

**LA SPECIFICITE DES VILLES EUROPEENNES CONTRE
LA VILLE GENERIQUE**

Entretien avec STEFANO BOERI

Par THIERRY BAUDOUIN ET MICHELE COLLIN

Plusieurs points nous intéressent particulièrement dans ton approche qui remet en cause la nouvelle vulgate urbaine sur la ville mondiale. Nous croyons en effet nécessaire d'entamer une réflexion sur les opportunités d'un autre concept de ville. Peut-on développer un point de vue territorialisé, au-delà des clichés mondialistes, et quels sont les domaines que l'on doit particulièrement approfondir dans la ville européenne?

Même si cela peut sembler paradoxal, je crois que la phénoménologie et la rhétorique de la globalisation ont encore accentué l'irréductible spécificité des espaces locaux. Standardisation de certaines habitudes en matière d'habitat, diffusion de clichés comportementaux, internationalisation des marchés immobiliers, tout cela n'en rend que plus évident le frottement opposé par l'espace local aux énergies de la mutation. Par "espace local", je n'entends pas simplement un contexte géographique, ou la localisation de caractéristiques historiques, mais plutôt un dispositif à matrice spatiale (physique, minérale) rassemblant un certain nombre de tendances structurelles développées localement et se déployant dès l'instant où une énergie de transformation se tourne vers le territoire. Bien que mû par des forces exogènes et immatérielles, tout événement affectant la transformation matérielle sollicite et intercepte ce dispositif local. Et il est en même temps inévitablement conditionné par lui. L'espace agit comme le "châs de l'aiguille" où passe le fil de la mutation. Avec USE - Uncertain States of Europe -, nous avons cherché à vérifier l'existence (la persistance, pourrait-on dire) d'un dispositif spécifique de l'espace européen ; l'hypothèse maîtresse de notre recherche était que ce dispositif dont nous connaissons bien (pour en être, en un sens, "encerclés") la puissance cumulative, les capacités de métabolisation et de tolérance à la densité, était peut être aussi et d'abord reconnaissable par sa tendance à constituer - ou, pourrait-on dire, à reconstituer - un espace intermédiaire entre la dimension urbaine et celle de l'objet, de l'édifice singulier. L'espace urbain, en Europe, c'est peut-être avant tout, aujourd'hui, ce milieu intermédiaire qui - tel une véritable phrase entre mots et discours - absorbe les variations imprévisibles du monde de la vie, et les décline selon un code inscrit dans la matérialité présente de la condition urbaine. Le Forum, l'îlot, la cour, le quartier de banlieue construit sur fonds publics sont des inventions - mais on devrait dire des ré-inventions - de ce dispositif. L'idée est de se demander si, comment et où ce dispositif est aujourd'hui encore opérant. La réponse apportée par USE est que ce dispositif local d'innovation peut être aujourd'hui avant tout repéré à travers l'auto-organisation de certains systèmes de mutation du territoire. Et qu'au lieu de prendre la forme de Projets dûment estampillés ou d'une Politique publique, ce dispositif caractéristique de la condition urbaine européenne tend à se manifester dans la réalité "ordinaire" des processus d'évolution dont nous sommes entourés.

Au-delà des présentations des chaos urbains de la ville diffuse ou émergente, comment développer un autre concept de ville englobant les anciennes et nouvelles formes? Peux tu notamment développer les expériences cumulatives, parfois invisibles, qui nouent à présent urbanisme et socio-politique ?

L'espace européen se présente comme un palimpseste (pour reprendre la belle métaphore d'Andrée Corboz). Comme un processus tendanciellement cumulatif. Mais cela ne doit pas nous empêcher de voir les brusques transfigurations, les disparitions, les destructions qui ne cessent d'advenir sur nos territoires. Ni le fait que cette propension à l'accumulation se produit au travers d'événements parfois traumatiques, comme la superposition ponctuelle

d'espaces non synchrones, l'englobement d'un lieu ancien par un lieu " nouveau " glissé dans ses interstices, l'hybridation d'une structure au contact d'énergies imprévues : événements constituant les indices ponctuels et visibles de la forte congestion affectant l'espace européen. Le fait est qu'aujourd'hui le " grain " si fin des énergies de mutation, leur nature souvent individualiste et immatérielle, leur pulvérisation tendancielle, leur faible cohésion (je parle souvent d'une " multitude de petits tressaillements dispersés dans l'espace, solitaires et pourtant écrasés les uns contre les autres " qui font vibrer le territoire européen), tout cela ne produit pas de grands processus cumulatifs (grands au sens d' " étendus "). Mais ils produisent pourtant une véritable " vibration diffuse ". Les nouveaux " faits urbains " du territoire européen sont souvent moléculaires et presque imperceptibles en tant que faits singuliers, ne serait-ce que parce qu'ils sont difficiles à représenter avec les techniques habituelles de la cartographie et de la statistique, comme dans le cas des nouvelles formes envahissantes du commerce - le junkspace dont parle Remi Koolhaas - ou des nouvelles typologies de la résidence unifamiliale. Ce sont des innovations ir-représentables, et donc invisibles. Et pourtant leur densité est si forte, et leur capacité de pénétration et d'infiltration dans les niches de la ville existante est si extraordinaire (ce qui les rend plus visibles dans les aires raréfiées de la périphérie suburbaine, sans être moins efficaces et agissantes dans les zones historiques de la ville compacte) qu'il faut vraiment avoir un regard obtus et nostalgique pour ne pas s'apercevoir que " tout change ". Qu'une nouvelle ville existe déjà. À l'intérieur des espaces de la ville européenne existante, et non pas " à leur place ", " au-dessus " ou " à côté " d'eux. Je crois que l'un des aspects les plus intéressants de la recherche urbaine contemporaine (l'obsession fertile pour cette production d'enquêtes multidirectionnelles que j'ai appelée " Atlas éclectique ") tient à cette capacité de voir et de dévoiler - à travers un paradigme indiciaire - l'émergence asystématique d'une nouvelle condition urbaine. L'importance prise à mes yeux par certaines expériences artistiques contemporaines s'explique justement par leur capacité de mettre en scène l'apparition imprévue et " latérale " de la nouvelle condition urbaine dans la vie quotidienne. La dernière exposition de Kassel (Documenta X), dirigée en 1997 par Catherine David et Jean-François Chevrier, a été de ce point de vue un événement de très grande portée.

Après la planification de l'urbanisme étatique, peut-on imaginer des villes agies par leurs acteurs et la prise en compte du sujet comme action sur l'espace ?./ De " petits tressaillements " fragmentés remettent en cause le gouvernement des grands territoires traditionnels. Tu parles de " pulvérisation " de la multitude. Mais la ville ne pourrait elle pas devenir un territoire commun, un territoire de nouvelle gouvernance, pour des multitudes qui y coopéreraient sur certains axes ?

La ville européenne contemporaine, métaphore involontaire et encombrante de la société urbaine européenne, connaît aujourd'hui une condition polyarchique. C'est une sphère où, comme le soutiennent les sociologues Guisepe De Rita et Aldo Bonomi, les relations horizontales prévalent largement sur les relations hiérarchiques et verticales. Mais il ne faut voir là aucun jugement de valeur. Parmi les nombreux sous systèmes " équivalents " et auto-organisés (et parfois carrément " autosuffisants "), il y en a des novateurs et des conservateurs ; et il n'est pas dit que les novateurs sont forcément " progressifs ", c'est-à-dire porteurs de conditions de vie socialement meilleures. Beaucoup de ces sous systèmes naissent de processus d'auto-organisation, ce qui n'est aucunement synonyme de " spontanéité ". Au contraire, l'auto-organisation requiert parfois un très haut degré de codification institutionnelle et de formalisation juridique. En outre, ces systèmes tendanciellement auto-organisés naissent souvent par le haut : il suffit de penser aux innombrables "autonomies fonctionnelles " ou " rationalités de secteur " qui subdivisent l'espace européen, des Chambres de commerce aux grandes institutions financières et immobilières (comme les Fonds de pension), en passant par les infrastructures de la mobilité (ports, aéroports), etc. Le paradoxe de

l'Europe est que cette condition polyarchique accroît les difficultés d'une cohésion locale des sujets. Elle rend plus difficile la reconnaissance autoréflexive d'une communauté urbaine. Les sous systèmes sont en effet souvent plus attentifs à leur cohésion interne, et à leurs relations avec les systèmes affiliés, qu'aux réseaux territoriaux auxquels ils sont, en un mot " suspendus " (à la fois immergés en eux et détachés d'eux). Et ce n'est certes pas la simple évocation nostalgique d'une plus grande " participation " qui peut favoriser l'émergence de mécanismes d'autogouvernement des communautés urbaines locales. Il est plus intéressant, et plus compliqué, de faire comme cette nouvelle génération d'urbanistes qui réfléchissent sur les mécanismes de " concertation ", de " planification stratégique " - à condition cependant que la géographie des sujets mis en jeu soit construite avec la plus grande attention. Ou encore de chercher à construire les bases d'une urbanistique " non déterministe ", renonçant à prévoir l'évolution de territoires aujourd'hui saturés d'un trop plein de variables pour se concentrer sur l'invention d'un ensemble souple et bigarré de dispositifs de transformation locale. Et c'est justement là, dans l'action efficace de ces dispositifs, que l'architecture joue à mes yeux un rôle irremplaçable. L'urbanistique non déterministe, c'est le développement de scénarios de transformation capables d'anticiper, d'une certaine manière, sur des réactions et comportements imprévus, et garantissant une forte liberté d'action aux sujets en échange de la persistance de certaines règles partagées, réalisées et manifestées par l'action de ces dispositifs de transformation. Ce qui est intéressant, c'est que les règles matérialisées par ces dispositifs valent tantôt à grande échelle (le territoire) et tantôt à échelle réduite (l'édifice singulier). J'ai récemment tenté d'en donner un exemple à travers un projet d'urbanisation d'une grande zone agricole au sud de Rotterdam (Hoesche Waard)

Les friches industrialo-portuaires sont des zones de métamorphose où investissent particulièrement des multitudes. Ces investissements, le plus souvent considérés comme événementiels ou ponctuels et anéantis par les grandes opérations de waterfront, peuvent ils présenter des alternatives concrètes de développement pour la ville ?

Je pense que les aires côtières portuaires - qui en Europe, en Europe du Sud, sont également des aires urbaines - sont des lieux à observer avec beaucoup d'attention. Et pas seulement parce qu'elles représentent souvent les dernières aires " disponibles " pour la modernisation de la ville. D'ailleurs la forte relance, imprévue, des marchés maritimes, a frustré ces dernières années bien des ambitions, bien des projets d'urbanisation de ces zones. Elle a déçu les attentes de ceux qui espéraient leur colonisation par la ville. Les " Barcelone " européennes sont peu nombreuses, et elles le resteront dans les années à venir.

Je crois que ces aires portuaires sont surtout intéressantes parce qu'elles sont un condensé d'attributs de " centralité " incroyablement modernes. Leur centralité est premièrement géographique - ce sont des zones médianes entre maisons et navires - mais non urbaine, en ce sens qu'elles ne dépendent pas de la concentration physique en un point des services et des équipements, mais plutôt de leur disposition sur une vaste bande de territoire. Deuxièmement, c'est une centralité basée sur un système de relations entre espaces vides. Ce ne sont pas les édifices qui caractérisent les Ports comme des " lieux de centralité", mais le réseau des couloirs de circulation et des entrepôts de marchandises et de personnes, les réseaux d'embarquement et de débarquement des marchandises. Ce sont les espaces vides qui déterminent la densité des ports. Troisièmement, c'est une centralité plurielle, composite, hétérogène. Les Ports méditerranéens sont un concentré d'espaces de réception, d'espaces productifs, commerciaux et résidentiels ; de lieux publics temporaires et de fonctions mobiles en déplacement continu ; de populations diverses qui se meuvent à des rythmes divers selon des cycles divers. Pour finir, et en conséquence de ce qui précède, les Ports méditerranéens sont des espaces en mutation au fil de processus pluriels qui, pourtant, réussissent souvent à atteindre un niveau suffisant d'autorégulation. Ce sont de grands pans de territoire continuellement en mouvement, souvent à la suite de processus décisionnels nés à des centaines de kilomètres de distance ; pourtant ces territoires pluriels, à

commandement hétérogène et en mutation continue, sont souvent capables de suivre une orientation consensuelle, de s'adapter à des normes concertées, de valoriser des règles communes. Cette centralité " éclectique ", jointe à leur vitalité autorégulée, constitue parfois un véritable " mystère " urbain que ne peuvent renoncer à scruter ceux qui aiment comme moi ces territoires aux doubles frontières.