

# L'urbanité en tension

Comment appréhender une ville dans sa globalité, à l'échelle de l'agglomération et pas seulement à partir de son centre historique. Et comment décrypter le paysage urbain dans sa continuité

Entretien Jean-Luc Terradillos

Photos Jean-Louis Schoellkopf

**A**ntoine Picon a longtemps enseigné à l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées. Il est désormais professeur d'histoire de l'architecture à la Graduate School of Design de l'Université Harvard. Nous l'avons rencontré à Poitiers, invité par l'Espace Mendès France et l'Ecole doctorale des sciences pour l'ingénieur, pour donner une conférence sur l'histoire des ingénieurs français de la Renaissance à nos jours. Cet historien des sciences et des techniques est un des spécialistes des villes et territoires.

Le quartier de la gare à Poitiers, vu de la grande passerelle.





Antoine Picon a publié notamment : *Architectes et ingénieurs du siècle des Lumières*, Parenthèses, 1988. *Claude Perrault (1613-1688) ou la curiosité d'un classique*, Picard, 1988. *L'Invention de l'ingénieur moderne*, Presses de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées, 1992. *La Ville, territoire des cyborgs*, Les Editions de l'imprimeur, 1998.

L'Actualité. – Quand vous visitez une ville, êtes-vous un «pèlerin d'art» ?

Antoine Picon . – Cela dépend des villes. Lorsque le mode de vie m'est connu, Poitiers par exemple, je vais voir en priorité les monuments, surtout si certains sont liés à des images de mon enfance. Il y avait une photographie de Notre-Dame-la-Grande chez ma grand-mère. D'autres villes nécessitent un regard plus large. A Tokyo, le fonctionnement des transports en commun, les grands magasins, le système de repérage des autochtones sont peut-être plus intéressants que les monuments proprement dits.

Plus généralement, je ne pense pas que l'on saisisse l'histoire d'une ville, l'histoire récente en tout cas, à partir de son seul centre, ne serait-ce que parce qu'une fraction seulement de la population y

habite. L'histoire d'une ville, c'est aussi l'histoire de son territoire, des rivières aux autoroutes qui passent à proximité.

Etes-vous sensible au texte que la ville génère? Oui, je suis sensible au texte que la ville génère. Adolescent provincial, je lisais avec passion Balzac et certains quartiers de Paris sont pour moi indissociables de la géographie urbaine et sociale de la *Comédie humaine*. Aujourd'hui encore, le faubourg Saint-Germain reste à mes yeux hanté par les nobles dames amoureuses de Rastignac ou Rubempré. Je ne peux pas non plus passer entre les deux ailes du Louvre sans penser aux maisons miséreuses évoquées par le romancier dans plusieurs de ses romans. Elles ont disparu depuis longtemps, mais la littérature les a im-



Sur le campus universitaire de Poitiers : la bibliothèque universitaire (ci-contre) et l'Esip, les nouveaux logements étudiants du Crous (page de droite).



mortalisées. D'autres écrivains, de Charles Baudelaire à Arthur Miller, sont aussi présents dans mes déambulations parisiennes. Miller raconte par exemple l'histoire de ce chauffeur de taxi qui lui fait traverser la Seine et qu'il sent fier de la beauté de la ville. Je pense souvent à cet épisode sur les ponts de Paris. Il faudrait aussi parler de *Nadja* et de bien d'autres œuvres encore.

En s'agréant dans la mémoire, les textes génèrent à mon sens une sorte de paysage. En se mélangeant, les mots épousent la minéralité des rues et des façades, comme une seconde peau, invisible mais active. Les représentations graphiques dont on se souvient font de même. Paris est pour moi indissociablement plan de Turgot et plan psychogéographique de Guy Debord.

Peut-on appréhender une ville par ses rocade, échangeurs et giratoires ?

Pas complètement bien sûr. Mais par rapport à cette sédimentation de la ville historique/littéraire, ils reconduisent au caractère artificiel, provoqué, de la ville. La ville est à la fois ce madrépore géant, plusieurs fois millénaire dont parle Hugo dans *Les Misérables*, et un gigantesque artefact, un paysage et un système d'infrastructures.

C'est dans cette tension qu'on doit selon moi saisir la ville. Les infrastructures elles-mêmes sont en tension entre la réalité topographique et les schémas abstraits des ingénieurs. Il faut aussi saisir cette tension qui a pris un caractère de plus en plus déterminant dans la ville contemporaine.



Le regard de Jean-Louis Schoellkopf appréhende et révèle toute la dimension du territoire, des strates historiques à son fonctionnement. Il a photographié des villes comme Saint-Etienne, Berlin, Gênes, Rotterdam et travaillé avec Alberto Siza au Portugal. Nous lui avons demandé de nous livrer sa lecture de Poitiers, travail qu'il devrait poursuivre cette année.

Comment définissez-vous cette tension ?

La ville moderne est à la fois familière et étrange. Elle est familière parce que la plupart des objets qui la peuplent sont présents dans d'autres villes, d'autres périphéries, de l'échangeur à l'hypermarché. Elle est familière également parce qu'elle est le produit direct de la façon dont vivent un nombre croissant de Français, en voiture, soumis aux rythmes de la consommation de masse. Rien de mystérieux donc. D'où vient alors qu'elle déconcerte ? Il n'y a pas de réponse facile à cela. Pour commencer, elle est relativement vide, comme ces espaces filmés par Tati dans *Playtime*. L'évidence se pare du même coup du caractère déroutant de ces objets du quotidien sublimés par la peinture surréaliste qui les transforme en autant d'énigmes. Elle est ensuite conçue au moins autant pour des dispositifs techniques et des machines, réseaux et automobiles notamment, que pour des hommes. Cette cohabitation revendiquée dérange. Elle reste tributaire du relief, mais tend à s'en affranchir au nom de l'universalité des principes socio-techniques qui président à sa réalisation. Elle est ici, un ici hyperréaliste dans la multiplication des dispositifs, et ailleurs : les voies rapides, les autoroutes qui en partent nous reconduisent à une étrange cohabitation du proche et du lointain. Cette cohabitation possède quelque chose d'utopique. Dans la société industrielle, l'utopie est à la fois dans

un nulle part singularisé par la fiction utopique et partout, comme un destin imminent.

Le plus étonnant est que la ville ancienne, avec son architecture particulière, puisse nous rassurer. Cette dernière est universelle à force de singularité, tandis que sa périphérie contemporaine devient singulière à force d'être banale.

Et l'approche cartographique ?

La ville contemporaine s'appréhende moins en termes cartographiques qu'au moyen d'itinéraires ponctués de signes. Elle s'appréhende d'une façon qui renvoie à la pratique ancienne des villes, lorsqu'il n'y avait ni plans, ni numérotation des maisons et dénomination des rues pour l'habitant ordinaire. Sous l'Ancien Régime, les adresses étaient souvent du genre «Hyacinthe Dubreuil, Maison au bœuf qui chante, près du carrefour de la Croix-Rouge, paroisse Saint Sulpice». En cas d'ambiguïté, il fallait demander aux voisins. On indique de la même façon la situation des lieux dans la ville contemporaine : «Vous prenez la sortie A3, puis c'est à gauche jusqu'au centre commercial. Là, vous verrez un pylône avec un couronnement en forme de champignon...» Dans la ville ancienne, on se forge en revanche très vite une représentation globale. La ville ancienne est un gigantesque artefact, une sorte de Disneyland que certains ont le privilège d'habiter tandis que d'autres doivent se



contenter de venir y boire un coup. La ville contemporaine retrouve bizarrement une forme d'organicité en raison même des difficultés qu'on éprouve à s'y repérer en fonction d'un système de coordonnées cartésiennes.

En fait, l'organicité, si souvent vantée par les théoriciens de la ville, a quelque chose de dérangent. C'est le fruit d'un processus qui semble indifférent à la volonté des hommes. Dans la ville contemporaine, les logiques technico-économiques ont remplacé les déterminations parcellaires et les contraintes constructives des villes anciennes, mais le résultat est au fond le même. On se sent dépassé. Si la ville ancienne rassure, c'est qu'elle évolue plus lentement. Elle semble du même coup maîtrisable. Et puis on se sent moins seul. Retour à la question de la densité.

Connaître vraiment une ville, c'est être familier avec ces inversions dont on pourrait multiplier la liste, connaître les parentés et les faux amis, éviter les contre-sens. Face à la ville dans sa globalité, nous sommes un peu comme ces clercs du Moyen Age qui devaient passer constamment du latin à la langue vernaculaire en évitant les confusions.

L'architecte japonais Toyo Ito écrit à propos du déve-



loppement des espaces virtuels que nous sommes appelés à avoir deux corps, un corps de chair et un corps numérique, l'un pour la ville ordinaire, spatiale, l'autre pour se mouvoir dans les réseaux. En fait, de par la tension entre centre ancien et périphérie contemporaine, nous avons déjà deux corps. Le centre et la périphérie ne font pas appel aux mêmes réflexes, à la même façon de voir.

Plus encore que la ville, c'est l'urbanité qui est en tension. Les codes ne sont pas les mêmes de part et d'autre de l'invisible frontière qui sépare les

quartiers anciens des nouvelles étendues urbaines. J'ai employé le mot de périphérie, mais il est inadéquat, car les nouvelles aires urbaines sont de plus en plus autonomes.

N'oubliez-vous pas la dimension de la vitesse ? La dimension de la vitesse est importante, celle de l'automobile plus encore. Elle induit des contraintes spatiales parfois un-usuelles. Il faut par exemple tourner à droite pour sortir à gauche d'une voie rapide. Des portions entières de la ville contemporaine sont conçues non pas pour l'homme mais pour le couple homme-machine. C'est une des raisons de mon intérêt pour le cyborg, qui se définit précisément comme le mariage de l'homme et de la machine. Cela induit de nouvelles échelles de la vision, panoramique, accélérée, d'un côté, lorsque l'on roule à une certaine vitesse, hyperréaliste, en quelque sorte stupéfaite par les objets qui se présentent à l'œil, lorsque l'on marche. D'un côté, les vastes perspectives et les effets de flou qu'affectionnent des pans entiers de la photographie contemporaine, de l'autre l'attention active aux objets de quiconque s'aventure dans un tableau de Chirico.

Dans les centres historiques, on a cherché à intégrer les nouvelles constructions. A la périphérie, n'est-ce pas une autre échelle architecturale ?

En ce qui concerne l'intégration des édifices dans la ville ancienne, il faudrait nuancer. Les monu-

ments de la ville médiévale étaient destinés à être visibles. Les tours que les familles nobles des villes italiennes de la fin du Moyen Age construisaient pour dominer les alentours de leurs demeures n'étaient pas non plus marquées du sceau de l'intégration. Plus qu'une volonté d'intégration, c'étaient les techniques et leurs limitations qui jouaient un rôle dans l'impression de cohérence de la ville. La portée des planchers était limitée par exemple, ce qui conférait une certaine modularité aux constructions. Cela dit, cette impression de cohérence est souvent une reconstruction après-coup.

Ce qui est en revanche nouveau dans la ville contemporaine, c'est la saturation par des signes publicitaires et des logos. La ville n'a jamais été aussi littéralement textuelle, avec ces milliers d'enseignes et de messages qui tentent de capter l'attention. Cet aspect avait déjà retenu l'attention de l'architecte Robert Venturi avec son *Learning from Las Vegas* qui érigait la capitale du jeu américain en modèle urbain à portée aussi universelle que la Venise renaissance ou le Paris d'Hausmann. Si la ville ancienne peut être comparée à un palimpseste, écrit dans un code qui n'est pas tout à fait un langage au sens ordinaire, un code qui s'apparente au langage, avec son vocabulaire et sa syntaxe, mais qui n'est pas linéaire, la ville contemporaine porte en sur-imprimé des milliers de fragments, comme autant de condensations de l'hypertexte consumériste et publicitaire dans lequel baigne notre esprit. ■

L'Acropole Rivaud, ensemble urbain construit par Yves-Jean Laval, et son « rempart » qui abrite un parking souterrain (page de gauche). Ce « morceau de ville » est à la lisière du centre historique et de la vallée du Clain (ci-contre) derrière laquelle on aperçoit un quartier résidentiel et des immeubles du quartier des Trois Cités.

