



HAL
open science

La “ composition urbaine ” : paradigme perdu d’une lecture hâtive du classique de K. Lynch, *The Image of the City* (1960)

Daniel Pinson D. Pinson

► To cite this version:

Daniel Pinson D. Pinson. La “ composition urbaine ” : paradigme perdu d’une lecture hâtive du classique de K. Lynch, *The Image of the City* (1960). Louis Hincker (dir.). *Penser la composition urbaine (xvIIIe-xxe siècle)*, (Actes des congrès nationaux des sociétés historiques et scientifiques)., Éd. du Comité des travaux historiques et scientifiques, pp.93-105, 2013, ISSN : 1773-0899. hal-01121127

HAL Id: hal-01121127

<https://hal.science/hal-01121127v1>

Submitted on 27 Feb 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Titre de la communication :

La « composition urbaine », paradigme perdu d'une lecture hâtive du classique de K. Lynch : *The Image of The City* (1960) par Daniel Pinson, Université d'Aix-Marseille¹

Résumé :

On ne retient généralement de l'ouvrage classique de Lynch, *The Image of The City* (1960) que la partie relative (II-III) aux enquêtes et aux esquisses de plans reprises par les géographes, voire les urbanistes, pour en faire des « cartes mentales ». Il s'agit d'un usage réducteur de la recherche de Lynch. Sa finalité est bien, en effet, en prenant appui sur trois villes américaines et en scrutant l'« *imageability* » dans la relation entre l'objet et le sujet, de penser les structures matérielles d'une forme urbaine qui fassent sens pour le citadin (partie IV). Il est vraisemblable que Lynch a été un précurseur presque trop précoce et il fallait que *l'urban design*, le *design* urbain ou le projet urbain se dégagent de la gangue académique de la « composition urbaine » et renouent avec une prise en considération de la compétence habitante pour que le sens dont Lynch charge la forme urbaine puisse retrouver écho chez les architectes et urbanistes.

Kevin Lynch est en France associé aux « cartes mentales »...

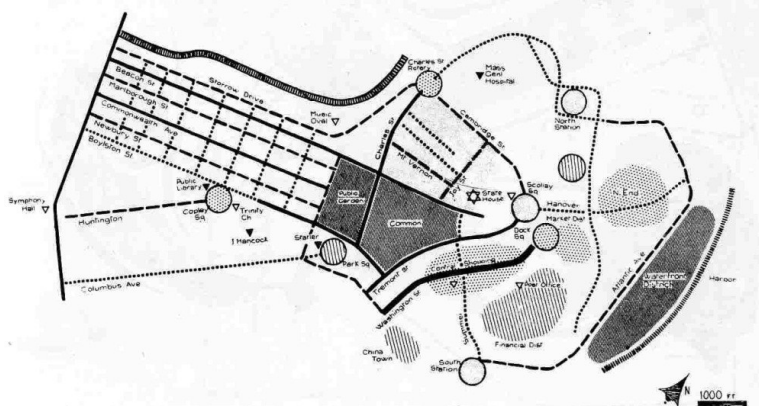
On oublie qu'il a joué un rôle important en matière d'*Urban Design* et que son ouvrage majeur « L'image de la ville » (1960), traduit en français en 1969, presque 10 ans après sa parution, se termine par une conclusion concernant la « composition urbaine » : « L'existence d'un art de la composition urbaine hautement développé, est liée à la génération d'un public critique et attentif. Si l'art et le public progressent ensemble, alors nos villes seront une source quotidienne d'agrément pour le plus grand nombre de leurs millions d'habitants. »

Mon intention ici est de mettre en relief deux dimensions particulières de cette contribution théorique de Lynch :

- le fait, d'abord, que ses enquêtes sur les images mentales ne constituent pas le terme de sa recherche : sa visée concerne le travail sur la production de la « forme urbaine » (c'est le titre du dernier chapitre de son livre) ;
- le fait, ensuite, que, sur un sujet qui est habituellement affaire de spécialistes, il en appelle aux habitants, non seulement pour qu'ils parlent de leurs perceptions et de

leurs représentations de la ville (Ill.1), mais pour qu'ils deviennent en quelque sorte des acteurs de cette composition et pas seulement les consommateurs de l'image de la ville. C'est ainsi que j'entends la dernière phrase de son dernier chapitre sur « La forme de la ville » : « ... l'embellissement... d'une ville, peut par lui-même, être un intensificateur de l'énergie et de la cohésion civique ».

FIG. 36. — L'image de Boston telle qu'elle ressort des esquisses de plans.



¹ Merci aux amis qui ont lu mon ébauche et y ont apporté leurs remarques.

Pour ces deux aspects, Lynch me paraît occuper une place essentielle dans la théorie de l'urbanisme, dont les conséquences en terme de formes urbaines n'ont peut-être pas été tirées jusqu'au bout sur le vieux continent, et je voudrais saisir l'occasion du colloque sur la composition urbaine pour y voir plus clair sur une oeuvre dont j'ai fait usage dans mes recherches et auquel je fais systématiquement référence dans mon enseignement.

Pour y parvenir, en plus de ma lecture de l'ouvrage et la connaissance du contexte de sa rédaction-traduction-diffusion, à laquelle j'ai contribué (notamment en travaillant sur la fin des CIAM), la thèse qu'a soutenue Clément Orillard en 2010 à l'Université Paris 8 : « Kevin Lynch et l'Urban Design, Représenter la perception de la ville (1961-1964) » m'a apporté beaucoup d'éléments du contexte de travail de Lynch me permettant de mieux cerner sa contribution.

Quelques mots en préambule sur la composition et les définitions qui lui sont associées.

La composition urbaine est pour l'urbaniste le travail de mise en forme de la ville. La composition est un terme employé dans divers domaines de création : littéraire, picturale, musicale. Chacun a pratiqué la composition française au cours de sa formation de lycéen. C'est sans doute dans le domaine musical qu'il est le plus couramment utilisé et le terme composé auteur-compositeur auto-qualifie souvent des gens du monde de la chanson. Mais le mot a d'autres sens et à propos de la ville il peut tout aussi bien concerner sa « composition sociale » ou à la suite d'un événement sa recomposition (physique ou sociale). La composition urbaine renvoie en général (P. Pinon, J.-P. Lacaze...) au travail de combinaison des éléments constitutifs de la forme urbaine, les voies et les constructions en tout premier lieu.

Mais cet assemblage est moins dans cette acception un travail de montage technique ou financier (c'est le travail des ensembliers urbains) qu'un travail de nature artistique à la manière du compositeur de musique. C'est dire aussi si le terme est utilisé avec méfiance, sinon avec prudence par des professionnels de l'urbanisme dont la crédibilité est aujourd'hui associée à leur qualité de « technicien ». Une évolution incontestable si l'on se rappelle le début du siècle qui, peu familiarisé avec le terme nouveau d' « urbanisme », apparu en 1910, a recours, dans ce qui est considéré comme la première grande loi d'urbanisme, la loi Cornudet de 1919, au terme d' « homme de l'art ».

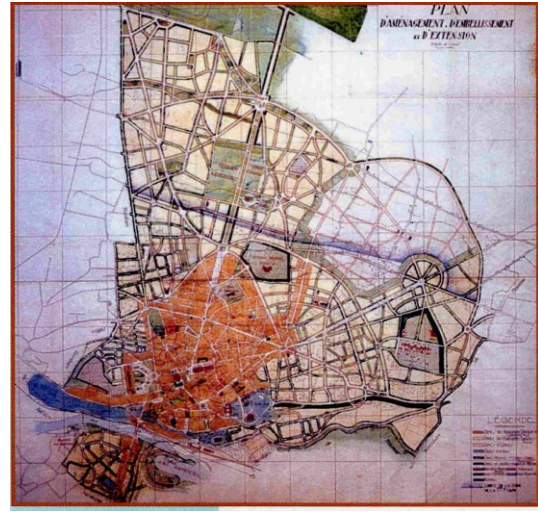
Quoi qu'on pense, ce travail existe dans sa dimension artistique, comme celui du musicien ne peut exister qu'avec des outils et des techniques permettant de produire des sons avant de pouvoir les assembler en mélodie et harmonie. Mais il est vrai que l'urbanisme engage trop l'humain, la place des hommes dans la ville pour qu'on puisse le laisser au bon plaisir du demiurge. Le temps des Sixtes Quint, des Louis le Grand et des Le Corbusier est révolu, du moins dans les démocraties.

Aussi un terme alternatif a besoin d'être trouvé. Et à ce propos il semble que la culture anglo saxonne, avec la racine *design*, qui associe le dessein et le dessin, dispose d'un éventail de possibilités plus grand : *civic design, city design, urban design...*

Nous verrons ainsi, au fur et à mesure de l'avancée de notre réflexion l'intérêt du terme composé et composite français de Design urbain auquel ont recours aujourd'hui les Québécois, les raisons pour lesquelles nous leur avons emprunté ces termes dans nos pratiques de formation à l'urbanisme et ce qu'ils peuvent devoir à la contribution de Lynch. Un regard s'impose au préalable en ce qui concerne la situation française et le sort qu'ont réservé les milieux de l'architecture et de l'urbanisme français à la composition urbaine dont on peut dire qu'elle a, au cours d'une assez longue période, subi une sérieuse éclipse.

Eclipse de la composition urbaine : Les raisons supposées d'une amnésie

Déjà pratiquée en France dans la ville classique du XVIII^e siècle (Ill. 2), la composition urbaine a eu en effet ses heures de gloire, après Haussmann, à la fin du XIX^e siècle,



(Ill. 2 et 3 : Plan Maréchal, pour Nîmes, XVIII^e et PAEE de Pau, 1928, par Léon Jaussely)

lorsqu'une nouvelle génération de brillants élèves des Beaux-Arts sont passés de l'échelle de l'édifice à celle de la ville et qu'ils se sont intéressés à la ville industrielle, à son aménagement, à ses extensions et à son embellissement. Appuyés sur le Musée Social, se sont ainsi révélés les Tony Garnier, Henri Prost, Léon Jaussely (Ill. 3), Donat Alfred Agache, Jacques Gréber, qui, inventant l'art urbain, l'ont illustré un peu partout dans le monde. Les plans élaborés procèdent d'une attention à la ville réelle, qui tient le plus grand compte de son histoire et des besoins des populations nouvelles qui s'y agglomèrent.

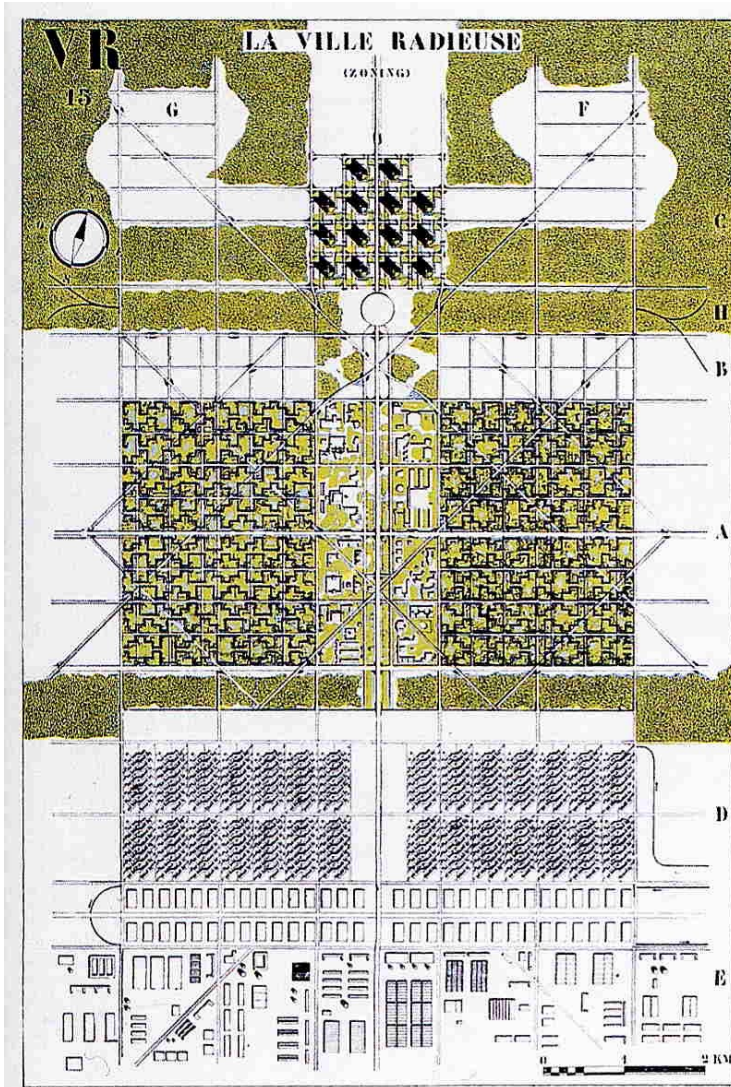
Cette vision « culturaliste », pour reprendre le qualificatif de Françoise Choay, s'oppose à la vision utopiste, en fait atopique, qui va bientôt penser la ville de trois millions d'habitants (Le Corbusier, 1935) (Ill.4), sans ce *genius loci* (génie du lieu) dont parlera plus tard Aldo Rossi, revenant sur les traces de Lavedan et Lewis Mumford. La composition, on peut le dire en ces termes, disparaît devant l'organisation de la ville. Elle en distribue les fonctions de manière séparée : habiter, travailler, circuler, se récréer, comme si la géographie des lieux se réduisait à un sol disponible, sans la moindre aspérité, de quelque nature qu'elle soit, topographique ou sociographique.

Ainsi s'est imposée une ville qui, et surtout en France, plus qu'en plan (ou en master plan) s'est traduite en schémas de disposition des activités, dont les SDAAM (Ill. 5), et les SDAU ont été la meilleure illustration (exemple de celui de Nantes-Saint-Nazaire).

Le monde anglo-saxon a été moins affecté par l'influence du Mouvement moderne et d'une certaine manière, cette influence a dû s'accommoder d'une tradition anglaise théoriquement plus solide. Si Léon Jaussely a traduit et introduit Raymond Unwin (*L'Etude pratique des plans de ville*, 1909), il est bien plus, comme la plupart des tenants français de l'Art urbain, un praticien qu'un théoricien, à la différence d'Unwin.

Composition urbaine et Urban Design : deux contextes opposés

Deux options vont faire diverger la composition urbaine et l'*Urban Design*, celles des modèles auxquels vont s'apparenter l'Amérique du Nord, d'une part, et la vieille Europe, d'autre part.



Villes satellites, par ex. :
siège du gouvernement
ou centre des études so-
ciales, etc.

Note : Les petites plaques
jaunes sont une erreur de
clichage: les remplacer
par du vert.

La cité d'affaires.

La gare et l'aéroport.

Les hôtels.
Les ambassades.

L'habitation.

Les manufactures.

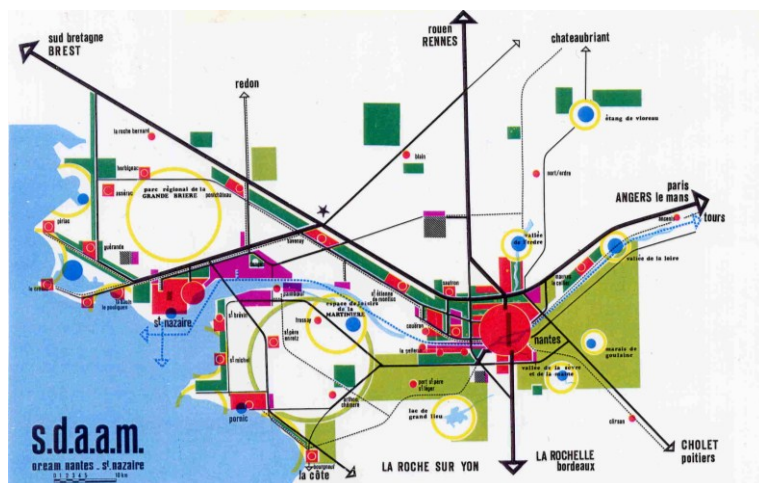
Les entrepôts généraux.

L'industrie lourde.

Note : Comme il a été dit
déjà, planche V. R. 13,
page 16B, le développe-
ment biologique de la
ville peut aussi s'opérer
d'un seul côté de l'axe
vertical, latéralement.
(Question de topographie,
présence d'un fleuve, etc).

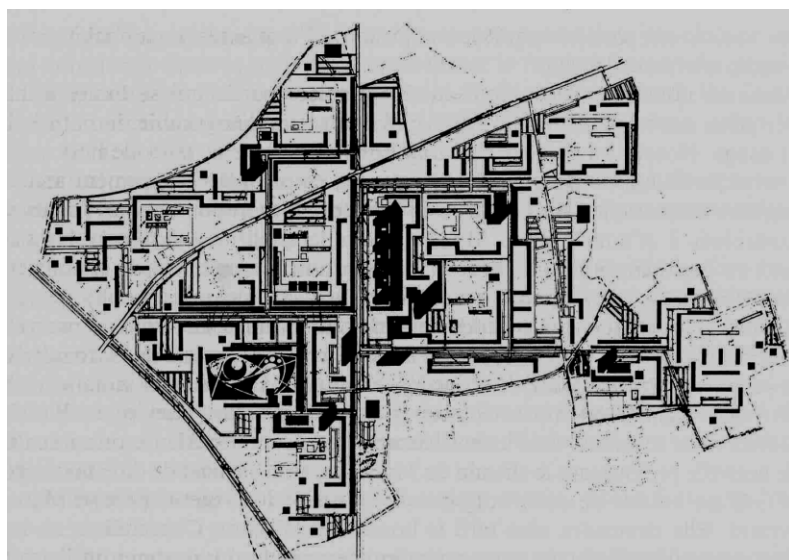
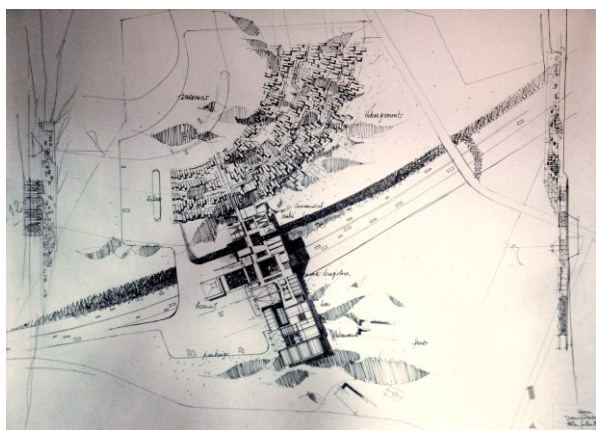
SYNTHÈSE : LA VILLE RADIEUSE

Malgré la domination de la pensée organisatrice, fonctionnelle, les préoccupations de composition urbaine ne seront à vrai dire jamais totalement abandonnées : la force de la tradition des Beaux-Arts imprègne trop la formation des architectes (Ill. 6), pour qu'elle disparaisse totalement de la conception des grands ensembles qui leurs sont confiés dans les années 1960. C'est dans cet esprit, avec cette culture profondément inséminée dans les ateliers par des maîtres qui y ont été rompus, que sont dessinés, comme des compositions architecturales de grande échelle, les plans de ZUP (cf. celui de Nantes-BelleVue conçu par Marcel Favraud (Ill. 7), ou celui de Valdegour Pissevin à Nîmes conçu par Xavier Arsène Henri).



Le retour à une plus grande légitimité de la composition urbaine va renaître dans les années 1975, lorsque l'« italoophilie » (Jean-Louis Cohen) va s'exprimer à la faveur de la découverte des travaux des Italiens en morphologie urbaine. Ces travaux ne sont pas étrangers à l'abandon dans lesquels se trouvent les villes historiques, voire à l'agressivité dont elles sont les victimes du fait des

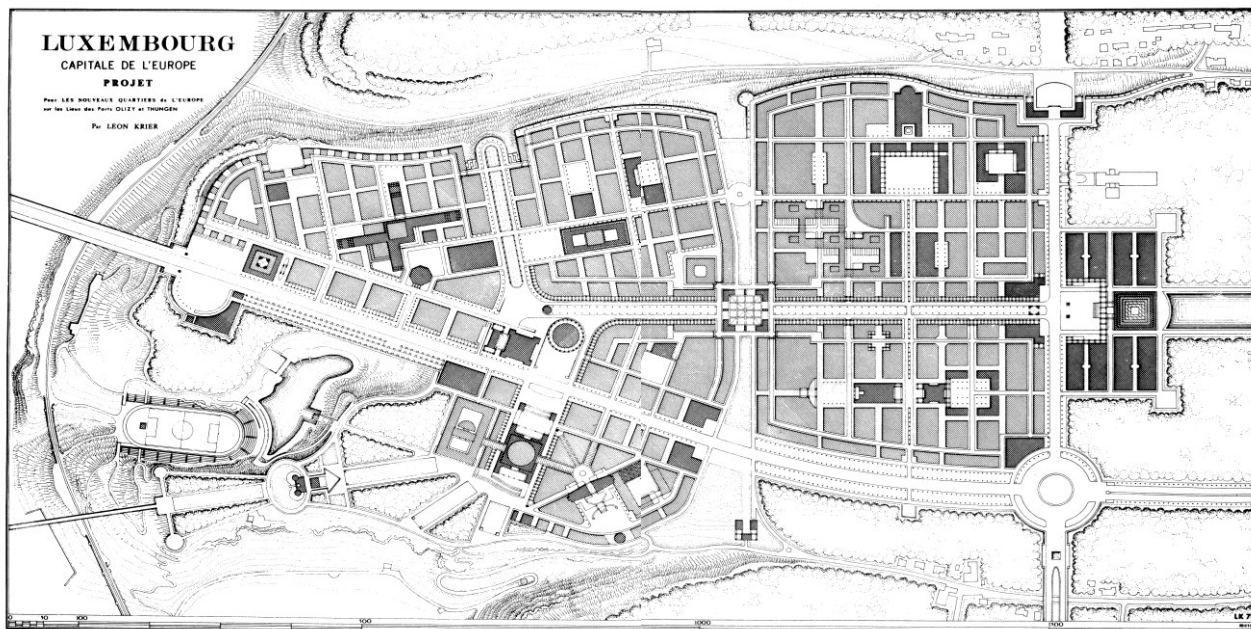
rénovations brutales qui les frappent à la faveur du discrédit que porte le Mouvement moderne sur les tissus anciens. Ces circonstances favorisent l'apparition, dans les universités italiennes, et les écoles d'architectures qui en dépendent, d'un courant d'étude dont les attendus ne sont pas tant des visées opérationnelles que des visées de connaissance. Pour la raison qu'il a été traduit en français et que j'en ai une meilleure connaissance, je citerai l'ouvrage « L'architecture de la ville » d'Aldo Rossi (1966, traduction française 1981) dont l'ambition est explicitement la construction d'une science des faits urbains. Sans trop entrer dans les nuances qui font différer son approche de celle d'autres travaux de cette école, on peut souligner en quoi la théorisation qu'il porte, où les notions de type et de morceau de ville sont centrales, s'inscrit dans une école de pensée qui vise à repenser la ville à partir de son histoire et du procès historique de sa fabrication.



(Ill. 6 et 7 : Concours Labarre, ENSBA, D. Pinson 1967, ZUP Nantes-Saint Herblain, M. Favraud, 1964)

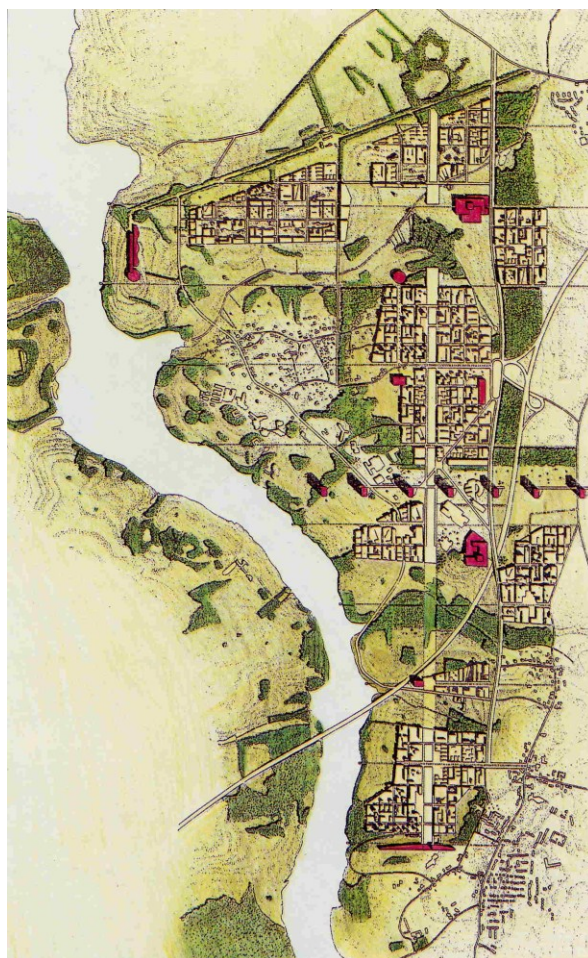
L'école morphologique qui se forme en France peu de temps après procède d'un même type de préoccupation. Le travail sur le quartier des halles de Françoise Boudon (sous la direction d'André Chastel), comme celui sur l'îlot de Panerai, Castex et Depaule, s'appuient sur des éléments de la forme urbaine (le parcellaire, l'îlot), dont sont observés la prégnance ou la déconstruction sur le temps long de l'histoire urbaine.

La notion de projet urbain à la française, née dans les années 1980, en résulte dans ses expressions diverses, et plus largement, voire antérieurement, les manifestes qui se sont exprimés en faveur de la « reconstruction de la ville européenne ». La traduction formelle qu'en a donnée Léon Krier (Ill. 8), pour la recomposition du plateau des institutions européennes dominant Luxembourg en est une belle illustration (certes exagérément « haussmannisante »), et particulièrement du point de vue de la composition urbaine (Ill. 9). Celle que conçoit C. de Portzamparc un peu plus tard pour la technopole de Nantes, point de départ de son idée des îlots libres de la ville de l'Âge III n'est pas moins intéressante : elle pense cette nouvelle extension à l'échelle de l'agglomération nantaise par l'axe Bretagne - qui met en relation l'ensemble de la composition avec la tour Bretagne, édifice, sinon remarquable, du moins emblématique de la ville moderne (Ill. 10). Cette composition urbaine (Ill. 11) est par ailleurs adaptée à la qualité environnementale particulière du lieu où s'implante le nouveau quartier : dans un paysage remarquablement boisé en bordure de rivière (l'Erdre) dont la qualité naturelle est menacée par un mitage rampant...



(Ill. 8 : Projet pour le plateau de Luxembourg, Léon Krier, 1978)

Dans cette approche de la forme urbaine, les catégories manipulées restent la plupart du temps assez éloignées de considérations relatives à la manière dont les populations vivent les formes urbaines. Si des études ont été menées sur l'habitation et les capacités qu'ont leurs occupants à donner sens ou non à leurs espaces (Raymond-Haumont), elles n'ont pas vraiment d'équivalent pour la ville ou ses quartiers. Certes la période des luttes urbaines qui coïncident avec ces réflexions donnent lieu à des actions qui embarquent d'une certaine manière les positions des défenseurs de la ville historique et la défense de modèles qui reviennent à l'îlot. Mais cette défense ne trouve guère d'argument autre que celui de l'opposition au modèle fonctionnaliste. On peut citer à ce sujet ce que propose Aldo Van Eyck à Amsterdam dans les années 1975 et l'expérience de l'Alma Gare à Roubaix² à la même époque. (On sait la regrettable dérive ultérieure de ce dernier exemple, pour des raisons bien plus liées à la gestion qu'à la forme urbaine du quartier).



(Ill. 9 : Atlanpole de Nantes, Portzamparc, 1985)

² Collectif, *Roubaix Alma-Gare, Lutte urbaine et architecture*, Editions de l'Atelier d'Art urbain, Bruxelles, 1982.

Une appropriation décalée

On peut donc considérer qu'à cette époque, la recherche de Lynch est pratiquement la seule qui s'occupe de la forme urbaine, de la perception de la ville dans son ensemble à partir de la lecture qu'en font les habitants.

Cependant son influence est plus effective dans le domaine des sciences sociales que dans celui de la composition urbaine. La référence aux travaux de Lynch, lorsqu'ils sont mentionnés, renvoie en effet essentiellement à l'image de la ville et on reprend volontiers les cinq éléments qu'il a isolés : les voies (c'est la traduction française de *path* dans sa version initiale de 1969 ; C. Orillard traduit à juste raison par « parcours »), les limites, les quartiers, les nœuds et les points de repères pour appliquer sa méthode à des quartiers soumis à l'étude et pour lesquels on s'intéresse aux représentations qu'en ont les habitants. En géographie comme en urbanisme, plus qu'en architecture, cette méthode est utilisée et donne parfois lieu à des utilisations repensées. C'est ce que nous avons

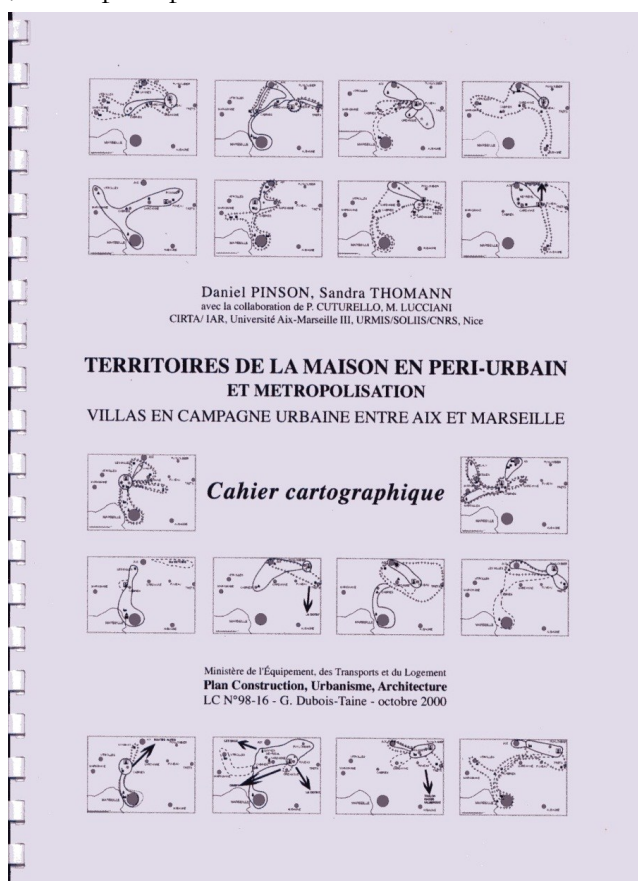
fait, avec Sandra Thomann, pour étudier les pérégrinations des périurbains de la région d'Aix (*La maison en ses territoires*, 2002) (Ill. 12) et la série cartographique qui en résulte nous a ainsi permis de distinguer dans les territoires pratiqués, les deux catégories du « péridomestique » et l'« hypermétropolitain » (Ill. 13).

Ces méthodes apportent, à la connaissance des habitants et de leurs pratiques et surtout à celle de leurs sentiments d'appartenance, un éclairage que les méthodes sociologiques classiques sont bien en peine de fournir tant l'espace reste souvent pour elles une dimension secondaire.

Par-delà ces considérations relatives à la mise en évidence des territoires vécus, l'idée que l'on se fait généralement de Lynch est donc celle d'un urbaniste qui s'est intéressé aux perceptions comme chercheur sans autre but que de dévoiler les éléments de la forme urbaine sur lesquels se cristallisent l'attention de l'habitant.

C'est réduire la perspective de Lynch qui, en fait, nourrit l'ambition de renouveler le travail de conception de la forme urbaine dans un contexte de profonds changements dans les villes et dont témoignent celles, importantes mais contrastées, qu'il étudie : Boston où il réside, Jersey City et Los Angeles. Ici c'est moins une ville historique menacée qui est placée sur le devant de la scène que des agglomérations dont la dimension métropolitaine en gestation est troublante.

En étudiant de manière approfondie la genèse de l'*Urban Design* né en Amérique du nord dans l'entre-deux guerres, les chercheurs dont Kevin Lynch est l'héritier, les moyens mis à



leur disposition par les deux principales fondations existantes (Rockefeller et Ford) et les deux universités qui portent ce type problématique tout en ayant des entrées sensiblement différentes (MIT et Harvard), Clément Orillard apporte dans sa thèse des clés de compréhension de la tradition urbanistique originale qui se forme au lendemain de la guerre, croise les apports des sciences cognitives et celles des *humanities* et conduit à la création du *Joint Center for Urban Studies* en 1959.

On voit ainsi se mettre en place des écoles d'architecture qui se détachent de l'influence des Beaux-Arts, ouvrent des divisions d'urbanisme qui deviennent souvent des départements en position institutionnelle équivalente au département d'architecture et se dédoublent parfois en départements d'*urban planning* et d'*urban design*.

La tenue des *Urban Design Conferences* mises en place par José Lluís Sert à partir de 1956 structurent les échanges entre différentes universités appelées à enseigner l'urbanisme dans une liaison assez étroite avec les milieux professionnels également présents lors de ces réunions.

La thèse montre bien aussi le cheminement personnel de Kevin Lynch, concrètement formé à l'architecture dans des études chaotiques et dans l'agence de FL Wright dont il finira par partir, supportant difficilement sa « philosophie individualiste ». Il en restera sans doute une sensibilité plus portée vers les évolutions de la ville en devenir qu'un attrait pour la ville historique comme celui dont s'éprennent beaucoup d'architectes du vieux continent. Dans « L'image de la cité », le thème de la cité dont la destinée est liée à celle de l'automobile est présent dans le choix de Los Angeles, intuition confirmée dans la matière des interviews passés par Lynch : « Le trafic automobile et le système des autoroutes étaient les thèmes dominants des interviews » (p. 48) et dans son dernier chapitre centré sur la forme de la ville en termes de conception, Lynch n'hésite pas à dire : « La région métropolitaine est aujourd'hui l'unité fonctionnelle de notre environnement, et il est désirable que cette unité fonctionnelle puisse être identifiée et mesurée par ses habitants » (p. 131).

Relire et utiliser Lynch, le lire jusqu'au bout...

D'une certaine manière la thématique de l'automobilité qui émerge de l'approche de Lynch ne trouve encore guère écho, en France, dans les années 1975. L'année 1975 est justement classée « Année européenne du patrimoine » et le regard est bien plus dirigé vers les centres historiques abandonnés ou menacés que vers un étalement urbain au stade du balbutiement avec le début du départ des classes moyennes des grands ensembles pour l'accession à la maison individuelle. On peut voir là une des raisons de l'intérêt mitigé que rencontre Lynch en Europe. A l'inverse, la leçon de la vieille Europe et de Florence où il a passé une année, semble pour Lynch et pour le lecteur américain auquel il s'adresse en 1960, un exemple à méditer : « En tant que monde artificiel, la ville devrait ressembler, en ce qu'ils ont de meilleur, à ces exemples [la Toscane a été abondamment citée, D.P.] : fabriquée par l'art, façonnée pour des buts humains. » (p. 111).

Le dernier chapitre de Lynch est en conséquence un ensemble de propositions découlant des résultats empiriques issus des études sur les trois villes retenues. Les voies (parcours), surtout, puis les autres éléments, font alors l'objet de recommandations, « d'indications sur l'art de la composition de la forme urbaine ». Elles constituent « Les qualités de la forme » (p.123) et se déclinent en 10 « catégories » : 1. La singularité, 2. La simplicité de la forme, 3. La continuité, 4. La dominance, 5. La clarté des liaisons, 6. La différenciation directionnelle, 7. Le champ visuel, 8. La conscience du mouvement, 9. Les séries temporelles, 10. Dénominations et significations. Il n'est pas possible de les développer ici. Retenons cependant, au-delà de quelques catégories assez difficiles à appréhender, que le

déplacement dans la ville sous ses différentes formes, piétonne et mécanique, trouve une place importante dans cette vision de la ville en développement et qu'elle annonce des travaux ultérieurs de Lynch ou d'autres chercheurs qui ont pu apporter, dans le même ordre de préoccupations, des contributions originales (*Learning from Las Vegas*, Izenour, Scott Brown & Venturi, 1972).

Une dernière partie propositionnelle (et non normative) moins instrumentable

La dernière partie de l'ouvrage de Lynch est sans doute celle dont la mémorisation, le passage dans la culture savante, est la plus fragile car, à la différence de la partie empirique relative à la saisie de l'imagibilité, elle transite par des recommandations assez générales qui ne sont pas directement opératoires ou instrumentables comme le sont les parties précédentes, pour pouvoir être immédiatement utilisables ou reproductibles.

Par ailleurs, si les premières peuvent assez directement intéresser un éventail de sciences humaines et sociales qui vont de la psychologie à la géographie en passant par la sociologie et l'anthropologie, la dernière ne peut intéresser que ceux qui, ingénieurs, architectes et paysagistes, plus généralement créateurs, designer, sont dans ce que J.-L. Lemoigne appelle l'*ingenium*, concept repris du savant italien Vico. Au moment où Lynch rédigeait cette partie, et encore en 1976, lorsque l'ouvrage a été traduit en français, le monde savant déniait la capacité de cette démarche à faire science, reconnaissant aux seules disciplines d'observation, celles du laboratoire et de la mise en scène des phénomènes, initiées avec le plan incliné de Galilée, la capacité à formuler les lois donnant la vraie traduction des logiques de fonctionnement de ces phénomènes. Cette restriction a depuis été levée et la culture scientifique délègue aussi aux démarches de projet, d'innovation et de simulation, la capacité à enrichir la connaissance, à émettre des conjectures acceptables (cf. Edgar Morin, Isabelle Stengers, Bruno Latour).

Or précisément la pénétration de cet ordre de recommandations, préalablement instruites par une démarche sur la forme urbaine puisant sa matière dans ce qu'un dévoilement par les sciences de l'humain peut mettre à jour des pratiques et des représentations habitantes, est de toute évidence malaisée dans un milieu tant académique que professionnel alors peu familiarisé et intéressé (dans les années 1970) par les sciences sociales.

Peut-être aurait-il fallu avoir recours à des outils plus directement opératoires pour mieux faire admettre les 10 catégories dégagées par K. Lynch, ou d'autres inspirées par une démarche comparable, pour parvenir à mieux les diffuser et à mieux les intégrer dans la pratiques de la composition urbaine : souvent ces grilles et diagrammes (je pense à celle de Geddes : *Folk, Work, Place*) ont un effet stimulant, quasi ludique, dans le *process* de pénétration des idées.

Cependant je crois plus volontiers, comme j'ai déjà pu le dire à propos de l'usage, à la capacité de pénétration d'une acculturation longue (enseignement, publication, traduction...) de travaux abordant la formation de l'espace dans sa relation au social, comme le travail de Lynch. Il faut bien entendu en faire une vraie lecture, ce qui signifie attacher de l'importance aux sources et références employées par l'auteur : porter attention à l'importance que Lynch a donné à la psychologie – qui est peut-être la discipline que les institutions souhaitaient qu'il mobilise -, mais peut-être encore plus à l'anthropologie et aux récits vers lesquels Lynch s'est senti attiré pour pouvoir nourrir son cadre de pensée (cf. Orillard, p. 439) et dont il parle de manière assez développée dans ses annexes. Tout ceci montre l'ampleur du travail de formation à accomplir, mais il est en même temps la condition pour que le discours de Lynch puisse trouver résonance dans la culture des architectes et que ces derniers deviennent réellement sensibles aux enjeux de sens, pour une population, que constitue la fabrication physique des espaces de la ville.

On peut penser que l'oubli relatif qui a frappé Lynch par ceux-là mêmes auxquels il s'adressait directement vient de la conjonction des facteurs que je viens de recenser. Il m'a pourtant été donné de retrouver la présence de la pensée de Lynch dans le travail que Thomas Sieverts a consacré à l'Entre-ville³ en 2001 (traduction française en 2004).

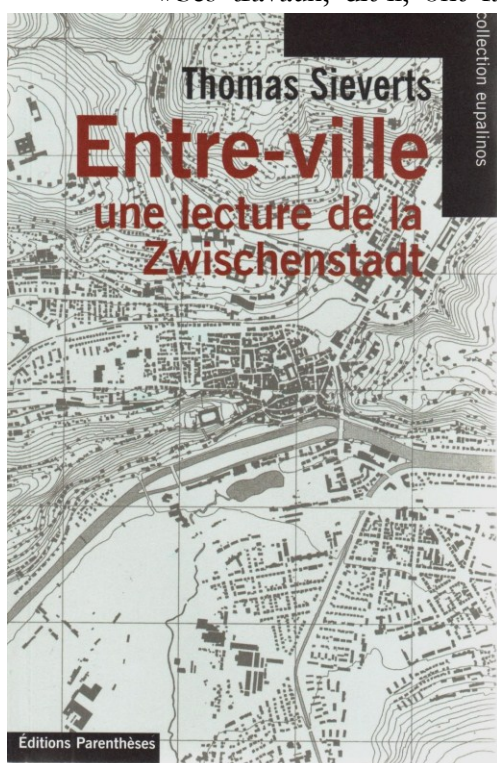
Un oubli réparé par Thomas Sieverts

Dans son ouvrage sur la *Zwischenstadt* (Ill.14), Thomas Sieverts a réparé l'amnésie qui s'est abattue sur la pensée de Lynch et sa réactivation par les architectes et les urbanistes. Dans le chapitre 4 de son ouvrage, il rappelle, en 2001, ce qu'il considère comme les « contributions [théoriques] des professionnels de l'architecture et de l'urbanisme » et il dit avec insistance que s'il en fait une présentation, c'est pour inciter à leur lecture (« le tour de ses classiques », p. 128). Parmi les auteurs anglo-saxons qu'il mentionne, et ils sont les seuls, dit-il, car le type de problèmes soulevés par l'étalement urbain est d'abord né en Amérique du nord, Kevin Lynch occupe une place essentielle : « Kevin Lynch représente, pour moi, l'auteur le plus significatif quant à l'aménagement de la *Zwischenstadt* ».

« Ses travaux, dit-il, ont fait éclater le cadre traditionnel de l'*Urban Design* qui, en tant qu'architecture de la ville, se limitait auparavant à constater certaines relations entre les rues, les places et quelques ensembles plus complexes.

Une conception invariable se retrouve dans les travaux de Lynch portant sur la forme et le projet : celle qui lui fait considérer comme un espace de vie l'ensemble constitué par la ville et sa région... Les nouvelles découvertes faites à cette occasion sont restées très actuelles. Elles valent à leur auteur d'être, à juste titre, considéré comme un des classiques de l'urbanisme. Il subit d'ailleurs le sort de tous les classiques : la pensée de Lynch n'est plus que très rarement invoquée dans les débats contemporains...

Kevin Lynch a démontré que la ville ne peut se comprendre autrement que comme une interaction entre l'environnement avec ses habitants. Nous voilà contraints d'intégrer les habitants comme un facteur correctif incontournable face à des démarches professionnelles parfois unilatérales, et ce, non seulement pour vérifier une analyse, au sens des sciences sociales mais aussi et surtout, afin d'obtenir de leur part, par une sensibilisation active, une participation non moins active » (p. 125).



Les charrettes et la co-conception (les ateliers populaires et collaboratifs) pour faire revivre le design urbain

Finalement le travail de l'urbaniste, aujourd'hui, en France, reste à distance de l'expression habitante dont la prise en compte reste assez marginale, cantonnée dans les stades inférieurs de l'implication : ceux de l'information et de la consultation ; il est rare qu'elle glisse vers les stades supérieurs de la concertation, voire de la participation. Cette perspective reste souvent une intention et la prégnance de la culture du « faire pour autrui » domine sur celle du « faire avec ».

³ Sieverts, Thomas, *Entre-ville, une lecture de la Zwischenstadt*, Ed Parenthèses, Marseille, 2004 (Edition originale en allemand : Bâle, 2001).

Les expériences restent rares et limitées⁴. Les expériences nord-américaines de l'*empowerment* vont probablement plus loin, notamment celles des « charrettes » et on peut citer comme exemples les démarches participatives dans lesquelles est impliqué le GIRBa de l'École d'architecture de l'Université Laval de Québec⁵. Certes, pour certains projets (Pacte Myrand), l'échelle d'intervention, celle du quartier est souvent plus aisément maîtrisable que celle d'une ville (Ill. 15). La contribution des habitants est alors plus à même d'être intégrée dans le processus de conception, le « savoir éthique » et/ou le « savoir esthétique » portés par le citoyen pouvant alors participer de cette « intersubjectivité » spécifique de l'agir communicationnel inspiré de Jürgen Habermas, à côté des « savoirs scientifiques » des chercheurs et des « savoirs instrumentaux » des professionnels, tel que le formalise le GIRBa⁶.

On trouve donc ici, en prolongement de nouvelles problématiques dont on repérait déjà les bribes dans d'autres travaux (Fathy, Turner), comme celles de la gouvernance et du développement durable, un travail de Design urbain, sous la forme d'une Charrette d'une



Figure 23 : Plan d'ensemble du quartier universitaire au terme du développement.



durée de deux jours (très ponctuelle dans le travail collaboratif beaucoup plus long – plusieurs mois - du Pacte Myrand), dont l'objectif est de définir « un document d'intention dont l'image des lieux qu'on souhaite collectivement voir se développer dans le sens des consensus atteints et dans le respect du contexte existant » (Ill. 16),.

Un tel propos montre que la voie tracée par Lynch, pour comprendre la lecture des espaces, puis leur écriture, c'est-à-dire leur composition, trouve ici un niveau certain de réalisation, plus d'un demi-siècle après la parution de son ouvrage le plus connu.

Domazan, 2 – 15 avril 2012.

⁴ On peut citer l'ouvrage dirigé par M.-H. Bacqué et Y. Sintomer, *La démocratie participative inachevée, Genèse, adaptations et diffusions*, Adels, 2010 et « CAUE & Concertation... pour une vraie participation », Université d'été, UR CAUE Languedoc Roussillon, Montpellier, 2011.

⁵ Le Pacte Myrand concerne l'aménagement d'une emprise foncière disponible sur le site de l'Université Laval de Québec : http://www.girba.crad.ulaval.ca/Articles/PACTE_Plan%20quartier_Rapportfinal.pdf

⁶ DESPRES, C., VACHON, G., FORTIN, A., "Implementing Transdisciplinarity: Architecture and Urban Planning At Work". In N. Janssens & I. Doucet (Eds) *Transdisciplinary Knowledge Production In Architecture And Urbanism, Urban and Landscape Perspectives*, 2011, Volume 11, 33-49, DOI: 10.1007/978-94-007-0104-5_3.