagues de l'industrialisation de Bruxelles sises dans la partie ouest et nord surtout, pose à la population des problèmes graves. L'A.R.A.U., en revendiquant la mixité des fonctions urbaines dans les opérations de reconstruction des quartiers vise essentiellement à recréer des possibilités d'emplois adaptés à la demande de la population et à ses besoins, en créant les structures spatiales nécessaires à cet effet. Parti du souci de protéger la fonction faible, le logement, l'A.R.A.U. aboutit ainsi à poser la question de l'emploi industriel, et propose d'agir en recréant des structures spatiales d'accueil.

Enfin, la question des transports et la fonction des communications dans la ville. A la recherche d'une doctrine, l'A.R.A.U. a d'abord mis en avant la lutte contre les voies de pénétration : autoroutes urbaines et voies express. Résistance et combat quotidiens ; le cerbère a plus d'une tête et les multiples tactiques de l'Administration des Routes plus sinueuses que les avatars de Vichnou ! Le programme de l'A.R.A.U., qui est celui de tous les comités est d'empêcher la réalisation de travaux qui poussent les habitants hors de la ville ; voies de sorties, en réalité, plutôt que voie de pénétration ! Transformer les routes en rues : cela paraît simple. Mais tout concourt à ce qu'il en soit autrement (...).

Les recherches de l'A.R.A.U. ont permis de dégager une observation fondamentale : les transports en communs tels que ceux conçus et gérés à Bruxelles ont le même effet destructurant de la ville que les autoroutes urbaines. La doctrine dégagée permet de dire que la voie clé d'analyse — celle de l'urbanité — est de diminuer toute circulation, privée et publique. Moins on circule, mieux c'est ! Mais cela n'est possible que par la reconstruction de la ville sous la forme de quartiers mixtes, de places et de rues ; cela implique l'abandon radical de l'urbanisme et de l'architecture fonctionnalistes. Mais l'image de la ville qui découle de cette doctrine sur l'habiter, sur l'économie et sur la circulation ne renvoie-t-elle pas à des formes urbaines trop peu novatrices ? Cette question est peut-être liée à la profession d'architecte et à ses angoisses. Elle n'est pas posée par les habitants (...).

La conquête de la ville, de l'urbanité au sens propre, est une lutte exigeante, dure parfois ; elle consomme temps et énergie. Seule cette lutte sauvera la civilisation urbaine ; elle seule permettra la non-dissolution de la culture européenne dans le magma de la société industrielle.

Sauver, et développer l'urbanité en reconstruisant la ville, lieu du pouvoir et de pouvoir des habitants, tel est bien le projet de l'A.R.A.U.

Pour l'avenir, plus encore que pour le passé. Une voie semble s'ouvrir : plonger plus profondément dans la vie concrète des quartiers, avec prudence et précaution, afin d'élargir la simple perspective de l'aménagement pour atteindre la polyvalence de la vie urbaine, la richesse de l'urbanité. ■

* Président de l'Atelier de Recherche et d'Action Urbaine (A.R.A.U.) à Bruxelles.

EXTRAIT DE L'ARTICLE INÉDIT DE RENÉ SCHOONBRODT ÉDITÉ EN EXTENSO DANS LE CATALOGUE DE L'EXPOSITION « A LA RECHERCHE DE L'URBANITÉ »