



HAL
open science

Arts

Daniel Pinson D. Pinson

► **To cite this version:**

Daniel Pinson D. Pinson. Arts. Jean-Marc Stébé, Hervé Marchal. Traité sur la ville, PUF, p. 513-560, 2009, Sociologie urbaine, 978-2-13056233-7. hal-01131537

HAL Id: hal-01131537

<https://hal.science/hal-01131537v1>

Submitted on 16 Mar 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.

ARTS

par Daniel Pinson

(in J.-M. Stébé, H. Marchal (Ed.), 2009, *Traité sur la ville*, Paris : PUF, Chapitre X, p. 513-560)

L'art *dans* la ville est à distinguer de l'art *de* la ville. Ce dernier résulte du travail de l'« homme de l'art », un qualificatif largement employé au début du siècle dernier, pour désigner le maître d'oeuvre en architecture comme en urbanisme. Il est tombé en désuétude lorsqu'une autre conception de l'art, celle du Mouvement moderne, formée par les avant-gardes des différents pays de l'Europe au lendemain de la première guerre mondiale, imposa l'« esthétique de l'ingénieur » de Le Corbusier (1923). A partir de là se répandit une conception de la ville où la technique et les performances que lui ouvrait la science moderne devinrent les moteurs de sa fabrication. Une longue période de critique et de polémiques, largement liée à la remise en cause d'un certain type de progrès, permet de dire qu'aujourd'hui un nouvel art de la ville, donnant une large place au paysage, au retour de la nature en ville, tend à se répandre, répondant ainsi à une nouvelle sensibilité des architectes, des urbanistes et des paysagistes, mais aussi des citadins. Ces derniers, bien plus qu'autrefois, font entendre leur voix dans la définition du cadre de vie, du « cadre de ville », pourrait-on dire, auxquels ils aspirent. Ainsi l'art *de* la ville constitue-t-il, sous cet angle, une part essentielle de l'art *dans* la ville. Il se manifeste à travers la composition d'ensemble de la ville comme celle de ses quartiers, les architectures, grandes et petites, qui en forment les pleins, et le traitement, minéral et végétal, de ses espaces publics, qui en forment les vides. Mais on ne peut résumer l'art dans la ville à son urbanisme, ni à ses architectures, pas plus d'ailleurs qu'à une statuaire qui, faisant alterner les obélisques, les représentations équestres ou les mobiles, apporte à la ville une structure de permanence et permet aux citoyens du monde de reconnaître les villes et d'en faire des lieux uniques entre tous. Car l'art dans la ville est aussi celui des événements ponctuels qui changent, pour un jour ou pour une période plus longue, le « visage » d'une ville et participent non moins que sa structure permanente de l'identité de cette ville. Pour ne prendre qu'un exemple que chacun a en tête : Venise ne serait pas Venise sans ses canaux ni sans son carnaval. Cet exemple entraîne en même temps la question suivante : l'événement que constitue le Carnaval est-il au même titre que la *Mostra* une activité artistique ? Ces deux dimensions, en tout cas, l'art *de* la ville et les arts *dans* la ville, retiendront notre attention et seront « traitées » dans ce chapitre¹. Nous aurions pu y ajouter encore l'art *et* la ville, tant certaines activités créatrices, en particulier la littérature (H. et G. Menegaldo, 2007) et le cinéma (Jousse et Paquot, 2005), ont fait de la ville un autre personnage de leurs fictions ou de leurs évocations, de Godard à Gracq. Quelque part, « La forme d'une ville » (Julien Gracq, 1985) exprime et traduit ces créations.

En tout état de cause, la ville est bien, en premier lieu, de par l'accumulation et l'arrangement des édifices au bord d'un réseau de places et de voies -qui se renouvellent bien plus lentement que les premiers-, une immense exposition d'oeuvres, qui ne sont pas toutes, loin s'en faut, des œuvres d'art. Il semble cependant qu'avec le temps, et le travail incessant d'adaptation de la ville par ses édiles et ses habitants, la ville dans son ensemble constitue un artefact qui puisse être considéré comme une œuvre d'art. La ville est ainsi, d'une certaine manière, un gigantesque musée de plein air, et, parce que visité et surtout habité, vivant. Il pourrait cesser de l'être, du moins dans certaines de ses parties les plus anciennes -comme l'est devenue le forum romain- pour peu qu'on laisse s'installer, par exemple, une certaine conception du patrimoine qui tend à faire des villes -et Venise n'y échappe pas- bien plus des lieux de voyage que de résidence. Nous nous intéresserons donc aussi à cet aspect des villes qui concerne leur patrimoine et le confronte à des entreprises contemporaines dont on peut interroger la finalité. En contrepoint seront présentées les initiatives de ceux qui veulent sortir l'art du carcan des formes stéréotypées et le rapprocher des gens ordinaires en investissant l'espace public, mais aussi des lieux que la ville a abandonnés tels que les friches laissées par la première industrie.

Théories et modèles architecturaux de la ville

L'art de faire la ville, sa fabrication, comme activité empirique ou réfléchie, constitue l'art de la ville et aboutit, avec l'œuvre du temps et des hommes, à la formation, quelque part, d'une ville d'art, toujours singulière.

La ville « palimpseste », œuvre d'art collective du temps long

Ce résultat se fait en réalité avec l'aide du temps, qui est aussi celui qu'en font des générations de citadins : la ville de Chandigarh, construite en Inde par Le Corbusier sur la demande de Nehru dans les années 50, n'a pas, sinon auprès de quelques admirateurs du grand architecte, le prestige de Venise dont l'architecte est un collectif bien difficile à identifier. On peut donc dire que la ville d'art est l'art de la ville comme production multi-séculaire, accumulation de couches et d'édifices successifs dont il reste toujours, à la manière d'un palimpseste (Cornu, 1980), une trace, un tracé. Cette production a en effet connu dans chaque cité des épisodes de grande intensité et d'autres d'effacement presque total : les transformations de la ville obéissent souvent bien plus aux dynamiques internes ou externes des sociétés qu'à une volonté portée par une autorité reconnue. La ville, cet

¹ Les illustrations envisagées ont été abandonnées : un moteur de recherche permet aujourd'hui d'accéder à une

« objet de nature et sujet de culture », comme l'a si bien caractérisée Cl. Lévi-Strauss, a en maints endroits connu, par les faits de guerre ou de renaissance économique, des périodes de reflux comme d'expansion sur lesquelles la communauté que constitue la cité a peu d'emprise. Un événement relativement récent comme la chute du mur de Berlin, volonté longtemps réprimée du peuple allemand, a conduit à des bouleversements institutionnels (Berlin redevenue capitale) et physiques tout à fait étonnants : le bâtiment-pont du nouveau parlement allemand, qui relie les deux parties de Berlin là où le mur longeait la rivière Spree pour séparer la ville, en donne une très belle illustration architecturale.

Le génie du lieu et le plan de la ville

Le hiéroglyphe utilisé par les Egyptiens pour représenter la ville, un cercle divisé en quatre quartiers, symbolise le modèle de la ville close, avec son centre, ses rues principales et son enceinte circulaire. La ville est ainsi dessinée dans ses grands traits pour plus de deux millénaires², avant que la révolution de la mobilité, pressentie par Ildefonso Cerda, l'urbaniste du Barcelone de la seconde moitié du XIX^e siècle (1867), n'en remette en cause la représentation figée et ne pose en principe le mixte de mouvement et de repos qu'est la ville.

L'esthétique de la ville commence donc par son « plan », son organisation d'ensemble. Pierre Lavedan, comme Lewis Mumford, avait noté, entre les deux guerres, le fait que la ville, dans sa globalité, et par son « plan », était une œuvre d'art. Au-delà du modèle universel qui caractérise la forme urbaine et que de nombreux théoriciens utopistes de la Renaissance italienne jusqu'à Le Corbusier et sa ville de trois millions d'habitants, tenteront d'affranchir d'un territoire toujours singulier, chaque ville portent en effet sa propre marque, celle qui puise au « génie du lieu » où elle a été fondée (Aldo Rossi, 1966). Avec la saturation par l'homme d'une « *terra incognita* » qui lui a réservé pendant des siècles de merveilleuses découvertes, la production continue de la ville d'aujourd'hui ne lui laisse pour s'étendre que des marges à la configuration plus banale, alors que la fondation de la moindre ville, sur le vieux comme sur le nouveau continent, s'est effectuée à l'origine en un lieu sublime. De ce lieu il convient mieux de retenir ici, dans ce chapitre consacré à l'art dans la ville, les vertus d'accueil que les fonctions de défense. Le « génie du lieu », son caractère unique déforment heureusement le modèle de la ville pour former un « plan » qui précisément n'est pas plan et se donne à voir dans les méandres et les accidents du territoire où s'est établie la cité. Rome ne serait pas Rome sans la courbe du Tibre ni ses sept collines, New York ne serait pas NYC sans la presqu'île de Manhattan et Marseille ne serait pas Marseille sans la calanque du Lacydon et l'amphithéâtre du Massif de l'Etoile.

La composition urbaine

Le Mouvement moderne, nourri du spatialisme grec qui pense la régulation de la société par la géométrie de l'*isonomia* (Vernant, 1965), un quadrillage du territoire qui en aplanit, y compris au prix de travaux titanesques, les « irrégularités » et les inscrit dans une grille exprimant par sa régularité l'égalité démocratique, a largement ignoré la diversité des territoires comme celle des êtres humains. Il a poussé à la caricature une esthétique occidentale cartésienne qui, jusqu'à Haussmann, savait concilier le génie du lieu et la composition de la ville. Car le plan de la ville, s'il doit au génie du lieu (dont le choix est déjà un acte volontaire), doit aussi à une mise en ordre, à un tracé, à une « composition » qui, en plus de donner sa « place » aux activités de la cité et à la vie de ses citoyens, tente de donner sens à l'espace de la ville, à l'alternance des pleins et des vides, à l'association du minéral et du végétal, du public et du privé.

L'une des plus grandes et des plus décisives entreprises de composition urbaine est l'œuvre du Pape Sixte-Quint. Importante car elle permit de redonner à Rome en ruines après la chute de l'Empire l'éclat qu'elle se devait d'avoir comme ville sainte, siège du plus haut dignitaire de la communauté catholique. L'engouement pour la découverte de la perspective permit d'en appliquer les règles pour concevoir un plan qui, en mettant en relation visuelle les principales églises de Rome, lui apportaient une unité et une lisibilité qu'elle n'avait pas. Il s'ébaucha à cette occasion un modèle qui, associé aux principes antérieurs de la grille et de la centralité, inspirèrent fortement le plan des villes classiques ou de leurs extensions nouvelles. La figure célèbre du Trident de la Piazza del Popolo, bornée par deux églises jumelles et ouvrant ses trois voies sur le cœur de Rome, fut ainsi reproduite un peu partout dans le monde, portée comme une bonne parole de l'esthétique renaissante. Washington en est un excellent exemple. Haussmann, dont on a souvent sous-estimé l'importance qu'il donnait à l'esthétique urbaine, l'a reprise pour mettre en perspective des édifices majeurs, en particulier les grandes gares, particulièrement significatives de la ville industrielle.

A la fin du XIX^e siècle cette conception dominait largement dans le monde occidental, même si elle faisait l'objet de débats entre ceux qui adhéraient à ses grands principes, élargis à la grande ville industrielle naissante dont Paris constituait, plus que Londres, la figure exemplaire, et ceux qui, comme Camillo Sitte, au moment de la réalisation du Ring après la démolition de l'enceinte qui enfermait Vienne, en critiquait le monumentalisme et préconisaient un urbanisme et une architecture reprenant certaines qualités de l'espace urbain médiéval. Ce dernier avait été en effet pensé, selon Sitte, pour favoriser la vie quotidienne des citadins, leur commerce aussi

² Voir dans ce traité, du même auteur, le chapitre « Histoire de villes ».

bien économique que social et culturel, et non, comme l'encourageait la monumentalité de l'urbanisme haussmannien, pour glorifier le pouvoir en place.

En France, l'École Nationale Supérieure des Beaux-arts de Paris forma au tournant du XXe siècle une jeune génération d'architectes dont la conception de la ville, tout en reprenant certaines idées de Sitte et de ceux qu'il avait influencés, comme Raymond Unwin, l'architecte des cités-jardins anglaises d'Howard, restait cependant nettement inspirée par l'expérience haussmannienne comme parachèvement de la ville baroque puis classique. Cette tendance, dite de l'Art urbain, qui participe du courant culturaliste, eut un indéniable rayonnement dans le monde. Le Lyonnais Tony Garnier, bien que Grand Prix de Rome, avec son projet de cité industrielle (1907), à cette influence et annonce la naissance du Mouvement moderne de Le Corbusier qui s'en réclamera.

Bien que 40 ans nous sépare désormais de la mort de Le Corbusier, on manque encore de recul pour juger de l'apport du Mouvement moderne qui supplanta le courant culturaliste. Certaines oeuvres remarquables de ses protagonistes constituent bien plus des contributions personnelles que des illustrations de la théorie du Mouvement sur la ville exposée dans sa Charte d'Athènes (1933). La Cité Radieuse de Le Corbusier de Marseille appuie cette assertion, alors que la banalisation, voire l'altération des principes de la Charte a conduit aux grands ensembles si décriés. Leur démolition, qui n'a pas commencé sur le sol de son principal pourvoyeur : la France, mais aux Etats-Unis avec l'implosion, en 1972, à Saint Louis aux USA, de la cité Pruitt Igoe construite 22 ans plus tôt, reste l'objet de vives polémiques entre ceux qui en sont partisans et ceux qui dénoncent le crime patrimonial de cette politique.

Des « toits de Paris » au Skyline

Un détour américain s'impose ici. Un nouveau modèle de ville, moins actif dans le discours que dans l'audace architecturale de ses gratte-ciel, va bouleverser la forme de la ville, non pas dans ses périphéries, comme le Mouvement moderne, mais dans ses espaces centraux. Une certaine différence s'introduit ici en regard de la conception qui dominait le vieux continent et qui réservait plutôt aux édifices du pouvoir et de la religion le privilège de la monumentalité, cette dernière s'affirmant autant par la masse du bâtiment que par sa hauteur. L'élévation des gratte-ciel new-yorkais est largement déterminée par les dimensions de la grille, comme par la rareté et la cherté des emplacements (Clément, Guth, 1995), mais leurs promoteurs en font aussi des symboles érectiles au même titre que ceux qui, de tous temps, en détachant l'homme de sa condition terrestre, lui ont donné des illusions de puissance ou d'ascension, ponctuant les territoires en autant d'œuvres artistiques, de repères et de célébrations profanes ou sacrées, phalliques ou culturelles. New York engage ainsi la concurrence urbaine des tours qui ne concernera d'abord que le nouveau monde, donnant à la ville américaine son originalité, et, en même temps, un modèle et un symbole de la réussite économique en une époque où la puissance des multinationales semble en mesure de supplanter le pouvoir des Etats. L'épisode dramatique de l'effondrement des *Twin Towers* de Yamasaki, le même architecte dont les grands ensembles furent les premiers à être démolis, ne fit qu'accentuer la portée symbolique de ces tours, désignées comme expression de l'arrogance de la plus grande puissance du monde (Baudrillard, 2002). L'indignation des New Yorkais s'est manifestée dans leur regain d'expression lors des nombreux concours lancés pour le choix du nouveau projet à l'emplacement de *Ground Zero*. Celui-ci s'est arrêté sur la réalisation d'un jardin commémoratif à l'exact emplacement des *Twin Towers* et, à sa périphérie, d'une série de tours dont la plus élevée, due à l'architecte Daniel Libeskind, dépassera, avec ses 541 m (soit 1.776 pieds : année de l'indépendance américaine) la hauteur des jumelles disparues (410 m) et portera un nom hautement symbolique : la Tour de la Liberté. Ainsi le moment d'hésitation qui s'empara des promoteurs pour réduire la hauteur des tours, pour des raisons de sécurité, n'aura été que de courte durée.

Aujourd'hui, la ville américaine n'a plus l'apanage des tours ; depuis longtemps, bien d'autres villes d'Extrême Orient, Hong-Kong la première, sur son étroit territoire, ont multiplié la construction des tours et depuis à peine une dizaine d'années les pays du Golfe persique, saturés de pétrodollars, Dubaï en tête, ont emboîté le pas de cette frénésie érectile. Les villes du Vieux Continent, restées un temps à l'abri ou à l'écart, sont désormais gagnées par cette poussée : les grands noms de l'architecture mondiale rivalisent pour la construction des tours qui, malgré leur apparente similitude de forme, parviennent à se distinguer par leur texture et leurs effets lumineux, comme le « concombre » de Foster à Londres et la Tour Agbar de Nouvel à Barcelone.

Par leur taille considérable, solitaire ou multipliées, les tours, ces « icônes urbaines » pour reprendre les termes de Larry Silverstein, le principal promoteur du *World Trade Center* de Manhattan, ont un impact décisif sur le profil des villes, comme si la silhouette de ces dernières, si souvent représentées au début de la Renaissance (on pense à Florence ou à Delft) par les voyageurs terrestres depuis les hauteurs d'une éminence leur permettant d'avoir une vue à « vol d'oiseau », était devenue l'appréhension immédiate, dominante et presque banale de l'image urbaine dès le moment où l'arrivée des voyageurs s'effectue non plus par la gare centrale et les faubourgs mais par la voie des airs qui ménage souvent, entre deux nuages inopportuns, une vue d'ensemble des métropoles de destination.

Naissance d'un nouvel art du paysage urbain ?

A cette esthétique d'ensemble en répond pourtant une autre qui appelle une approche architecturale et urbaine plus discrète et plus modeste, moins asservie au coup d'œil comme au coup financier qu'attentive au confort quotidien ; elle n'a fait que grandir au cours des décennies récentes. Alors que la première dépend d'une puissante initiative, plus souvent privée que publique, étant donné la fonction principalement tertiaire que servent les tours, voire muséale ou médiatico-commerciale d'autres édifices moteurs du renouveau urbain, à l'exemple de la Fondation Guggenheim à Bilbao et du *Sony Center* de la *Potsdamer Platz* de Berlin, l'esthétique du quotidien, celle du piéton-résident, en appelle plus volontiers à la puissance publique pour la raison qu'elle a charge d'entretien de la plupart des vides : voies, places et jardins qui constituent l'essentiel de l'espace public. Cependant la coopération du public et du privé dans ce domaine tend de plus en plus à se développer comme le montrent les exemples déjà cités du jardin de *Ground Zero* et de la *Potsdamer Platz*.

L'espace public comme mise en relation des architectures particulières

En associant les architectures particulières et en exigeant d'elles le respect de règles en matière de façades, la puissance publique contrôle à travers l'espace public les élévations, les reculs et les prospects, les modénatures, les percements et les encorbellements, la nature et la couleur des matériaux, autant de « contraintes » dont peuvent se plaindre certains architectes, mais qui ont pour objet d'assurer une qualité de l'espace urbain subordonnant les caprices individuels aux aspirations communautaires des citoyens-citoyens.

Kevin Lynch, un urbaniste américain, en s'intéressant à l'« imagibilité » de la ville auprès de ses habitants, avait déjà soulevé deux ou trois questions que la grande architecture ne se posait pas : celle du sens de la ville pour celui qui l'habite ou la traverse, celle de l'importance de ce sens pour l'« homme de la rue », comme l'on dit si bien, et celle des catégories identifiées par lui qui rendent solidaires la moindre architecture particulière des autres éléments qui font la ville : voies, limites, nœuds, quartiers, repères. Une telle approche, dont la finalité était, en plein moment de bouleversement de la ville américaine, celle de repenser la composition urbaine, contribuait à effacer la distinction entre architecture mineure et architecture majeure. Elle questionnait aussi la séparation de l'architecture d'autres aspects de la forme contemporaine des villes, notamment tout ce qui participe à son espace public, et particulièrement ses « ouvrages d'art » qui sont loin de l'être toujours : routes, ponts et autoroutes ; elle posait finalement la question du sens, pour l'homme, d'une ville de plus en plus ouverte, par ses infrastructures, aux machines.

La restitution, à la société des hommes, de l'espace public, espace d'accumulation hétéroclite des architectures particulières, des réseaux et des engins motorisés, n'a été engagée qu'à la fin du millénaire passé. Il lui a été demandé de redevenir avant tout l'espace du citoyen, espace d'un être social ayant dans l'espace public d'autres rapports qu'avec sa machine, et avec la ville un autre rapport qu'intermédié par l'automobile. Cette reconquête de la ville s'est ainsi faite au profit du piéton, marcheur, badaud et interlocuteur ; elle a une dimension esthétique, et pas seulement esthétique, car la finalité recherchée n'est pas seulement celle de l'œil, mais bien celle du corps dans son intégr(al)ité.

Il a fallu pour cela, dans les champs de l'architecture et de l'urbanisme, avoir raison des thèses du Mouvement moderne. Ces dernières ont en effet voué aux gémonies la ville ancienne et ses « rues corridors » en lui substituant une « ville machiniste ». Les grands ensembles en sont l'avatar, indifférents aux architectures déjà là, à l'histoire urbaine accumulée. Un système de voies hiérarchisées fait disparaître la rue, voie éminemment urbaine, qui ménageait un ensemble de fonctions bien plus étendu que la seule circulation : le commerce, la flânerie, la conversation, etc., tandis que l'empilement répétitif des logements dans les barres et les tours les additionne dans un espace vert indéfini, ni jardin, ni parc, entre-deux sensé assurer la pénétration du soleil dans des immeubles dits « orientés ». L'archétype en est le Plan Voisin dessiné par Le Corbusier dans les années 1920 pour le centre de Paris ; sa pâle réplique, engagée dans le quartier d'Italie 40 ans plus tard, ne pourra être achevée du fait de l'hostilité de l'opinion. La folie machiniste a causé des dommages qu'il est aujourd'hui à la fois coûteux et difficile de réparer comme les autoroutes aériennes de Boston, aujourd'hui démontées, et celles de Marseille, barrière entre la ville et le port, qu'on projette aujourd'hui de démolir.

Au cœur de Paris, le centre Beaubourg (R. Piano et Sir R. Rogers, architectes), lieu dont le succès n'est pas démenti, traduit peut-être la limite que l'architecture contemporaine a su ne pas dépasser pour affirmer dans la vérité de sa construction ce qui donnait sens au projet initial du Mouvement moderne : se débarrasser de l'ornement superflu (« criminel » si l'on suit l'architecte autrichien Adolf Loos réinterprété par Le Corbusier) et avoir recours sans tricherie aux matériaux modernes pour faire une architecture de son temps. Cependant Beaubourg, dans sa relation à la ville historique n'ignore pas l'existence de cette dernière, et, dans son voisinage avec les immeubles de pierre, en respecte le gabarit. L'édifice s'achève en même temps que s'effrite la théorie du Mouvement moderne dans ce qu'elle a de plus fragile : ce qui touche à la ville. Beaubourg exprime à merveille la place, visible dans sa vérité constructive, que les modernes souhaitent donner à la technique, mais il annonce au plan de la forme urbaine la réconciliation de l'architecture et de la ville historique. Pour paraphraser la belle expression de l'architecte Bernard Huet (1986), l'architecture moderne s'était édifiée contre la ville historique, il devint évident qu'il fallait la concevoir dans sa continuité.

L'architecture urbaine

La théorie de l'architecture urbaine a conduit ce projet à travers toute l'Europe et elle a progressivement convaincu le monde, peut-être seulement le temps d'une crise, de la validité d'une approche architecturale qui ne se satisfait plus de penser les édifices comme des objets célibataires, comme des réalisations qui n'ont de continuité logique qu'en regard de l'œuvre d'un architecte, dans son *Press Book*, et qui font le vide de l'espace public pour mieux y être regardées comme une sculpture dont on fait le tour.

L'architecture, certainement, et l'urbanisme, peut-être, ont un statut particulier parmi les arts. Kant dans sa « Critique du jugement de goût » (1790), avait souligné l'aporie qui frappait la production architecturale. Il donnait à cette activité une place qu'il ne situait ni dans les « arts mécaniques », cette part de production des objets du quotidien qui les inscrit dans les usages les plus ordinaires et les confinent dans une forme qui n'est appréciée que pour le service pratique qu'elle rend, ni dans les « arts libres » qui subissent leur destination fonctionnelle pour se hisser à un niveau différent, celui du jugement de goût sans critères, accordant à ces objets une valeur esthétique universelle pour eux-mêmes, pour la beauté de leur forme dans le cas des arts plastiques, indépendamment de leur aspect utilitaire. Or Kant avait noté qu'il était impossible de trancher en ce sens à propos de l'architecture. L'architecte autrichien Adolf Loos, au début du XX^e siècle et après d'autres que la vision kantienne avait influencés au XIX^e siècle, proposa de distinguer l'architecture de la construction, réservant la première au monument, rejetant la maison dans la construction. Mais cette distinction est arbitraire. Le débat reste toujours insoluble et si une certaine conception de l'histoire de l'art y souscrit, l'ethnologie en contredit les présupposés en élevant certains objets produits par des peuples sans « histoire » au rang d'œuvre d'art. On sait la contribution qu'y a apportée pour sa part Claude Lévi-Strauss (1993). Au plan architectural, l'exposition tenue au MOma de NYC en 1964, « *Architectures without architects* » (Rudovsky, 1966), a témoigné du prestige acquis par l'ethnologie au lendemain de la seconde guerre mondiale et montre son influence chez les architectes et les urbanistes. L'intérêt de plusieurs d'entre eux, dont la notoriété et l'influence sont incontestables, pour les travaux ethnologiques est avérée, et l'on peut mettre en bonne place à cet égard le néerlandais Aldo van Eyck, mieux connu pour son œuvre construite, en particulier son immeuble pour mères célibataires à Amsterdam, et Kevin Lynch, cet urbaniste américain, auteur de « *L'image de la ville* » dont nous avons souligné la contribution intellectuelle plus haut.

La fin de l'amnésie historique

L'école italienne de l'approche typo-morphologique de la ville historique, fondée par de Saverio Muratori dans les années 1950, eut précisément le mérite de sortir l'approche architecturale de la seule étude monumentale pour la déployer sur la totalité du corps urbain, en examinant l'interaction entre les édifices, classés selon des critères constructifs, sociaux et esthétiques, et la forme urbaine engendrée par le développement du réseau viaire et l'addition de nouveaux « morceaux de ville ». Le grand historien de l'Art André Chastel en saisit toute la portée en confiant à Françoise Boudon une étude sur la formation du quartier des Halles à Paris (ESC, 1975), à un moment où il était mis à mal par des projets pharaoniques. L'hostilité de l'opinion en eut raison, la puissance publique devant laisser longtemps béante la plaie résultant de la destruction précipitée et inopportune des halles de Baltard, ce « Ventre de Paris » (Zola) construit sous le Second Empire. Prolongeant et théorisant plus avant cette orientation, Aldo Rossi (1966) a appréhendé la ville, saisie dans son ensemble, comme une architecture.

Ce courant de l'« architecture urbaine », en associant l'architecture d'un édifice majeur à l'architecture mineure qui l'accompagne a rejoint l'approche ethnologique de l'art, celle de « l'architecture sans architectes », pour mettre à mal une conception élitiste du grand art, portée y compris par les architectes influencés par le Mouvement moderne. Ces derniers concevaient en effet les grands ensembles comme des compositions architecturales pour elles-mêmes, pensées en dehors de la ville et des aspirations des habitants qui allaient les occuper. Or l'architecture urbaine est précisément apparue sur le socle des luttes urbaines des années d'après 68 (Castells, 1972) qui, en maints endroits d'Europe, se sont opposées à la rénovation urbaine brutale de nombreux quartiers anciens, dont certains de grande valeur historique, comme celui du Marais en lisière des Halles, ou encore celui des Marolles à Bruxelles et ceux de Nieuwmarkt et de Jordaan à Amsterdam. Dans le même sens, la ville de Bologne (Cervellati et alii, 1977) renonça au projet d'extension dessiné par l'architecte japonais Kenzo Tange en « récupérant » le centre ancien en voie d'abandon, dans la plus stricte inspiration des travaux de l'école typo-morphologique et des conclusions prémonitoires du Club de Rome sur la croissance zéro (1970).

Le projet urbain pour une urbanité retrouvée

Cette nouvelle posture a fécondé une démarche inédite à l'époque, celle de la réhabilitation (les Italiens disent du « *recuperato* »), devenue parfaitement classique aujourd'hui dans les pays de vieille tradition urbaine ; elle se trouve également à l'origine de la démarche de projet urbain (Devillers, 1994), aujourd'hui diffusée et banalisée dans la pratique des opérations d'urbanisme d'une certaine ampleur. Par sa propension à une architecture modeste et respectueuse de la ville déjà là, cette tendance s'accorde mieux à la réalisation d'ensembles d'habitat qu'à celle d'édifices singuliers. La démarche de projet urbain parvient cependant à maintenir ses principes malgré le « retour » des artistes que des projets participant à la concurrence des villes, exacerbée par la

mondialisation, remettent sur le devant de la scène. Le plus en vue de ces projets est sans doute le Musée Guggenheim de Bilbao, gigantesque sculpture de titane que l'on doit à l'architecte américain d'origine canadienne Frank Gehry, et dont on sous-estime trop souvent, pour la raison que la singularité du bâtiment est outrancièrement mise en avant, l'intégration à un projet urbain global et complexe engagé avec la politique de revitalisation de Bilbao. Dans ce cadre, et parmi d'autres projets dont celui du métro, le Guggenheim est en quelque sorte le point de focalisation, à une place dans la structure urbaine amplement débattue, d'un édifice sinon monumental du moins parfaitement singulier. Cependant, à bien y regarder, le Guggenheim est respectueux de son contexte urbain, jusque dans sa structure cachée par les plaques de titane, fidèle à la tradition de la construction navale spécifique de Bilbao, reconvertie et mobilisée pour cette occasion dans l'édification d'un vaisseau moderne définitivement arrimé.

Avec le projet urbain, la ville a tendance à être restituée au citoyen comme piéton. Elle l'est véritablement dans les centres historiques reconquis, elle l'est de manière plus ou moins factice dans les grands *malls* des centralités périphériques qui se sont créés pour répondre à l'extension de la ville – ou pour la permettre –, à son éparpillement et au recours inévitable à l'automobile individuelle que provoque cet étalement. La « Leçon de Las Vegas » (Venturi et alii, 1972) analysait déjà, avec une certaine distance désabusée qui n'était pas sans rappeler l'attitude *pop art* d'Andy Warhol, la signalétique marchande, « kitch », de l'entrée en ville. Les panneaux publicitaires y étaient pragmatiquement disposés à l'échelle de temps et d'espace nécessaires à la perception en circulation automobile, préfigurant une organisation sauvage qui s'est par la suite répandue dans le monde entier. Le relâchement de la forme urbaine aux confins de la ville contemporaine permet cette succession de pancartes publicitaires que la densité de la ville rend plus problématique. Cependant la flânerie du piéton ne se limite pas à une appréhension de la ville comparable à celle du conducteur d'automobile, à la seule sollicitation de son œil derrière le pare-brise en direction des enseignes, mais à d'innombrables appels à l'adresse de tout son corps marchant, depuis la plante des pieds qui absorbe les aspérités du pavé jusqu'à l'épiderme qui capte sous les vêtements l'air vif ou brûlant, selon les différents saisons ou moments de la journée. Tout ceci s'accomplit sur un rythme lent qui, loin de réduire la perception de l'environnement à des images fugitives, fait monter, sur les séquences du parcours, des impressions nombreuses, riches de détails, associées et entremêlées, des plus agréables aux plus sordides, mettant en alerte tous ses sens. La concentration d'une telle somme de sensations est poussée à son paroxysme dans cet extraordinaire « champ de mémoire » conçu en 2004 par l'architecte Peter Eisenman pour les juifs d'Europe assassinés (*Holocaust-Mahnmal*). Le passant recueilli s'enfonce entre les 2711 stèles, posées sur 19000 m² arrachés à la spéculation au centre de Berlin, pour y vivre comme une descente dans l'horreur.

Avec la pénétration de la société machiniste jusqu'au cœur de la ville historique, le piéton est devenu un être fragile et exposé, dont la plus ou moins sourde rébellion a fini par être entendue : la dégradation de l'espace public, son usage de plus en plus réservé à l'automobile, la salissure des façades, liée plus certainement aux gaz d'échappement qu'au vieillissement des immeubles eux-mêmes, ont progressivement suscité une prise de conscience des effets pervers du tout automobile. Elle a largement contribué à repenser, en l'intégrant à la démarche du projet urbain, particulièrement attentive aux enjeux de l'espace public comme espace partagé, les systèmes de déplacements en ville, l'a lié aux préoccupations environnementales naissantes et saisi ces occurrences pour repaysager une ville dénaturée.

Vers une ville-paysage ?

Participant d'un éveil international qui se traduit par la tenue de conférences et la création de ministères consacrés à la protection de la nature, hors de la ville, mais aussi dans la ville, les préoccupations environnementales ont renversé les priorités dans les parties les plus centrales de la cité. Réévalué selon ces exigences, qui considèrent le citoyen dans sa corporalité et le détache de sa prothèse automobile, l'espace urbain retrouve une toute autre qualité : les arbres arrachés pour élargir les voies de circulation sont replantés le long des avenues, les voies rapides sont réaménagées en boulevards urbains, les parkings, y compris aériens, sont supprimés pour dégager des places urbaines et y redéployer des terrasses de cafés ou de restaurants, des surfaces asphaltées disparaissent au profit de revêtements pavés ou dallés dont on soigne le carroyage, des espaces plantés sont introduits pour casser l'excès de surfaces minérales, agrémenter et colorer l'espace public, et un mobilier urbain fait son retour contribuant à le rendre plus accueillant. On se met à parler de paysage urbain, ce qui pourrait paraître au premier abord incongru, non seulement pour évoquer une silhouette urbaine, mais pour désigner un type d'intervention qui associe désormais presque de manière systématique, dans la restructuration de certaines zones ou la création de nouveaux quartiers, la collaboration de l'architecte et du paysagiste. Ce dernier métier n'a en effet cessé de s'affirmer dans les décennies passées. Ainsi le quartier Masséna, réalisé par C. de Portzamparc dans la ZAC Rive Gauche, à proximité de la grande bibliothèque nationale François Mitterrand, est la mise en oeuvre d'un projet lauréat, cosigné avec le paysagiste Thierry Huault et dont l'intitulé est on ne peut plus parlant : « Boccage urbain ».

Dans le même sens, la réintroduction du tramway dans de nombreuses villes, en plus d'apporter, comme le vélo, une contribution aux déplacements propres en milieu urbain, a eu sur l'espace public, et plus largement sur la

ville dans son ensemble, un impact considérable. La pose des rails a obligé à un partage de la voirie avec la circulation automobile, marquant au sol de grandes directions qui, reprises sur les plans d'orientation, ajoutent à la lisibilité de l'agglomération. La pose de ces lignes s'effectue sur un lit qui alterne des bandes pavées et gazonnées, rythmées de stations dont le design des édicules n'a rien à envier à celui des rames mises en service. L'espace public redevient véritablement habitable pour le piéton et habité par lui car la densité de la circulation automobile s'en trouve sensiblement allégée.

L'art et le génie urbains

Le génie constructif, brièvement évoqué plus haut à propos du Musée de Bilbao, comme l'ingénierie de la mobilité, illustrée par l'exemple du tramway, nous invitent à faire la transition vers les différentes formes du génie urbain qui se sont multipliées, sous l'effet du progrès technique et de l'extension des services rendus par la cité. Au-delà de leur aspect fonctionnel, la ville n'a jamais été indifférente à leur expression plastique, qu'ils soient génie militaire, civil, constructif, électrique et désormais informatique.

De l'unité du génie à sa division

Le génie militaire occupa longtemps la fabrication des villes et notamment celle de leurs fortifications. Les plus grands artistes y contribuèrent, y compris Michel Ange, jusqu'à ce moment du développement des villes, qui coïncide avec la révolution industrielle, où l'utilité des enceintes et de leurs bastions fut compromise par les progrès de la balistique mise au service de la guerre. Celles qui n'ont pas été détruites, des plus simples aux plus sophistiquées (celles de Vauban dont on a célébré en 2007 le tricentenaire de la mort), participent désormais du patrimoine urbain, après avoir contribué aux savoirs de la conservation, tels que Viollet-Le-Duc les initia, plus ou moins heureusement, à Carcassonne.

Les génies militaires et civils étaient autrefois associés à l'architecture et les magnifiques portes dessinées par Boullée ou les Barrières d'octroi de Paris par Claude-Nicolas Ledoux, dont Paris a gardé de beaux exemplaires comme à La Villette, restent dressées pour en donner la preuve, tout comme d'autres arcs de triomphe (L'Etoile de Chalgrin à Paris) et d'autres portes (Brandenburg à Berlin) qui, en plus de donner le nom à de vastes quartiers bien identifiés, ont servi d'appui à de grandes recompositions (Hausmann au XIX^e dans le quartier de l'Etoile) ou de reconstruction récente (la porte de Brandenburg et la *Parizer Platz* après la chute du mur de Berlin en 1989).

Il en est de même des ouvrages de franchissement des fleuves, des rivières ou des canaux qui, pour certains, sont devenus des figures mythiques de l'espace urbain, comme le *Rialto* ou le Pont des Soupirs à Venise, ou comme le pont de Brooklyn qui, aujourd'hui, se conçoit mal sans le passage, sur son tablier suspendu, du marathon de NYC ou encore le Pont Neuf dont la belle silhouette aux arches généreuses ne fut qu'à peine estompée par le drapage de l'artiste Christo (1985). Si, dans ses versions actuelles très urbaines, le genre se fait de plus en plus rare, il peut atteindre des sommets dans les liaisons interurbaines (Viaduc de Millau dessiné par Sir Norman Foster) ou les quartiers nouveaux d'expositions universelles (Calatrava à Séville).

Bien qu'elles furent un temps abandonnées à la seule efficacité des entrepreneurs et des techniciens, on n'a pas tardé à prendre conscience que des infrastructures pensées uniquement pour franchir des fleuves ou des vallées, gérer des flux de circulation (car c'est bien là leur fonction première) pouvaient causer d'immenses dégâts en ignorant le bien-être des riverains, comme la vue des paysages. Ce n'est pas le moindre des mérites de Blanche et Sandy Van Ginkel, deux architectes de Montréal, de s'être opposés dans les années 60 au tracé d'une autoroute qui aurait eu raison du Vieux Montréal et l'aurait définitivement coupé de son port. Les activités de l'architecte et de l'ingénieur, par le passé confondues, puis séparées, voire rendues concurrentes dans certains pays comme la France à partir de la révolution industrielle, ont tendance aujourd'hui à renouer un dialogue dont les effets sur la ville se révèlent bénéfiques. Pour certains projets, le fait que cette collaboration intervienne au début des projets constitue un progrès important, sachant qu'au cours d'une période pas si éloignée, l'ingénieur venait souvent au secours d'un architecte dépassé par l'ambition technique de son projet (on peut considérer que l'Arche de la Défense a été dans cette situation) ou l'architecte au secours d'un ingénieur voulant tempérer la brutalité d'un ouvrage de franchissement passant au dessus d'une ville en littoral montagneux. Un des résultats les plus heureux de cette nouvelle coopération est également perceptible dans certains aménagements de la nouvelle ligne de métro reliant, à Paris, la Gare de Lyon à la Bibliothèque de France.

Quand le mouvement cesse de s'opposer à la ville

L'une des réussites les plus évidentes du génie urbain concerne les modes de déplacement, avec la mise en service dans de nombreuses villes des lignes de tramway. Mode de déplacement fort répandu au début du siècle, dont on a une bonne illustration avec celui qui apporte sinon son efficacité du moins son charme aux déplacements dans Lisbonne, il a malheureusement été désinstallé dans la plupart des villes lorsqu'on a pensé plus judicieux d'ouvrir la ville aux véhicules personnels. Réintroduit pour réduire l'envahissement de ces derniers, ce mode collectif de déplacement s'est révélé une technique, certes difficile à accepter aux moments des travaux qu'elle occasionne, mais pendant très efficace, bien plus que le métro souterrain, non seulement

pour apporter une autre offre de transport, mais aussi pour contraindre au partage d'un espace public qui en milieu urbain dense ne se prête plus guère à l'élargissement. Le tramway se trouve aujourd'hui plébiscité, tout particulièrement dans les villes de taille moyenne, et les travaux qu'il nécessite ne sont plus considérés comme la résolution sectorielle de problèmes de circulation mais comme l'élément d'un projet urbain plus vaste ayant une portée sur l'ensemble de la ville, sur la qualité de son espace public et même sur l'activité immobilière et commerciale située à proximité de la ligne réalisée. Le projet de la seconde ligne de tramway à Nantes, l'une des premières villes à réintroduire le tramway en France, est assez exemplaire d'une telle démarche. Liant mieux les deux parties d'une ville qu'un boulevard urbain séparait encore plus que la rivière qu'il avait comblée, l'aménagement, réalisé à partir de 1998 par l'équipe de l'architecte Bruno Fortier, recoud les parties haute et basse de la ville en s'appuyant sur la ligne du tramway en même temps qu'est ressuscitée virtuellement et symboliquement la présence d'un thème de l'eau chère aux Nantais, nostalgiques de l'ancienne « Venise de l'ouest ». Mais ce projet a aussi l'avantage de sortir de l'isolement d'autres quartiers, populaires et universitaire, qui souffraient de leur mauvaise liaison avec le centre de la ville. Le tramway s'est ainsi révélé être un extraordinaire outil de lutte contre l'exclusion permettant aux jeunes confinés dans des quartiers lointains d'accéder plus aisément en ville. De surcroît, les stations terminales de ces lignes ont suscité un effet de « porte », avec la création de parcs relais équipés de petits commerces, pour des banlieusards encore plus éloignés, laissant leur véhicule personnel pour accomplir en tramway les derniers kilomètres les conduisant vers le centre ville. Une telle démarche a été reprise dans bien d'autres villes et l'ingénierie du tramway comme de son environnement (abri d'attente, borne de billetterie...) ont gagné en qualité, le design extérieur et intérieur des plus récentes rames ayant été stimulé par la concurrence commerciale que se livrent différents fabricants lors des appels d'offres lancés par les agglomérations.

Il est enfin d'autres services qui ont engendré ce que certains ont appelé un « urbanisme souterrain » : il concerne aussi bien la distribution de l'eau potable et le réseau dit « métropolitain » que l'assainissement. Dans ses émergences aériennes comme dans ses ramifications souterraines, ce génie urbain a donné des aménagements intéressants, comme les fontaines de Fès ou le château d'eau du Palais Longchamp à Marseille, les bouches de métro de l'architecte Hector Guimard, et plus récemment l'étonnant quartier souterrain de Ville-Marie à Montréal ou les « interventions » artistiques dans les stations du métro de Toulouse (Camus, 2007). L'électricité, dont on blâme les câbles aériens anarchiques, est transportée, de plus en plus, par un réseau enfoui et ses services, autrefois essentiellement fonctionnels, pour l'industrie, l'habitation et l'éclairage public, n'ont cessé de promouvoir une « ville de la nuit » (Deleuil, 1994) qui accompagne, avec d'heureuses illuminations, des temps forts, mais traditionnels, de la vie urbaine (les fêtes de fin d'années), mais aussi une vie nocturne contemporaine plus intense. L'urbanité nocturne a ainsi donné naissance à des créations individuelles, à travers des artistes tel que Yann Kersalé, auteur de différentes mises en lumières à Nantes (cathédrale), Berlin (*Sony Center*) et Barcelone (*Torre Agbar*), mais aussi collectives, comme celle, « à la fois politique, technique et artistique » qu'anime la ville de Lyon dans le cadre du réseau LUCI (*Lighting Urban Community International*).

Les arts et les divertissements dans la ville, le in, le off ... et le out !

Le concept d'art dans la ville, et nous avons jusqu'ici réservé les pages précédentes à cet aspect, concerne d'abord la ville comme œuvre d'art – avec ce qui peut lui échapper dans ce registre -, et en elle l'architecture, les monuments petits et grands, mais aussi l'art de la ville comme production. Mais, nous l'avons suggéré tout au début de ce chapitre, le terme d'art dans la ville appelle une autre interprétation encore, celle des arts dans la ville. Dans les années 1960, le « Manifeste du nouveau réalisme » affiche la volonté de plusieurs jeunes artistes, regroupés autour du critique d'art Pierre Restany, de rapprocher l'art de « la vérité de la rue ». Jacques Villeglé³ utilise ainsi des affiches lacérées et les détourne doublement de leur vocation commerciale, pour « désacraliser la peinture en lui donnant une vocation populaire et symbolique ». Dans un autre genre et un autre style, c'est aussi une orientation qu'a développée Ernest Pignon-Ernest⁴ à Naples, avec « La peau des murs » et à Soweto, avec « Une *pieta* sud-africaine ». Mais l'art dans l'espace public et dans la ville fait également intervenir d'autres interventions que plastiques, en particulier des événements qu'accueillent ponctuellement les villes et qui les transfigurent pour une période bien définie de l'année, mais aussi quelquefois de manière durable et décisive.

Les événements artistiques dans la ville

Ces activités, de genres forts divers, peuvent avoir un caractère parfaitement officiel, ou bien être tolérées, ou encore marginales, voir illégitimes. Le Festival de théâtre d'Avignon, mondialement connu, qui révéla des dieux de la scène tels que Gérard Philippe, illustre parfaitement ce type d'événement urbain, avec un festival officiel dit *In* dans la cour du Palais des Papes, haut lieu de la cité, et un festival périphérique, qui se déroule aussi dans la ville, dit *Off*. Dans cette petite cité rangée de Provence, une transfiguration complète s'opère en été, avec l'arrivée conjointe d'un public d'habitues en vacances dans cette région ensoleillée, et d'hommes et de femmes

³ <http://villegle.free.fr/>

⁴ <http://www.pignon-ernest.com/>

de tréteaux, professionnels ou amateurs, de condition et de notoriété fort diverses, artistes connus comme intermittents du spectacle, tandis que la ville se couvre d'une débauche d'affiches sauvages : elles invitent aux innombrables spectacles du *Off* qui se déroulent dans de minuscules salles ou dans les rues. D'année en année, à côté des grandes manifestations créées de longue date, en particulier sur le plan de la musique dite classique, à Bayreuth, à Salzbourg ou à Aix-en-Provence, ou du Jazz comme à Montréal, ou dans le domaine du cinéma, à Venise, à Cannes et à Berlin, manifestations prestigieuses, en réalité assez fermées mais assez largement médiatisées, de nombreux petits festivals ont fait leur apparition, souvent dans des villes plutôt petites, mais qui peuvent parfois porter sur le devant de la scène de gros bourgs ou de simples villages dont la population grossit en période de vacances. Marciac, dans le Gers, et son Festival de Jazz, ou La Roque d'Anthéron, dans les Bouches du Rhône, et son Festival international de piano, sont de ce type, et disent à quel point la ville, d'une certaine manière, sort des agglomérations pour marquer de sa culture des zones autrefois enfermées dans leur autarcie rurale et met à portée des foyers, par delà l'incontournable télévision, des événements ponctuels tels que les festivals. Certains sont dirigés par des personnalités qui disséminent dans le tissu social local, en plus du programme officiel, des activités en rapport avec le thème de la manifestation. Ainsi à Marciac s'est formée une école de Jazz qui rassemble des jeunes du village et les encourage à se produire lors du festival.

La réputation des villes et leur image peuvent en être sensiblement affectées et, dans certaines circonstances, leur dimension physique peut en être profondément bouleversée. On peut citer au moins deux exemples qui ont contribué à marquer fortement de grandes villes dans une période récente : l'exposition universelle de Montréal en 1967 et la tenue des jeux olympiques à Barcelone en 1992. La chose n'est en réalité pas si nouvelle, et avant de faire référence à ces deux exemples, nous aurions pu parler de l'exposition universelle de Paris de 1889, date du centenaire de la Révolution française, qui donna à Paris sa Tour Eiffel, monument le plus visité du monde, et bouleversa une image de Paris auparavant symbolisée par Notre Dame de Paris mythiquement célébrée par Victor Hugo.

Ce qu'il y a lieu également de souligner à propos de ces manifestations ponctuelles, ce sont les deux temps qu'elles promeuvent : celui de l'événement lui-même, d'une part, et celui de ses conséquences pour le développement de la ville d'autre part. Le premier constitue une occasion formidable pour attirer les projecteurs sur des villes dont le dynamisme est souvent le critère de choix lors de la compétition qui les met en concurrence pour l'organisation de ces événements. Par les effets de l'information et des techniques de communication, ils ont pris une ampleur considérable. Le second moment est plus diffus : il est ce qui reste de l'événement bien après son déroulement et peut changer assez profondément le visage et la réputation d'une ville. Ce fut le cas pour Paris à la fin du XIX^e siècle, cela a également été le cas pour Montréal qui accomplit à l'occasion de l'exposition de 1967 sa transformation en grande métropole nord américaine et pour Barcelone qui, tournant le dos à la mer, se retourna vers elle pour devenir la grande métropole de l'ouest méditerranéen qu'elle est devenue.

Entre grand art et distraction

Art ou divertissement : la question vaut d'être posée pour ces grands événements et elle pourrait être démultipliée à partir de ces deux termes : grand art et « folklore », fêtes religieuses et populaires, événements commerciaux à la limite de l'art comme le salon des arts ménagers, voire le salon de l'automobile, et dans certaines grandes villes, comme Paris et Milan, la présentation des collections de haute couture. Cette dernière activité n'a cessé, au cours des décennies écoulées, d'être intégrée dans la sphère des grands groupes industriels, avec ses défilés de mode réservés à des privilégiés, mais relayés par les médias, les revues féminines et « people » du monde entier. Il faudrait aussi y ajouter les arts culinaires dont les guides font et défont les chefs étoilés, nouvelle discipline pour laquelle a été ouvert un poste de pensionnaire en la Villa Médicis de l'Académie de France à Rome. La haute cuisine suit ainsi les traces de la musique, de la peinture, de l'architecture et de la sculpture pour faire éclore sa créativité dans l'une des plus prestigieuses capitales culturelles du monde.

Et là, entre art et folklore, comment trancher dans le classement et la hiérarchie, si l'on y tient, pour distinguer ou subventionner (car cela devient aujourd'hui l'enjeu de ces événements) entre le festival interceltique de Lorient et le carnaval de Dunkerque ? Comment faudrait-il y glisser les jeux olympiques et les coupes de football, intercontinentaux et mondiaux, qui, pour la réalisation des équipements non seulement sportifs mais aussi hôteliers et infrastructurels qui les accompagnent, constituent à la fois une affaire dont on dresse le bilan comme on comptabilise les ventes d'Airbus et de Boeing, et un investissement qui dope le développement et le rayonnement d'une grande métropole. Il est peut-être hors de propos de parler ici de ces jeux et de leur organisation, puisque ces événements relèvent plus du divertissement que de l'art -encore la chose reste-t-elle à discuter, si l'on adopte un point de vue anthropologique, en considérant alors Zidane comme un « artiste du ballon rond »-, s'ils n'avaient pas cette incidence sur le développement des agglomérations. Ils sont devenus un formidable aiguillon qui oblige à la mise en avant de l'identité des grandes métropoles candidates, de leur originalité et de leurs potentialités, à l'occasion des réponses qu'elles apportent aux appels d'offres ouverts pour choisir une heureuse élue avec souvent plus d'une demi-décennie d'avance sur la tenue de l'événement. L'épisode pas si lointain de la bataille entre New York, Londres, Moscou et Paris pour les jeux olympiques de 2012, qui s'est terminée par un duel entre Londres et Paris, fait apparaître une débauche d'études, de projets déjà

engagés et de projets à venir, mis en scène comme un véritable show politico-médiatique devant les instances toutes puissantes du CIO. Les précédents d'Athènes (jeux de 2004) et aujourd'hui de Pékin (jeux de 2008) font apparaître avec suffisamment d'évidence l'enjeu de plus en plus grand que constituent ces événements relayés par les télévisions du monde entier. Ils focalisent l'attention tant sur l'épisode du choix de la ville retenue, que sur ceux de la réalisation des travaux. Ces derniers prennent des retards qui augmentent encore la tension, compte tenu d'un programme de constructions que l'on a parfois pu gonfler pour décrocher la sélection. Enfin la tenue de l'événement lui-même et sa retransmission mettent en scène une flamboyante « cérémonie » d'ouverture, énorme parade urbano-sportive qui, à partir de la réédition de la course marathonnienne, figure mythique d'un épisode de guerre et de défaite, donne à voir au monde entier un défilé et un spectacle multinational de paix et de victoires futures.

Ces grands événements nous poussent à interroger les frontières hypothétiques qui ont été placées entre le grand art et la distraction (Pinson J.-C., 2005) et qu'en réalité, parmi d'autres exemples, le Colisée de Rome a peut-être déjà brouillées en associant l'un des plus grands et prestigieux monuments de Rome à des spectacles populaires qui nous paraissent aujourd'hui des plus sauvages si nous n'avions appris à les replacer dans leurs contextes historique et culturel. A côté de ces manifestations, dont l'initiative dépend aujourd'hui de grands organisateurs financés par les recettes publicitaires de grandes marques d'articles de sport, ont pu se développer, généralement en périphérie des villes, différents lieux comme les parcs à thème de type Disneyland. A ce genre dont l'objectif commercial est clairement affirmé, des municipalités ayant des ambitions culturelles plus marquées (plus élevées) construisent une offre culturelle plus originale comme la ville de Nantes, connue pour ses audaces dans ce domaine, qui avait inauguré dans les années 80 le « Festival des Allumées », manifestation culturelle conçue par Jean Blaise qui jouaient tout à la fois sur les registres de la diversité et de l'éclectisme culturels, de la haute culture et de la fête populaire. Pour ces occasions, des lieux inattendus, en particulier des friches industrielles, des bâtiments désaffectés, dont le cinéma et la BD ont su rendre tout l'imaginaire puissant, étaient pour un temps investis et partageaient en quelque sorte, avec d'autres bâtiments prestigieux destinés à des activités culturelles déjà consacrées, l'honneur de devenir pour un temps des « haut lieux » de la culture. Ce type de détournement a été largement imité dans de nombreuses villes et l'un des plus réussis a été l'événement « Paris plage », qui a offert à des Parisiens, confinés dans la capitale faute de moyens ou pour occupation professionnelle, un dépaysement entièrement construit sur le « dépaysement » des trop fameuses berges de la Seine. L'art de l'aménagement ponctuel a été à cette occasion fortement sollicité pour installer une artialisation éphémère et réversible de la -difficilement réversible- transformation des berges de la Seine en axes routiers bituminés. En même temps cette projection imaginaire appelait un public capable de « jouer le jeu », ce que, semble-t-il, l'entraînement aux ambiances des jeux virtuels a pu aisément préparer. Des milliers de parisiens décomplexés ont alors troqué, lors de quelques étés caniculaires qui étaient aussi au rendez-vous, leur tenue de bains contre leur tenue de ville et s'improviser ainsi en acteurs consentant de la mise en scène balnéaire de la capitale.

Entre art et déviance

Le détournement est devenu un des modes d'expression de l'art ; il est une manifestation artistique que la société, autrefois obsédée par la représentation (opération qui lui a fait parcourir un long chemin artistique et scientifique, depuis la perspective jusqu'à l'impressionnisme) s'est appropriée avec délice depuis que Marcel Duchamp nous en a montré tout le potentiel d'imaginaire, de révolte, de provocation et d'ironie. L'urinoir œuvre d'art a fait son chemin dans les arcanes de la haute culture mais aussi dans le capital culturel de la société toute entière. Mais entre la provocation artistique rebelle et la pulsion destructrice exprimée sur une rame de RER, les frontières du vandalisme et de l'appropriation artistique peuvent être confuses. Les initiales gravées sur les piles du Pont du Gard nous renvoient au milieu du XIX^e au moment où des tailleurs de pierre ont pu restaurer cet édifice. Elles disent un passage, peut-être une fierté à avoir contribué au travail de restauration, peut-être une révolte ? Les tags d'aujourd'hui affirment également une identité, codifiée et cachée, mais affirmée avec insistance, par la taille et l'emplacement qui investissent souvent des endroits stratégiques de la circulation à grande vitesse, sans d'autre considération que le potentiel de visibilité du message icônico-identitaire. Un autre monde, secret et ésotérique, celui d'une jeunesse que l'on sait en révolte, crie en quelque sorte son existence par une exclamation affichée. L'art du tag est précisément de tenir un langage codé, réalisé dans les plis de la nuit, sur des surfaces inaccessibles et particulièrement visibles le jour. Le tag s'apparente ainsi à un jeu de cache-cache et d'équilibriste ; il magnifie le geste du tagueur, rapide comme l'éclair dont il porte souvent les zébrures, et stupéfiant d'audace lorsque l'on se prend à imaginer l'engagement du corps pour franchir les clôtures, les étages et atteindre des toits et des parois inaccessibles. Comment alors les meilleures intentions des autorités légitimes peuvent-elles trouver auprès de ces artistes clandestins le moyen de canaliser sur des surfaces qui leur conviennent, en général à hauteur d'homme, avec l'accord de ces jeunes, et sans lui ôter tout son intérêt, une pratique dont l'essentiel du sens se love dans la transgression ?

Pourtant le tag peut s'élever vers le sublime comme il peut se dégrader en vandalisme le plus primaire, lorsqu'il se retourne contre les lieux de vie et les personnes dont leurs auteurs sont les voisins, voire les parents, comme lorsque certains jeunes allument d'immenses brasiers pour « fêter » le Nouvel An dans leur quartier, en prenant

comme combustible les véhicules stationnés au pied des immeubles qu'ils habitent, ce « happening » en vient à se confondre avec l'automutilation que l'on peut rencontrer chez des jeunes particulièrement meurtris et déstabilisés, et dont on sait aussi, à travers certaines expériences (Van Gogh et quelques autres), qu'elle constitue cette limite quelquefois indécise entre l'art et la folie.

L'une des formes les plus inventives des tags s'est exprimée sur les wagons de trains ou les rames de Métro. Celui de New York connut l'un des premiers, dans les années 1970, ce mode d'expression rebelle et donna naissance à des artistes plus tard reconnus, comme Jean-Michel Basquiat, prématurément disparu des suites d'une overdose (Vulbeau, 1992). Les tagueurs ont trouvé là une surface mobile qui constituait un vecteur formidable pour emmener leurs signatures d'un bout à l'autre de la ville et certains sites Internet se sont même faits les spécialistes de la recension internationale (19820 trains en juillet 2007) des exploits des tagueurs de trains. Les compagnies bénéficiaires ou victimes de ces expressions d'art ou de vandalisme, selon le point de vue où l'on se place, ont mis en oeuvre divers moyens pour stopper la débauche « décorative » qui ne discernait plus sur les voitures les surfaces pleines et les surfaces vitrées. Le gardiennage de nuit s'avéra une mesure à la fois coûteuse et insuffisamment efficace (New York y consacra 52 millions de \$ entre 1984 et 1989), si bien que l'on rechercha divers moyens dont l'identification des tagueurs à partir de la trace de leurs signatures, mais aussi le recours à des peintures facilement nettoyables. Le rabattage des graffitis se fit alors sur les vitres ou les glaces pour la protection desquelles la RATP⁵, notamment, mit en place un système de films interchangeables.

L'art trouve souvent son origine et ses thèmes dans la douleur et la révolte : il est une énergie, une force créatrice qui s'oppose souvent à la culture bien-pensante. Dans certains domaines, en particulier celui de la musique, qui permet bien mieux que les arts plastiques d'exploiter la production non conventionnelle de cette créativité, la reproduction par le disque ou le CD, la diffusion par les médias ont permis à des marchands et des sponsors intéressés et avisés de tirer partie de cette explosion créatrice pour engendrer un domaine du spectacle et de l'écoute propre au monde de la jeunesse. Par interaction son apparition a favorisé elle-même des inventions technologiques nouvelles (l'I Pod ou le MP3) qui ne sont pas sans effet sur les modes d'urbanité, par les modalités d'association de la musique, de l'individu et de son espace de déploiement, la totalité de la ville, parcourue avec le « baladeur ».

La rue restituée au piéton, plus volontiers investie par lui, plus accueillante pour lui dès que les pouvoirs publics ont répondu à une attente confusément exprimée d'habitabilité des vides urbains, est devenue aussi un lieu de spectacles urbains : Aurillac a initié en 1986 un Festival des arts de la rue qui réunit tout un monde de troubadours modernes et réalise la quête de beaucoup de gens de théâtre et plus généralement de spectacles : rapprocher l'acteur du spectateur. La ville, en reconnaissant la fiction théâtrale, en lui ouvrant la possibilité d'aller au-delà du mystère donné sur le parvis de la « Maison de Dieu » ou des mythes de l'antiquité représentés devant la « société de cour » des aristocrates (Elias, 1974), a institué des lieux spécifiquement conçus pour mettre en scène la société, accomplir au moyen de l'art ce travail de distance et de critique auquel aspire l'éveil démocratique. Palladio a donné le modèle du théâtre à l'italienne et le XVIII^e siècle en fit effectivement le centre de recomposition des nouveaux quartiers comme le montre l'éclosion des théâtres dans de nombreuses villes, comme ceux de Bordeaux, de Besançon et de Nantes. Mais en devenant une institution, le théâtre prenait le risque de son enfermement, évolution que les arts de la rue conjurent, en quelque sorte, en investissant aujourd'hui l'espace public.

La ville historique, entre muséification et revitalisation

Cette nouvelle vocation de l'espace public, cette critique de l'institutionnalisation/enfermement de la culture ont leur équivalent en ce qui concerne la ville historique. Car c'est bien à une « démonumentalisation » du patrimoine urbain que l'on a assisté dans les années 1960. La loi présentée par André Malraux en 1962, en substituant au « Monument historique » des ensembles plus vastes et intégrés, les « centres historiques », annonce cette démonumentalisation du patrimoine. La déclaration de l'UNESCO de 1972, qui suscite tant de concurrence aujourd'hui entre les villes pour l'attribution de son label (l'inscription au Patrimoine mondial de l'Humanité) en élargissant la notion de patrimoine à des ensembles urbains dans leur totalité, alors qu'elle était autrefois réservée à quelques grands monuments, et plus amplement encore à des paysages, a énoncé une orientation déterminante pour la définition du patrimoine mondial et des critères qui érigent des sites, urbains, monumentaux ou paysagers, en exemples de ce que la planète et l'humanité qui en a fait son habitat, ont de mieux et de plus respectable, universellement.

Des monuments historiques au patrimoine urbain

Cette conception est en réalité le résultat d'une longue évolution, née en Occident, et qui a fini par rallier la plus grande partie des Etats à sa vision patrimoniale. Aux débuts étaient les ruines de Rome : l'architecture de la Renaissance s'y intéressa, comme on le sait, pour en faire un modèle, un idéal plus qu'un style, qui écarta le gothique pour longtemps. Les Antiquités furent imitées dans la nouvelle architecture et, au lieu du simple

⁵ Régie Autonome des Transports Parisiens.

réemploi de ces vestiges qu'avaient pratiqué parfois les nouveaux occupants, on les conserva pour en faire littéralement des modèles, expression des ordres que l'architecte Vignole révéla (dorique, ionique et corinthien) et que déclinerent avec une obsession servile ses disciples. Le collectionneur d'antiquités fit son apparition et ouvrit l'ère des Antiquaires, premier pas vers l'intérêt, le respect et la conservation des œuvres du passé, objets, statues et éléments d'architecture : chapiteaux et fûts de colonnes (Françoise Choay, 1999).

Tandis que les révolutions antimonarchiques sublimaient le modèle démocratique et valorisaient le style néoclassique (Boullée en France, Schinkel en Allemagne, Jefferson aux Etats-Unis...), les nationalismes exacerbés réhabilitaient le gothique. Plus tard encore apparurent, avec la formation des empires coloniaux, les architectures exotiques et éclectiques. C'est le temps des « monuments historiques », premier stade dans la construction du concept de patrimoine appliqué aux œuvres architecturales : la question de leur inventaire se pose et avec elle surgit le débat entre la conservation et la restauration. L'écrivain Mérimée, au XIX^e siècle, jouera un rôle important dans le travail d'inventaire en France tandis que l'architecte Viollet-Le-Duc défend une théorie de la restauration qui, loin de s'en tenir à remettre dans un hypothétique état d'origine les ruines inventoriées, s'aventure vers des reconstitutions aujourd'hui considérées comme apocryphes. Cela a donné Carcassonne, Saint Sernin à Toulouse, Pierreferonds en Picardie et Notre Dame de Paris qui aurait été dotée de deux flèches si le projet de Viollet-Le-Duc avait été suivi.

Le règne des Monuments historiques va dominer jusque dans les années 1960 du siècle dernier. En Italie l'architecte ingénieur Gustavo Giovannoni développe en 1931 une théorie de la ville historique et de son rapport à la ville contemporaine qui pose la question de la préservation bien au-delà des seuls grands monuments. Au lendemain de la seconde guerre mondiale, les travaux de l'école typo-morphologique italienne, mentionnés plus haut, restent dans cette veine et l'utilisation de cet apport pour la revitalisation du centre de Bologne consacre une avancée décisive de la question du patrimoine architectural et urbain et de sa préservation. Elle traduit à sa manière certaines des grandes orientations adoptées par l'UNESCO en 1972. Différentes réunions internationales, tenues entre temps, notamment celle qui adoptera une autre Charte d'Athènes en 1931 (prise en compte du voisinage des monuments historiques), puis celle de Venise en 1964 (notion de « site urbain et rural » et élection des « œuvres modestes » comme monuments historiques à côté des « grandes créations ») avaient déjà contribué à cet élargissement de la vision patrimoniale. La convention adoptée en 1972, en plus d'intégrer cet élargissement pour les œuvres urbaines, procède à un élargissement environnemental avec l'introduction de la notion de « patrimoine naturel » (ce qui intéresse l'homme sans qu'il y soit pour quoi que ce soit, sinon un prédateur potentiel) : il traduit bien la montée en puissance de cette thématique et les premiers tressaillements de ce qui participera vingt ans plus tard au développement durable.

Cette convention illustre la progression d'une élaboration conceptuelle pour l'essentiel accomplie en Occident et pour une large part sur le Vieux Continent, fortement concerné il est vrai, par cette question, tout particulièrement ses villes qui n'ont pas été sans souffrir, après les destructions de la seconde guerre mondiale, des effets de la révolution machiniste sur les quartiers historiques. Venise, diversement menacée, par la dégradation de la lagune comme par les projets d'architectes pourtant conscients de la gravité de leur intervention, comme le projet d'hôpital de Le Corbusier, n'en est pas l'exemple le plus banal, bien que tardivement inscrite à l'inventaire de ce patrimoine mondial (1987). En réalité la réflexion et l'appui de l'UNESCO commencèrent dès 1966 lors des graves inondations qui affectèrent la cité des Doges. Autre exemple, la ville marocaine de Fès, comme Tunis, était menacée de voir son centre historique éventré pour y faciliter l'accès des automobiles. L'élaboration de son premier schéma directeur (1978) coïncida avec une demande d'inscription au patrimoine mondial qui aboutit en 1981.

Patrimoine et tourisme

Moins que des subventions, la contribution de l'UNESCO apporte une expertise pour la préservation patrimoniale et une reconnaissance qui accrédite la qualité historique et culturelle d'un ensemble et opère un effet d'entraînement tant au plan économique que touristique. La mondialisation, tout en accélérant et en multipliant les échanges des ressources et des composants industriels, puis leur assemblage, leur distribution et leur commercialisation, fait voyager un nombre croissant d'acteurs économiques pratiquant un tourisme d'affaires qui se superpose au tourisme des seniors organisé par les *Tours Operators*. La « Connaissance du monde », pour reprendre le nom d'une association et de son cycle de conférences qui faisaient courir un public en mal d'exotisme dans les années 1960, est devenue un vaste domaine d'intérêt où s'entremêlent une grande variété de motivations dites culturelles. Ont fini par s'y rejoindre l'admiration des grandes œuvres et la curiosité pour les mœurs locales. Au point que le tourisme culturel, désormais placé au premier rang des activités industrielles pour le chiffre d'affaires, devant l'industrie automobile, et pour lequel le site Internet de l'UNESCO a ouvert une rubrique spécifique, est considéré par cette organisation elle-même comme « le meilleur ami aussi bien que le pire ennemi du développement ». Venise pilote ainsi depuis 1991, avec Rotterdam, par l'intermédiaire de leurs universités et sous l'égide de l'UNESCO, un projet intitulé "*Art Cities and Visitor's Flow*". Leurs premières conclusions insistent sur la nécessité d'une régulation de l'afflux des visiteurs dans le double respect de l'héritage patrimonial et de la vie des populations locales.

Le danger de la patrimonialisation et de son ambition à ériger des héritages régionaux et nationaux au rang d'œuvres présentant une valeur universelle est, d'une part, la construction d'un système fondé sur la conception du patrimoine qui a prévalu en Occident, en s'affranchissant d'autres conceptions qui font moins compter l'œuvre matérielle que la culture qui lui a donné naissance, comme en Extrême Orient, et d'autre part, la mise en place d'un réseau de lieux prestigieux livrés au tableau de chasse de voyageurs en mal d'exotisme considérant la croisière comme une consommation parmi d'autres. On peut ainsi assister à des processus, très divers et variables selon les quartiers, de muséification ou de gentrification : certaines parties de ces centres deviennent inconfortables pour l'habitation pour cause d'inaccessibilité ou de profusion des lieux de restauration avec ouverture tardive, tandis que d'autres voient leur population d'origine s'expatrier pour être remplacée par des riches étrangers qui feront de la demeure acquise un lieu de séjour pour eux-mêmes ou pour des locataires de passage. Le processus se traduira de plus d'une manière fort différente selon que se trouvera à Venise et Marrakech, en pays développé ou en développement.

De la restauration à la réhabilitation

La dimension nouvelle apportée par la conception élargie du patrimoine, apparue dans les années 1970, a consisté, comme nous l'avons déjà dit, à passer d'une approche par édifice remarquable à une appréhension de la ville dans sa totalité ou pour le moins à une partie de son périmètre située généralement en position centrale. D'où l'importance dans ce processus d'élargissement de l'espace public, depuis une place remarquable jusqu'aux abords d'un édifice majeur, mais aussi un ensemble de rues débarrassées du parasitage des réseaux de câbles qui ont pu un temps les envahir, requalifiées par leur piétonisation, la substitution d'un pavage de qualité en lieu et place du bitume qui le précédait et le ravalement des façades mises à l'abri des gaz d'échappement et de leurs effets corrosifs. La rue devient ainsi un autre intérieur de la ville, autrefois limité aux intérieurs d'églises ou de palais, qui donnaient plus à voir la vie des grands que celle de tout un peuple. La limite de cette action est qu'elle restreint pour le voyageur l'accès à la visite des demeures qui peuvent se révéler pour certaines d'une grande qualité en dépit de leur modestie.

Une autre problématique est donc apparue avec l'élargissement patrimonial. Autant la restauration faisait sens pour l'église ou le palais rendu accessible à la visite, autant elle devenait impensable pour des habitations dont le confort avait déjà été plus ou moins bien adapté pour rester vivable. La rénovation étant discréditée, assimilée à la démolition et à la reconstruction d'immeubles anciens souvent désignés comme insalubres, un autre concept se fit jour, celui de réhabilitation. La « personnalité » de l'immeuble ancien était en quelque sorte reconnue et sa disposition ancienne et obsolète repensée pour permettre une occupation dans les conditions de notre époque. Ce fut tout l'enjeu de ce que les Bolognais nommèrent la « conservation restauratrice », appellation compliquée que l'on remplaça en France par le terme de « réhabilitation ». Entre préoccupation historique et recherche légitime d'un confort contemporain, le travail des architectes impliqua le respect d'un édifice historique et celui d'une famille aux moyens souvent modestes. La question peut être parfois d'une extrême complexité comme c'est le cas pour les maisons de la médina de Fès, actuellement partagées au risque d'une importante promiscuité, alors qu'elles logeaient de grandes familles agnatiques où évoluaient une parentèle étendue ainsi qu'un personnel domestique important. Or la distribution autour d'une cour sur laquelle se focalise la richesse décorative du patio rend la restructuration et la réhabilitation en plusieurs logements, nécessaires à la formation des familles restreintes, particulièrement difficile. Les solutions à élaborer dans ce cas précis appellent une dédensification de ces grandes maisons aujourd'hui suroccupées par des immigrants ruraux et une conduite des opérations de réhabilitation associant des habitants qui ne partagent pas spontanément la culture et les exigences patrimoniales portées par l'autorité ayant en charge cette opération. A Marrakech, autre ville marocaine inscrite au Patrimoine mondial, ce sont les acquisitions accrues des maisons médinales par une clientèle étrangère qui pose question, comme la nature des réhabilitations qu'elles engagent. En Chine des quartiers anciens entiers ont récemment disparu, malgré l'opposition de leurs habitants, et sont rapidement remplacés par des immeubles modernes dans le contexte d'une crise du logement urbain résolue par des méthodes qui ne sont pas sans rappeler la rénovation des années 1960 en Europe.

Ainsi d'une ville à l'autre, d'un continent à un autre, il existe une grande variété de situations qui nécessitent des approches particulières de l'héritage patrimonial domestique devant tenir compte de la spécificité matérielle et culturelle de ces quartiers anciens, de leur occupation humaine, notamment du niveau économique des habitants et de leur adhésion au projet de préservation patrimoniale, lorsqu'il existe, avec les avantages et les inconvénients qu'il comporte pour eux. La difficulté est ici d'apporter à cette population, au-delà du maintien sur place, une part des fruits de la mise en valeur patrimoniale du quartier, sur le plan des activités économiques et commerciales, et de rendre ainsi compatible l'attente des populations locales avec la fréquentation, voire le séjour, d'une population mondiale, qui, au nom du caractère universel du patrimoine décrété par l'UNESCO, se sent le droit de s'approprier cette dimension immatérielle et culturelle du lieu visité. La déclaration de l'UNESCO de 2001 sur la diversité culturelle ne survient pas sans raison, pour conjurer des tendances qui, à tous les niveaux, ouvrent toutes grandes les portes d'une mondialisation occidentale broyant l'expression des minorités et imposant les logiques de l'argent auxquelles l'industrie touristique n'est pas indifférente. On mesure

aussi en quoi la conception patrimoniale issue de la tradition occidentale peut faire problème, comme son caractère relatif, sinon arbitraire, et les différences d'adhésions qu'il peut faire naître entre les populations d'accueil et les populations en villégiature, et même au sein de ces dernières, comme le montrent certaines études sur le comportement des touristes.

En regard d'un Mouvement moderne iconoclaste, l'existence et l'influence étendue de la sensibilité patrimoniale restent cependant une chance pour la ville, pour l'art dans la ville. On y lit sans peine la marque de la vieille Europe au sein de laquelle s'est principalement construite la notion de patrimoine, avec ce qu'elle peut avoir de suspect dans sa volonté d'imposer sa conception auprès de pays qui ont fait partie de ses empires. Un examen de la localisation des villes bénéficiant de la qualité de patrimoine mondial les fait apparaître pour la plupart autour du bassin méditerranéen et l'on notera que les Etats-Unis, longtemps brouillés avec l'UNESCO (1984-2002), n'ont pas de ville dans cet inventaire. Mais une autre explication peut être avancée : le modèle de la conservation y est écrasé par celui de l'innovation performante, et son influence peut être décisive dans des pays qui sont dans son aire d'influence comme l'est Dubaï. Le paysage urbain surgit dans ce type de ville en illustre les conséquences.

La ville industrielle, entre friches, patrimoine et création

A côté des centres anciens menacés et pour lesquels, depuis près d'un demi-siècle, s'est mise en place une doctrine qui a sorti de l'isolement les monuments historiques et sauvé les quartiers dont ils étaient l'épicentre, il est apparu dans les pays les plus anciennement industrialisés et notamment dans leur première couronne de banlieues, parfois dans les interstices de régions industrielles comme la Ruhr en Allemagne, de vastes zones d'usines délaissées. Elles traduisent la désolation de sites abandonnés en même temps que le souvenir douloureux des restructurations industrielles dont elles restent les témoins. Les bâtiments de ce premier temps de l'industrie présentent souvent d'indéniables qualités architecturales, la représentation de l'usine de fabrication faisant souvent office d'image publicitaire sur les produits mis en vente.

La reconversion des friches industrielles

Manufactures, filatures et entrepôts marquent ainsi le paysage de parties de villes qui, du fait de l'extension ultérieure des agglomérations, sont désormais situées dans une position proche des centralités premières. En plus d'intéresser l'histoire des premiers temps de l'industrie, ces bâtiments dont l'abandon s'est accentué à partir de la grande crise des années 75 ont bénéficié du regain d'intérêt pour la ville historique, manifesté, comme nous venons de la voir, principalement pour ses centres. Ils ont également profité de l'hostilité de l'opinion à l'égard des destructions systématiques et, du point de vue des populations locales, d'un attachement à des lieux de travail ayant assuré leur emploi et celui de nombre de leurs ascendants. C'est ainsi que bien des « châteaux de l'industrie » (Grenier, 1979) ont été reconvertis en Centres d'archives de l'histoire ouvrière (à Roubaix, à Nantes...), voire en Ecomusée (au Creusot), mais aussi en ensembles de logements accompagnés des équipements à caractère social nécessaires (filature Blin et Blin à Elbeuf, architectes Reichen et Robert, 1980), parfois en bibliothèque (Manufacture des Tabacs d'Aix-en-Provence devenue « Cité du Livre ») ou en Université comme la fameuse et magnifique Manufacture des Tabacs de Séville, haut lieu des passions de Carmen. A Londres, la zone des Docks le long de la Tamise, livrée aux promoteurs et à la spéculation à la faveur de la politique libérale de Mme Thatcher, s'est transformée en quartier d'affaires et de résidences de luxe. Dans la Ruhr, une politique intelligente du Land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie, menée en relation avec les associations locales, a permis une reconversion originale des friches industrielles, orientée vers la réalisation, entre 1989 et 1999, d'un immense parc de culture industrielle, l'« Emscher Park » qui s'étend sur plus de 100 km, le long d'une « route du patrimoine industriel ». A Paris la cession du site des anciennes usines Renault de l'île Séguin a été l'objet, en 1999, d'une polémique fameuse de la part de l'architecte Jean Nouvel, estimant que la portée historique et symbolique de ce site ne permettait pas de le traiter comme une simple opération d'urbanisme. Convoitant une partie de ce site pour sa Fondation, l'homme d'affaires François Pinault, en fit faire le dessin à l'architecte japonais Tadao Ando, mais renonça finalement à cette idée pour se rabattre sur une localisation bien plus prestigieuse, au *Palazzo Grassi*, au bord du Grand Canal de Venise. L'île Seguin conservera cependant une double vocation, en devenant l'île des « deux cultures », scientifiques et artistique.

Les « nouveaux territoires de l'Art » (NTA)

Au cours d'une période plus récente, ces bâtiments ont intéressé certains milieux artistiques dans le domaine du théâtre, notamment, mais plus largement dans des activités artistiques non reconnues ou mal reconnues des pouvoirs publics et qui sont engagées pour beaucoup d'entre elles dans une pratique des arts qui les pense en relation avec les réalités de la société, avec des populations exposées aux pressions du « petit écran » et dans des territoires de vie marginalisés. Des initiatives anciennes isolées, apparues dans l'ensemble de l'Europe, se sont ainsi progressivement fédérées, et particulièrement en France où leurs promoteurs ont fait paraître en juillet 2000 un appel dans le quotidien *Libération* : « Que vive l'art ! ». Il s'y côtoie aussi bien les signatures de porteurs de cette initiative (Fazette Bordage, Philippe Foulquié, Jean-Jacques Hocquard...) que de sociologues comme

Pierre Bourdieu et Philippe Champagne, d'architectes comme Patrick Bouchain, ancien conseiller de Jack Lang, maître d'œuvre du Lieu Unique installé dans l'ancienne usine LU à Nantes (1999). Partant du constat d'invention de formes artistiques de « notre époque » dans d'autres lieux que ceux qui leur sont « traditionnellement consacrés » : « squats artistiques, friches industrielles reconverties, territoires-hôpitaux, hôpitaux psychiatriques, prisons, milieux ruraux, quartiers difficiles, écoles, laboratoires de recherche... », le texte appelle à « relier les pratiques à la vie de notre société », à dépasser les clivages entre les formes artistiques et entre « esthétique et politique », à mettre l'accent sur l'échange dans la pratique de l'art plutôt que sur le produit fini, à les accomplir dans ce qui plus tard sera appelé en France les « Nouveaux Territoires de l'Art » et recevra un certain soutien du Ministère de la Culture.

Les anciens bâtiments industriels, plus souvent destinés à la démolition, se prêtent particulièrement bien, de par leur configuration, leur taille et celle de leurs salles, à la tenue de spectacles, d'expositions et à l'installation d'ateliers d'artistes ou de fabrication de décors. L'ancien centre social et sportif des Usines Ferodo Valeo à Saint-Ouen, restructuré dans les années 1990 pour accueillir l'association « Main d'Œuvre », est ainsi devenu une véritable unité de services dédiés à l'art sous toutes ses formes : théâtre, musique, danse, « arts visuels et numériques », mais aussi à l'« action citoyenne ». Le nom de ce « lieu pour l'imagination et l'action citoyenne » : « Main d'Œuvre » est à la fois un clin d'œil à la nature originelle de l'espace occupé et une ouverture vers des pratiques artistiques où le geste ne compte pas moins que la parole dans la production d'un travail que l'engagement de son auteur, individuel ou collectif, fait œuvre, sinon « chef d'œuvre ». L'action citoyenne de certains groupes en résidence, comme « Asiles », qui développe des projets pédagogiques, artistiques et d'expression personnelle dans les camps de réfugiés en constitue une excellente illustration. Les troupes, les artistes et les associations peuvent y être invités comme résidents. Le bâtiment dispose, sur quatre étages, de 4000 m² où sont distribués salles de spectacle, d'exposition, de danse, de conférence, de réunion, bar et restaurant, une vingtaine de studios de musique et une dizaine d'atelier de résidence, ainsi que les bureaux de l'association « Mains d'Œuvre ». En plus de la gestion de ce lieu-structure, « Mains d'Œuvre » anime un réseau international de ressources relevant du même type de pratique artistique, « *Artsfactories* », qui se définit comme « une plate-forme internationale de ressources pour les lieux de culture et d'art, nés de projets artistiques citoyens et fondés sur un engagement avec des populations ».

La Friche de « Belle de Mai », à Marseille, installée depuis 1992 dans l'ancienne Manufacture des Tabacs de la Belle de Mai dans le 3^e arrondissement de Marseille fait partie de ce réseau. Elle porte un projet similaire auquel s'ajoute la dimension d'un projet urbain, articulé à celui d'Euroméditerranée, le Grand Projet de Ville, visant à restructurer le centre de Marseille, à mieux le lier à ses ports et à redonner à Marseille sa place de grande métropole du sud de l'Europe. Une association SFT (Système Friche Théâtre), créée en 1990 et aujourd'hui présidée par le cinéaste marseillais Robert Guédiguian, constitue un cadre pour proposer un programme sur une emprise de 45 000 m² acquise par la Ville de Marseille en 1992. En 1995, la SFT a fait appel à Jean Nouvel pour penser « un Projet Culturel pour un Projet Urbain » qui pose le principe « de la permanence artistique comme agent indispensable du développement urbain ». Pensé comme « un équipement culturel d'ores et déjà construit à 90% », qu'il faut « nettoyer » et « équiper progressivement en lui conservant son côté "non fini" », le projet se propose de mélanger « des lieux conviviaux, commerciaux et synergiques avec la vocation de la Friche (bistrot, restaurants, librairies, magasins d'équipement artistique et technique), ainsi que l'habitat (pour les artistes et opérateurs invités mais aussi pour des habitants de toutes origines), cette mixité tendant à renforcer la soudure et l'interconnexion avec la ville. »

Conclusion

L'art dans la ville présente ainsi de multiples facettes. La ville elle-même est une œuvre dans son ensemble, que les architectes, ingénieurs et paysagistes enrichissent d'autres œuvres plus particulières. Les citoyens eux-mêmes en corrigent en permanence les imperfections et l'adaptent à la vie d'une société urbaine plus diverse. Ces mutations donnent lieu aussi bien aux combats de titans que se livrent aujourd'hui les grandes agglomérations dans la concurrence mondiale qu'à des revendications plus modestes exprimées par les gens des quartiers. Ce qui semble cependant marquer les évolutions de la ville, par delà l'affirmation d'une identité qui était bien moins mise en avant voilà un demi-siècle et qui a donné naissance à ce que Jean-Paul Lacaze a appelé un « urbanisme de communication », puis le « marketing urbain », c'est la quête ininterrompue d'une meilleure qualité de vie en ville. Pour atteindre cet objectif, les moyens ne sont pas ménagés en faveur de l'« embellissement » des villes. Ce terme, encore présent dans la première loi d'urbanisme en France, est tombé en désuétude pour des raisons complexes qui ne sont pas indifférentes au déferlement du fonctionnalisme dans la pensée urbaine et à la conviction ancrée dans cette théorie selon laquelle un objet pratique était automatiquement beau (« la forme suit la fonction »). A force de réduire la problématique urbaine à la résolution de problèmes quantitatifs : loger plus, moins cher, circuler plus vite, produire plus, consommer plus, la machine urbaine s'est emballée et les lieux privilégiés de cette frénésie, les villes, en même temps qu'ils en ont pâti, ont contaminé son environnement naturel, la planète dans son ensemble. Comment penser en effet l'esthétique de la ville contemporaine sans revenir à la définition première donnée par l'étymologie du terme : l'être bien, le *kaloskagathos* des Grecs,

comment penser l'esthétique sans l'éthique, le rapport des citoyens avec les non-citoyens, les citoyens entre eux, et plus largement, le rapport des humains avec les non humains ? Est-ce tout à fait un hasard si les Etats ont créé, en même temps que se tenait la première conférence de l'ONU sur l'environnement (1972), des Ministères ou des Secrétariats versés dans cette matière ? La préoccupation du « cadre de vie », en revenant en force dans les problématiques urbaines, permit au citoyen de prendre la mesure de la démesure des entreprises dans lesquelles il s'était engagé. L'alarme du Club de Rome appelant à la croissance Zéro a toujours été perçue par les grands comme une gentille plaisanterie : elle a cependant résonné comme un appel à la sagesse et dans le champ de l'urbanisme son impact ne fut pas négligeable. L'antienne quelque peu défraîchie de l'« intérêt général » invita à la modération en regard de mesures d'aménagement qui s'emballaient à trop vouloir penser la ville comme Le Corbusier avait pensé le logement : comme une machine peuplée, parsemée et parcourue de machines. La ville de Bologne ne fut pas la moins remarquée, ni la moins suivie en Europe lorsqu'elle prit la décision de faire à l'intérieur du périmètre de son centre historique en déshérence tout ce qui avait été renvoyé dans des extensions pléthoriques, en inventant le concept de « réhabilitation ». Cette « réhabilitation » était aussi celle d'un capital patrimonial dévalorisé au nom de la modernité. Par la définition d'une méthode avisée de réparation, la voie était tracée d'une réconciliation avec la ville historique dont le Mouvement moderne n'aurait laissé que quelques monuments solitaires. Mais ce retour vers la ville historique fit plus : il réapprit à l'architecte le sens de la ville et de son architecture. La ville n'est pas une collection d'œuvres individuelles exposées les unes à côté des autres dans l'indifférence la plus totale comme elles peuvent l'être dans un musée, si « imaginaire » et contemporain puisse-t-il être. La ville n'est pas formée d'objets célibataires : leur présence n'a pas moins de sens que leur co-présence et cette dernière doit se garder d'être illogique pour tendre à être dialogique, cohérente. C'est l'un des aspects essentiels de cette nouvelle démarche du projet urbain (Devillers, 1994) qui trouve son origine dans une critique de l'urbanisme fonctionnaliste et une relecture de la ville historique. A partir de cette remise en cause, la ville européenne redressa la tête et fut à la pointe d'un combat qui mit en avant d'autres modèles que celui de la City ou des extensions pavillonnaires sans limites à l'américaine. Deux autres dimensions s'affirment également avec force dans le projet urbain : celle d'un espace public qui redevient un lieu habitable pour l'homme et non seulement le vide occupé pour la circulation et le stationnement automobile, et celle d'une écoute de l'habitant qui est parvenue après l'intermède du technicien omniscient, si fier de tous ces « non-lieux » (Augé, 1992) de haute technologie dont il a bardé la ville, entre ponts, autoroutes et aéroports, à faire reconnaître sa part de compétence en matière de lieux de vie (Raymond, 1984). La révolution culturelle de la fin des années 60 avaient montré la force subversive de l'occupation de l'espace public : « sous les pavés la plage », cette pulsion ludique, contenue dans un slogan soixante-huitard resté célèbre, ne s'est pas seulement concrétisée dans l'imaginatif projet de « Paris-Plage », elle s'est déployée dans une reconquête par le piéton de l'espace public dans la diversité de ses usages dont l'auteur de ce chapitre ne jouit jamais autant, à Aix, que sur la petite place Richelme, ombragée par de respectueux platanes, débarrassée des automobiles qui s'y entassaient dans les années 1960, mise à l'abri des gaz d'échappement et des bruits de soupapes rejetés au-delà de la zone piétonne, grande comme une salle de concert, désormais marché le matin, extension des cafés l'après-midi, et lieu propice à l'expression des musiciens troubadours comme à la lecture du quotidien du soir.

L'asphalte et les carrosseries ont perdu de leur omniprésence et l'espace public est devenu plus amène, tout particulièrement dans les espaces centraux, voire péricentraux. En considérant d'autres interlocuteurs que le cadre et l'employé dans la force de l'âge, l'urbaniste a enrichi la palette du « mobilier » urbain, terme bienvenu pour dire que l'on habite aussi l'espace public de la ville et pas seulement ses bâtiments et ses habitations. La ville s'est ainsi paysagée, en associant au métal du mobilier urbain et du minéral des sols pavés, les mille ressources colorées, changeantes et odoriférantes du végétal, moins envisagé pour ses vertus hygiéniques que pour ses qualités d'agrément. Le paysagiste tient aujourd'hui une place dans l'art de la ville qui n'a cessé de croître, au point que les maîtres d'ouvrages fassent plus volontiers appel à lui qu'à l'architecte (la famille Chemetoff, père et fils, Paul et Alexandre, donnant une parfaite illustration de ce glissement). Les urbains des années 1960 ont fui des villes asphyxiées, ils trouvent désormais souvent plaisir à en parcourir des rues replantées, où les trottoirs étaient, il n'y a pas encore longtemps, et le restent quelquefois quand la desserte en transports en commun y est médiocre, accaparés par les places de stationnement. La réapparition des tramways est alors une occasion pour réintroduire cette diversité des matériaux, mettre sous les pieds du tramway un tapis gazonné, redéfinir des aubettes d'attente en confiant le dessin à un designer en lieu et place d'un produit de signature standard. La ville est en quelque sorte réintroduite dans une nature à laquelle elle avait fini par s'opposer au lieu de simplement s'en distinguer, en artificialisant comme elle a su le faire en diverses époques certains vides au nom et au statut bien défini : Central Park, Jardin du Luxembourg, Tiergarten, etc.

Les arts dans la ville, qui avaient été mis à l'abri dans des sanctuaires parfois monumentaux, de l'Opéra Garnier au Musée Beaubourg, ont participé aussi à la reconquête de l'espace public pour y atteindre un public que la domestication du loisir a pendu devant la télévision. Des fenêtres ont ainsi été ouvertes dans l'espace de la ville pour rapprocher le grand art et le spectacle de distraction comme a su le faire Royal de Luxe, à Nantes (et son atelier des « Machines de l'île »), Londres ou Buenos Aires, ou faire briller le potentiel d'imaginaire et de rêves

que l'histoire d'une grande ville comme Lyon est capable de ressusciter en l'espace d'une nuit de décembre avec la Fête des Lumières.

Bibliographie

- Augé, Marc (1992), *Non lieux*, Paris : Seuil.
- Baudrillard, Jean (2002), *L'esprit du terrorisme*, Paris : Galilée.
- Bergeron, L. et Dorel-Ferré, G. (1996), *Le patrimoine industriel, un nouveau territoire*, Paris : Liris (ouvrage épuisé accessible sur le site : <http://www.patrimoineindustriel-apic.com/documentation/documentation.htm>)
- Bonillo, J.-L., Massu, Cl., Pinson, D. (2006), *La Modernité Critique, autour du CIAM 9 d'Aix-en-Provence*, Marseille : Imbernon.
- Bonnin, Philippe (2006), *Images habitées : Photographie et spatialité*, Grane : créaphis.
- Bourdieu, Pierre (1979), *La distinction, critique sociale du jugement de goût*, Paris : Minuit.
- Boutouyrie, Eric (2005), "Touristes, tourisms : ce que des sciences sociales en disent (et ce que j'en pense)", in *EspacesTemps.net*, Actuel, <http://espacestemps.net/document1242.html>
- Cambier, Alain (2005), *Qu'est-ce qu'une ville*, Paris : Vrin.
- Castells, Manuel (1972), *La question urbaine*, Paris : Maspero.
- Camus, Renaud (2007), *Commande publique*, Paris : POL.
- Cerda, Ildefonso (1979, Ed. espagnole : 1867), *La théorie générale de l'urbanisation*, Paris : Le Seuil.
- Certeau (de), Michel (1980) *L'invention du quotidien : arts de faire*, Paris : Gallimard.
- Cervellati (P. L.) Scannavini (R.), de Angelis (C.) (1981, Ed. italienne : 1977), *La nouvelle culture urbaine, Bologne face à son patrimoine*, Paris : Le Seuil.
- Charre, Alain (1983), *Art et urbanisme*, Paris : PUF.
- Choay, Françoise (1965), *L'Urbanisme, utopies et réalités*, Paris : Le Seuil.
- Choay, Françoise (1980), *La règle et le modèle*, Paris : Le Seuil.
- Choay, Françoise (1999), *L'allégorie du patrimoine*, Paris : Le seuil.
- Clément, P., Guth, S. (1995), « De la densité qui tue à la densité qui paye : la densité urbaine comme règle et médiateur entre politique et projet » in *Annales de la recherche urbaine*, n° 67.
- Cornu, Marcel (1980) « Art vivant, ville vivante: à Saint-Martin- d' Hères, le champ nommé roman », in *Urbanisme*, n° 177-178.
- Deleuil, Jean.-Michel (1994), *Lyon, la nuit*, Lyon : PUL.
- Devillers, Christian (1994) *Le projet urbain*, Paris : Pavillon de l'Arsenal.
- Elias, N. (1974, Ed. allemande : 1969), *La société de cour*, Paris : Flammarion.
- Giovannoni, Gustavo (1998, Ed. italienne : 1931), *L'urbanisme face aux villes anciennes*, Paris : Le Seuil.
- Gracq, Julien (1985), *La forme d'une ville*, Paris : José Corti.
- Grenier, L., Wieser-Benedetti, H. (1979), *Les châteaux de l'industrie. Recherches sur l'architecture de la région lilloise de 1830 à 1930*, Paris Bruxelles : Archives d'Architecture Moderne.
- Francastel, Pierre (1956), *Art et technique*, Paris : Denoël.
- Günter, R. (1994), *Im Tal der Könige. Ein Reisebuch zu Emscher, Rhein und Ruhr*, Essen : IBA-Emscher Park.
- Huet, Bernard (1986), *L'architecture contre la ville*, in *AMC*, n° 14.
- Javeau, Claude (2006), *L'esprit des villes*, Bruxelles : Ed. Luc Pire.
- Jousse, Th., Paquot, Th., (Ed.) (2005), *La ville au cinéma*, Paris : Cahiers du Cinéma.
- Koolhaas, Rem (2002, Ed. américaine : 1978), *New York Delire*, Marseille : Parenthèses.
- Lextrait, Fabrice (2001), *Une Nouvelle époque de l'action culturelle*, Paris : La Documentation française.
- Le Corbusier (1996, Première édition : 1923), *Vers une architecture*, Paris: Flammarion.
- Lévi-Strauss, Claude (1993), *Regarder, écouter, lire*, Paris : Plon.
- Lynch, Kevin (1976, Ed. américaine : 1960), *L'Image de la cité*, Paris : Dunod.
- Menegaldo, H.et G. (dir.) (2007), *Les Imaginaires de la ville. Entre littérature et arts*, Rennes : PUR.
- Musée urbain Tony Garnier (1988), Lyon : <http://www.museurbaintonygarnier.com/>
- Pinson, Daniel (2006), « La faute à Cézanne ? A propos de la perception du Pays d'Aix par ses nouveaux habitants de villas » in *La ville insoutenable* (sous la direction de A. Berque, Ph. Bonnin , C. Ghorra-Gobin), Belin : Paris.
- Pinson, Jean-Claude (2005), *L'art après le grand art*, Nantes : Cécile Defaut.
- Raymond, Henri (1984), *L'Architecture, les aventures spatiales de la raison*, Paris : CCI Centre Pompidou.
- Rudovsky, B. (1977, Ed. américaine 1966), *Architectures sans architectes*, Paris : Le Chêne.
- Rossi, Aldo (1981), *L'Architecture de la ville*, Paris : L'Equerre.
- Segaud, Marion (2006), *Anthropologie de l'espace, Habiter, fonder, distribuer, transformer*, Paris : A. Colin.
- Sitte, Camillo (1996, Première édition : 1889), *L'art de bâtir la ville L'urbanisme selon ses fondements artistiques*, Paris : Point-Seuil.
- Van Eyck, Aldo (1972) « L'intérieur du temps » in Choay, F. (1972), *Le sens de la ville*, Paris : Le Seuil, p. 91-93.

Venturi, R., Scott Brown, D., Izenour, S. (1998, Ed. américaine : 1972), *Les enseignements de Las Vegas*, Liège : Mardaga.

Vernant, Jean-Pierre (1965), « Espace et politique en Grèce ancienne » in *Annales ESC*, 20.

Vulbeau, Alain (1992), « Les tags, spectres de la jeunesse », in *Annales de la recherche urbaine*, n°54 - mars 1992