

La crise de la rue historique

Ebauche d'une méthodologie

par ANDRÉ BEERLI, professeur EPFL et EAUG

La rue, monument insaisissable ?

La rue du centre historique n'est pas forcément jalonnée de palais ; elle ne comporte pas toujours une « perspective monumentale » au sens de la législation française de 1911 ; elle présente parfois une apparence fort modeste « d'architecture mineure » et n'en constitue pas moins un ensemble, un « site » caractéristique [1]¹. Historique, elle l'est par sa topographie, ses origines, ses développements successifs, qui peuvent comprendre des phases récentes, et même ces « contradictions » et ambiguïtés que les thèses de R. Venturi nous ont appris à mieux apprécier [2]. Elle ne se laisse pas « restaurer » comme un monument isolé. Où sont ses limites ? Elle est la frange ou l'axe d'un quartier ; elle peut inclure des carrefours, des places, des jardins ; elle se ramifie en ruelles latérales, en cours, en escaliers, en galeries, en portiques ; des espaces semi-privés et privés la prolongent et la conditionnent. Son aspect et sa vie dépendent d'une foule d'événements plus ou moins lointains, aussi difficiles à prévoir qu'à contrôler. Un trait de plume sur un plan de police suffit pour que le flot du trafic passe du type « ruisseau guéable » au type « rivière » ou « fleuve », et voilà une rue accueillante transformée en couloir-frontière. Une opération immobilière fera perdre à une rue la vocation qui justifiait, en fin de compte, une mesure de protection globale du « caractère des façades ».

Par rapport au développement quantitatif de la cité moderne, la rue traditionnelle fait figure d'objet de plus en plus rare. Elle exige donc, en principe, une loi de sauvegarde, au même titre que les espèces décimées de notre environnement zoologique. Mais que protéger ? l'enveloppe — ces « ensembles » dont les experts admettent aujourd'hui la valeur de témoins culturels [3] ou le contenu, plus ou moins mobile, habitants, usagers, passants ? Contenant et contenu sont l'un et l'autre impliqués dans le phénomène vertigineux de la croissance des villes. En d'autres termes, sans que l'on remue une seule pierre, la fonction et la signification de la rue se modifient de jour en jour, en même temps que change la proportion entre l'ensemble du centre historique et le complexe urbain en voie d'expansion.

Pour certains théoriciens, la rue ancienne reste un modèle d'harmonie et de contact humain dans un monde déshumanisé. Pour d'autres, elle n'est plus qu'un fossile gênant, en un siècle où la technologie s'apprête à aménager la planète.

Disposons-nous aujourd'hui de quelque méthode objective, scientifiquement étayée, qui nous permette de dépasser ces perspectives paradigmatiques, braquées l'une sur le passé, l'autre sur l'avenir : le mythe de la rue familière et le mythe des grands espaces ?

C'est à cette dernière question, essentiellement, que nous tenterons de répondre. Nous espérons situer ainsi dans une approche générale le colloque plus spécifique de l'Icosmos sur le « visage de la rue ».

La rue ancienne comme modèle

A partir du moment où se manifesta le chaos urbain de l'âge machiniste, la rue de tradition antique ou médiévale

¹ Les chiffres entre crochets renvoient aux notes et à la bibliographie en fin d'article.

apparut comme un paradis perdu, et un moyen de contester par le contraste d'une image colorée la tristesse des voies nouvelles, tracées au cordeau à travers les faubourgs industriels, les quartiers ouvriers et les interminables lotissements de banlieue.

Disciple et continuateur de Patrick Geddes (qui situait sa « Science des villes » dans une perspective historique et sociale) [4], Lewis Mumford fit l'éloge de la rue médiévale, lieu du pèlerinage, des cortèges et des fêtes [5]. Camillo Sitte, de son côté, avait étudié les tracés et les rythmes des rues de Gand ou de Bruges dans l'idée d'en tirer des leçons pour un « art de bâtir les villes » [6]. C'est un peu dans cet esprit que, plus près de nous, Edmond N. Bacon, auteur de plans directeurs pour Philadelphie, analyse la Regent Street de John Nash parmi les grands exploits de l'urbanisme du passé, à l'appui de ses propres exigences esthétiques, de sa propre recherche de l'« effet » [7]. Pour un architecte tel que Bernard Rudofsky, qui dédie tout un livre, merveilleusement illustré de photos personnelles, « au piéton inconnu », les rues italiennes « apparemment vieilles s'avèrent, même après un bref examen, comme encore robustes, en fait comme des modèles orientés vers l'avenir » [8]. L'intention, évidemment polémique, de l'auteur en présentant la qualité humaine de la rue, avec ses ombrages, son pavement subtil, ses cafés, ses boutiques, ses fontaines, ses escaliers et ses arcades, est de confondre les Américains incapables de se créer un environnement urbain décent. Non moins intuitive, impulsive et critique, mais plus systématique dans l'analyse, Jane Jacobs ébauche une étude socio-économique de la rue traditionnelle, dont elle oppose la vie intense au désert mortel des « beaux quartiers » nouveaux. Ce qui compte, c'est la complexité et la diversité : Elle énumère quatre conditions pour qu'une rue remplisse cette vocation, conditions qui nous semblent aussi valables pour les Etats-Unis que pour l'Europe [9] :

1. Multiplicité des fonctions, assurant la présence d'usagers venant selon des horaires différents dans des buts différents.
2. Brièveté des blocs, possibilités fréquentes de prendre une rue transversale.
3. Mélange de bâtiments d'âge et de condition divers, avec une bonne proportion d'édifices anciens, afin de varier leur rendement économique.
4. Densité suffisante et concentration (y compris les résidents).

A l'appui de sa thèse de la diversité d'activités, source de créativité, Jane Jacobs jongle avec les millénaires, comparant le déclin d'une ville moderne stérilisée par la spécialisation à la culture remarquablement « urbaine » de la cité néolithique de Chatal Hüyük, en Anatolie [10]. Il est vrai que ces citadins préhistoriques entraient dans leur maison par le toit. La « naissance de la rue » est à chercher ailleurs.

Il nous faut aborder à présent les doctrines qui risquent de nous mener à la « mort de la rue ».

Doctrines destructrices

L'influence des théories, des images et des mythes propagés par les plus illustres auteurs est proportionnelle au

manque d'imagination des réalisateurs, et peut se prolonger loin dans le temps, à travers les générations, comme le montrent bien l'arrière-automne du fonctionnalisme (l'idée de l'organisation du bateau et de la machine, comparée à l'architecture, date de Greenough, 1843, le « form follows function » de Sullivan, de 1901!) [11], la reproduction attardée des paysages urbains dessinés par Le Corbusier (le Plan Voisin, de 1925, supprimant des rues au profit des gratte-ciel et de l'autoroute), ou l'application par les planificateurs urbains actuels, de la Charte d'Athènes de 1942 (elle-même conclusion d'un congrès des CIAM de 1933), qui condamnait l'alignement des habitations au long des voies de communication [12].

Une des doctrines les plus radicales émane d'un spécialiste de la cité historique, à qui revient par ailleurs le mérite d'avoir groupé en peu d'années une prodigieuse documentation sur les anciennes villes d'Europe, E. A. Gutkind [13]. Dans son « Crépuscule des villes », il constate que « nous vivons aujourd'hui dans des villes qui n'ont ni centre ni limite, et dont la zone centrale symbolise la puissance de l'argent » [14]. A partir de cette généralisation d'un fait vérifiable dans certaines nébuleuses urbaines des Etats-Unis, Gutkind retrace l'histoire de la rue, dont il situe l'apogée au Moyen Age, et le déclin à partir de la Renaissance. La rue, dit-il, est dès lors subordonnée à l'art militaire ou à la géométrie, puis à la perspective. Le « culte de la rue » de l'époque baroque, « l'ordre » à la façon d'Hausmann et le « désordre » qui a suivi signifient la fin de la rue du point de vue des besoins sociaux, donc sa condamnation.

Le changement d'échelle, si manifeste au XIX^e siècle, commence, selon Gutkind, avec l'éclatement de la coquille cosmogonique rassurante, et la notion d'un monde infini, depuis Copernic et Giordano Bruno.

Une image typique qui a succédé, chez les planificateurs, à l'idée de rue, c'est celle de la cité linéaire, qui apparaît dès 1882 dans les écrits d'Arturo Soria. L'axe de cette « Ciudad Lineal » mesure 500 m de large. Il commence à Cadix, finit à Saint-Petersbourg ou encore à Pékin [15]. La conception réapparaît dans la Cité industrielle de Le Corbusier [16] et, à l'époque des grands projets d'urbanisation de l'URSS, dans le plan de Magnitogorsk (1930), dont les « rues » sont autant de cités linéaires qui peuvent atteindre 25 km [16].

Quant à l'image de la « cité verte » — alternative proposée par Ginzburg à la cité bourgeoise, en harmonisant, selon le vœu de Lénine, ville et campagne [17] — nous la retrouvons sous forme d'une « utopie démocratique » dans le projet de Broadacre de Frank Lloyd Wright. En même temps que la ville, « souricière commerciale », la rue s'est volatilisée [18].

Tout aussi redoutables sont les conceptions plus ou moins diffuses, affirmées ou tacites, évolutionnistes, fonctionnalistes et modernistes, le besoin de faire table rase du passé, le mythe de la lumière et de la salubrité, la foi dans le progrès, le culte de l'efficacité, les visions prophétiques de « technicité, objectivité, grandeur et splendeur » [19].

Enfin (et surtout ?), il faut bien citer, dans l'échelle des valeurs de la civilisation occidentale, la primauté accordée à l'économique, aux exigences d'un développement considéré comme inéluctable, aux lois du marché, du profit, de la rentabilité, admises au même titre que les phénomènes naturels. Dans le camp idéologique opposé existe la tendance à admettre cette même économie bourgeoise en expansion comme moteur fondamental et comme explication du monde occidental avec ses contradictions, qu'il faut se garder de voiler. D'un côté, complicité ou résigna-

tion ; de l'autre, critique et négation des efforts de réforme à l'intérieur du « système » [20].

Faut-il s'étonner que presque partout la rue ait été livrée sans résistance appréciable à une exploitation éhontée, au vandalisme et à une mort lente ou rapide ?

Pratiques destructrices

A vrai dire, il se pourrait que les interventions urbanistiques dans les rues du centre historique, depuis cent ans environ, soient moins l'effet d'une véritable théorie que la répétition d'une pratique acquise en banlieue, dans un espace ouvert aux arpenteurs et à la spéculation foncière [21]. Ainsi s'expliqueraient la manie de l'alignement, de l'aplanissement, l'uniformisation, les « superblocs », en un mot la banalisation de la rue, l'adaptation au trafic motorisé, qui peut aller de la dégradation jusqu'à la destruction pure et simple.

Quant aux opérations que recouvre l'euphémisme « rénovation urbaine », elles consistent souvent en une expulsion de la population du secteur concerné (habitants, commerçants, artisans), pour une reconstruction des immeubles, si possible en hauteur, en vue d'une rentabilisation adaptée à la valeur toujours croissante du sol, et en fin de compte une occupation de l'espace ainsi transformé par les seules fonctions capables de supporter les charges nouvelles : activités de gestion, d'information, commerce très spécialisé, à la rigueur résidence de luxe [22]. Il en résulte des mouvements pendulaires, avec surcharge fêvreuse aux heures de pointe et abandon de la rue le soir et chaque week-end.

Même la « restauration » partielle ou globale d'une rue protégée légalement, si elle accentue la spécialisation du centre, si elle refoule une population bien enracinée et si elle tolère des fonctions incompatibles avec le cadre historique, risque de contribuer — bien malgré la bonne volonté de ses initiateurs et la qualité technique de l'exécution — soit à une dégradation morale, soit à une « mort en beauté » de la rue devenue musée.

Ces transformations de la rue s'accompagnent généralement d'âpres controverses autour de problèmes mal posés devant un public mal informé. Mais si le débat se ramène si souvent à de naïves confrontations entre « progressistes » et « conservateurs », entre « raison » et « sentiment », et laisse le champ libre à la démagogie, à l'hypocrisie et aux pseudo-précisions de la presse, c'est qu'en réalité il manque en cette matière des critères convaincants, une documentation solide et, le plus souvent, les éléments d'une appréciation objective de la situation.

En effet, à quoi nous servent nos belles théories sur l'évolution des villes lorsque, à propos d'une rue donnée, nous nous posons certaines questions précises ? Ainsi :

D'où viennent, où vont ces voitures, ces passants ? Pourquoi ces piétons y viennent-ils ? Pourquoi à telle heure ? Pour combien de temps ? Comment voient-ils, vivent-ils, sentent-ils la rue ? En quoi diffère-t-elle, pour eux, de telle autre rue, ou de leur quartier habituel ? A quoi se réduit, aujourd'hui, le rapport forme-fonction-signification ? Quel était ce rapport il y a cent ans, dans cette même rue ? Il y a trois cents ans ?...

La rue comme espace vécu. Approche écologique

Les résultats de diverses recherches en matière de psychologie de l'environnement viennent s'insérer tout naturellement dans une réflexion sur l'espace de la rue [23].

Ainsi : la notion d'une perception « exploratoire », active, polysensorielle, qui a remplacé les explications

mécanistes de la psycho-physiologie traditionnelle [24] ; les thèses de l'« image mentale » [25] ; de manière générale, la connaissance des rapports entre l'organisme et le cadre architectural [26], de la proxémie : les notions de territoire, de distance, interviennent dans la manière de vivre la rue [27] comme l'attestent les études sociologiques sur le West-End de Boston [28].

Toute rue consiste en un cheminement, où chaque élément rencontré exerce sur nous une action, à laquelle nous réagissons. Ces réactions ne sont pas seulement le fait de nos motivations subjectives et de notre univers mental. Elles font aussi partie d'un ensemble de comportements typiques, dictés par le cadre spécifique, et qui seraient contrôlables, si l'on pouvait observer objectivement, sans intervenir, un nombre suffisant de passants : telle est du moins l'hypothèse d'une nouvelle « psychologie écologique » qui s'oppose à la psychologie de laboratoire des anciens behavioristes [29]. La difficulté réside dans le nombre des variables de ce « behavior setting » complexe qu'est la rue. Chaque expérience ne pourrait se répéter que le même jour de la semaine, à la même saison, dans des circonstances atmosphériques semblables et à la même heure. Les manifestations, marchés, fêtes, soldes... seraient l'objet d'études particulières. Seule la globalité de toutes ces expériences donnerait une image authentique et suffisamment riche de la rue.

Certaines comparaisons élémentaires deviendraient explicites : rue ancienne à parcellement étroit/rue à superblocs ; rue habitée/rue administrative ; rue avec ou sans voitures, etc. La rapidité même de la marche du piéton, selon le cadre, serait révélatrice. A un passage précis, délimité, un tapis parsemé de contacts électriques permettrait même d'enregistrer les cheminements préférentiels [30].

Il est encourageant de constater qu'en partant de concepts psychologiques relativement sommaires tels que l'image mentale, le besoin d'orientation dans l'espace, et de critères schématiques (identité ; structure ; « imaginabilité »), Kevin Lynch ait pu réaliser des enquêtes aujourd'hui célèbres, comme l'analyse des rues de Beacon Hill à Boston [31], bordées de demeures bâties par de brillants architectes du Greek Revival entre 1800 et 1830 [32]. Le caractère très particulier de ces rues historiques a été assimilé par la grande majorité des cinquante sujets interrogés, tandis qu'un nœud de circulation anonyme tel que Scollay Square n'a été vu que d'une manière floue et distraite.

Approche sémiologique

La rue n'est pas seulement un « moyen » (de communication, d'accès) au sens de l'urbanisme rationnel, elle n'est pas seulement spectacle perçu, cheminement, cadre de certains comportements. Pour l'homme, elle constitue un « lieu » capable de favoriser (ou de ruiner) son adaptation à l'existence, son besoin de relations stables avec l'univers et avec la société [33]. La « capacité » d'un lieu « d'accueillir la vie » suppose une certaine richesse, variété et qualité de formes, qui est généralement le fait d'une rue ancienne. La dimension du temps historique constitue d'ailleurs un élément sécurisant [34].

Toute rue qui ne nous est pas totalement indifférente provoque une euphorie, une détente, ou au contraire une angoisse ; elle confirme ou contredit tout un monde intérieur composé d'états affectifs (subjectifs) et de conventions (sociales) qui échappent les uns et les autres à l'analyse rationnelle, parce que partiellement inconscients. La clef de ce monde ambigu, c'est le symbole, lieu de rencontre par excellence du subjectif et du collectif [35], et

c'est le « signe », matérialisation du symbole. Il est tentant, dès lors, de considérer l'espace de notre rue, avec son architecture, comme un discours articulé, un ensemble de signes, à déchiffrer (ou « décoder ») [36]. La lecture, sur plusieurs niveaux, permettra de distinguer la « dénotation » de la fonction du cadre donné, et la « connotation » de la « façon de concevoir cette fonction » [37]. Ainsi décodée, une rue commerçante dénotera une fonction primaire (shopping, « lèche-vitrines »), et connotera un message second contenu déjà dans certains termes vagues tels que « flânerie », « aventure », et qui pourra être l'expression d'une fonction sociale et économique, approuvée ou contestée, peut-être modelée par des slogans : « luxe, prestige, règne de l'argent, emprise de la publicité, société de consommation ».

Même si nous restons en deçà d'une assimilation complète de l'espace bâti à un langage [38], et des applications trop schématiques de la théorie de l'information [39], nous devons admettre un principe de base : « Il n'y a de sens que nommé » [40], qui justifie à lui seul une approche en termes de linguistique.

C'est en partant de l'hypothèse d'un décodage à deux niveaux (celui de l'« utilité », de la fonction, et celui du symbole, ou de l'« idéologie ») du message d'un cadre architectural qu'une enquête a été menée par un groupe de sociologues à Bologne, au moyen de 400 interviews sur la base d'un questionnaire en 61 points et d'une série de photographies [41]. Les résultats, remarquablement nuancés, nous permettent enfin de dépasser, dans le cas d'une ville d'art précise, le stade des affirmations arbitraires et des généralisations sur l'attachement des populations au « visage de la rue » traditionnelle.

Dans l'ensemble, l'enquête a confirmé : l'existence d'une image spécifique du centre historique et l'existence d'un « message second », symbolique. Les rues du centre, lieu de rencontre ou de spectacles (50 % des réponses), principalement le cinéma, lieu de promenade (42 %), ne sont pas très habitables, et fatigantes. Cependant (42 % !), si l'on isolait les monuments de leur contexte actuel, ils perdraient de leur signification. L'approbation de l'exclusion des voitures de la Piazza Maggiore est loin d'être générale (« piace » : 48 %). Connotation du centre historique : l'orgueil civique (41 %), le lien avec le passé (41 %), le tourisme (89 % !). Les portiques sont mentionnés, approuvés (77 %), décrits. Sont perçus intensément la couleur et la texture des bâtiments (85 %), leur forme (85 %). L'analyse d'une photo d'une petite rue modeste, à maisons basses, Via Mirasole a révélé : la nostalgie de la petite ville — le sentiment d'un passé révolu — la misère de l'habitat — le contraste entre la valeur historique et l'insalubrité (l'image opposée de la ville moderne « blanche, propre » est ici sensible) — la suggestion d'une intervention, restauration ou démolition « selon le cas » (50 %), démolition et construction de complexes modernes (37 %), conservation intégrale (11 %).

Conclusion générale des enquêteurs : une nette prédominance de la « signification » sur le niveau d'« utilité ».

La dimension de l'histoire

Comment passer de l'étude synchronique de la rue — dont nous commençons à entrevoir les méthodes possibles — à l'étude diachronique ? Pourrions-nous reconstituer pour une tranche historique le rapport espace-société ? Que savons-nous de la vie quotidienne aux époques où nos rues ont pris la forme que nous leur connaissons ? Une chance exceptionnelle veut que nous soyons au courant des derniers slogans électoraux et des recettes d'un barman

de la Via dell'Abbondanza à Pompéi en 79 après J.-C [42]. Le plus souvent, nos sources sont défailantes. Il a fallu les efforts de plusieurs générations d'érudits pour nous restituer un marché du XIII^e siècle à Lübeck [43]. Deux levées fiscales d'une précision inespérée, en 1464 et 1477 peuvent servir de base à une étude des rues de Genève au temps des Foires [44]. A partir du XVII^e siècle, recensements, plans, documents graphiques et descriptions vont se multipliant dans les villes d'Europe et, depuis le milieu du XIX^e siècle, les photographies témoignent de l'impact de la nouvelle société industrielle et bourgeoise sur nos vieilles cités, et de l'« érosion » des rues par le trafic et par l'« idéologie du trafic ».

La projection sur le passé de préoccupations nouvelles oblige le chercheur à remonter aux sources et à les regrouper selon des critères bien différents de ceux de ses prédécesseurs orientés vers l'histoire politique de la cité, ou vers la quête d'anecdotes pittoresques.

Un groupe de diplômants en architecture de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne a entrepris un travail de ce type sur l'évolution parallèle et contradictoire de la rue de Bourg et de la rue du Pré (disparue du cadastre par une démolition du quartier en 1930), et sur les « micro-territoires » socio-économiques qui se dessinaient dans le secteur depuis la fin du Moyen Age. Des rapports du type « espace servi, espace servant » sont apparus même d'une face à l'autre d'une même rue (la rue de Bourg ayant constamment un côté privilégié, la face sud) [45]. Des découvertes du même genre surgissent dans une étude en cours sur la rue Tabazan à Genève [46].

Ces quelques explorations dans un terrain encore mal défriché, exigeant l'improvisation des méthodes d'investigation au gré des documents disponibles et de circonstances locales, s'avèrent pourtant si fructueuses que l'on renonce sans regret à la perspective d'une « histoire générale de la rue » [47].

Une méthodologie idéale de l'étude d'une rue précise dicterait une enquête synchronique et diachronique, réalisée toujours sur deux niveaux sémiologiques — celui de la fonction, du rapport contenant-contenu — et celui de la signification.

L'étude présuppose un inventaire du cadre existant, avec sa topographie naturelle et humaine (l'origine de son tracé), sa stratigraphie archéologique et historique, l'analyse architecturale des bâtiments.

Chaque tranche chronologique devrait nous fournir des précisions sur la répartition de l'habitat et des diverses activités ; sur le rapport entre la forme (ou qualité) de l'architecture et ce contenu social et économique ; sur les caractéristiques de la population résidente, intermittente et « passante » ; enfin sur la situation de la rue par rapport à la structure et à l'extension de l'ensemble de l'agglomération, son centre, ses noyaux, ses voies de trafic.

L'ensemble n'aurait pas le caractère d'analyses juxtaposées et cloisonnées, mais bien d'une synthèse.

Car c'est la mise en relation de données provenant de sources et de disciplines diverses qui nous donnera le moyen d'esquisser, peut-être sous forme d'une séquence cinématographique plutôt que d'un portrait, le véritable « visage de la rue ».

Adresse de l'auteur :

André Beerli
professeur à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne
et à l'Ecole d'architecture de l'Université de Genève
33, av. de Cour
1006 Lausanne

BIBLIOGRAPHIE

- [1] Cf. PAUL LÉON : *Les monuments historiques*, Paris 1917, p. 240 (Loi des Finances, 1911). Un plan régulateur de Rome de 1957 emploie le terme d'« Architettura minore con suo volume, col suo colore, con le sue particelle caratteristiche », notion précisée par la Déclaration finale de la conférence de GUBBIO sur la sauvegarde et l'assainissement des centres historiques, 1960.
- [2] R. VENTURI : *De l'ambiguïté en architecture*. (Coll. Aspects de l'urbanisme, Paris, 1970.) Edition originale, « Complexity and contradiction in architecture », New York, 1966.
- [3] La notion de « site » et d'« ensemble » a été définie dans une publication du Conseil de l'Europe (Strasbourg, 1963) : *La défense et mise en valeur des sites et ensembles historiques ou artistiques* qui contient notre Memorandum (p. 41 ss.).
- [4] PATRICK GEDDES : *City Development*, Edinbourg, 1904 ; *Cities in evolution*, Londres, 1915.
- [5] LEWIS MUMFORD : *The culture of cities*, New York, 1938 ; étude reprise et amplifiée dans « The city in history », New York, 1961 (cf. dans chap. IX, Cloister and Community, 7, Pilgrimage, procession and pageant) ; éd. française : « La cité à travers l'histoire », Paris, 1964.
- [6] CAMILLO SITTE : *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, Vienne, 1889. Trad. par Camille Martin sous le titre : « L'art de bâtir des villes », Genève/Paris, 1902.
- [7] EDMOND N. BACON : *Design of cities*, New York, 1967 ; éd. française : « D'Athènes à Brasilia », Lausanne, 1967 (« John Nash et Londres », p. 186 à 199).
- [8] BERNARD RUDOFSKY : *Streets for people, a primer for Americans*, 1969, p. 20.
- [9] JANE JACOBS : *Death and life of great American cities*, New York, 1961, p. 143 à 151.
- [10] JAMES MELLAART : *Catal Hüyük, a neolithic town in Anatolia*, Londres, 1967, et l'interprétation des découvertes de Mellaart par JANE JACOBS dans *The economy of cities*, Londres, 1970.
- [11] HORATIO GREENOUGH : *American architecture*, New York, 1843 ; extraits dans DON GIFFORD : *The literature of architecture, the evolution of architectural theory and practice in 19th century America*, New York, 1966, p. 126 ss. — LOUIS H. SULLIVAN : *Kindergarten chats*, articles, 1901-1902, rééd., New York, 1918.
- [12] LE CORBUSIER : *Outre l'œuvre complète 1910-1929* (éd. 1934), cf. *Les plans de Le Corbusier à Paris, 1922-1953* Paris, 1956, et LE CORBUSIER : *Manière de penser l'urbanisme*, Paris, 1946 ; *La Charte d'Athènes*, Paris, 1941. Rééd., Paris, 1957.
- [13] E. A. GUTKIND : *International history of city development*, New York, à partir de 1964 ; *The twilight of cities*, New York, 1963 ; éd. française : « Le crépuscule des villes », Paris, 1966.
- [14] E. A. GUTKIND : *Le crépuscule des villes*, p. 54.
- [15] ARTURO SORIA Y MATA : *La ciudad lineal*, Madrid, 1894. FRANÇOISE CHOAY : *The modern city : planning in the 19th century*, New York, 1969, p. 99-101, et fig. 62-65.
- [16] LE CORBUSIER : *Manière de penser l'urbanisme*, éd. cit., p. 92-110. — PAOLO CECCARELLI, éd. : *La costruzione della città sovietica 1929-31*, Padoue, 1970 (Magnitogorsk, p. 209-228 et figures p. 242-249).
- [17] P. CECCARELLI, *op. cit.*, p. 60, le manifeste du mouvement des Désurbanistes (1930) ; p. 64, la lettre de Le Corbusier à Ginzburg pour la défense de la ville : « L'homme aspire à l'urbanisation » ; p. 65, la réponse de Ginzburg défendant son projet de Cité Verte de Moscou (présentation du projet, p. 189-208 ; figures p. 234-239).
- [18] FRANK LLOYD WRIGHT : *The living city*, New York, 1958. Les plans pour Broadacre City, dont la maquette date de 1935, ont constamment préoccupé Wright à partir de 1931.
- [19] LE CORBUSIER : *Manière de penser l'urbanisme*, éd. cit., p. 124, « technicité, objectivité, grandeur et splendeur peuvent être les termes d'une seule et unique équation ».
- [20] Un exemple de la thèse du dynamisme économique, W. W. ROSTOW : *The stages of economic growth*, Cambridge U.P., 1960. Une critique marxiste richement documentée, dépassant l'idéologie de la « révolution urbaine » de Lefebvre. MANUEL CASTELLS : *La question urbaine*, Paris, 1972.
- [21] Cf. CARLO AYMONINO : *Origini e sviluppo della città moderna*, Padoue, 1971, p. 35-47.
- [22] Une ample bibliographie critique sur la « rénovation urbaine » se trouve dans CASTELLS, *op. cit.*, p. 355-356.

L'étude de HERBERT J. GANS : *The failure of urban renewal est rééditée* dans J. TAGER et P. D. GOIST : *The urban vision, Selected interpretations of the modern American city*, Dorsey Press, 1970.

- [23] Cf. l'importante Etude bibliographique et analytique : *Rapports entre l'environnement construit et le comportement humain*, de G. BARBEY et CH. GELBER, IREC, Lausanne, 1973 (bilingue, français-anglais).
- [24] JAMES GIBSON : *The senses considered as perceptual systems*, Londres, 1966. — Avec une interprétation plus philosophique, M. MERLEAU-PONTY : *Phénoménologie de la perception*, Paris, 1945.
- [25] CHARLES BURNETTE : *The mental image of architecture*, in « Architecture for human behavior », Philadelphie, 1971.
- [26] J. M. FITCH : *The architectural manipulation of space, time and activity* (Environmental Design Research), North Carolina State Univ. Raleigh, 1969.
- [27] EDWARD T. HALL : *The hidden dimension*, New York, 1966 ; éd. française : « La dimension cachée », Paris, 1971.
- [28] La disparition des rues de leur « village urbain » provoqua chez les habitants, délogés, un état dépressif. Cf. HERBERT GANS : *The urban villagers*, Cambridge, 1960, et MARC FRIED & PEGGY GLEICHER : *Some sources of residential satisfaction in an urban slum*, in Journal of the Amer. Institute of planners, 27, 1961.
- [29] ROGER BARKER : *Ecological psychology*, Stanford, California, 1968, p. 152 ss. Episodes d'un trajet de dix minutes dans un drugstore, considéré comme « behavior setting ». Episodes spontanés, alors que les réactions du chien de Pavlov étaient provoquées, dans un « environnement » anormal.
- [30] ROBERT B. BECHTEL : *Footsteps as a measure of human preference*, Univ. of Kansas, 1967 (expérience menée dans un musée). — Exemple d'une expérience combinant cheminements et interviews non directifs dans une exposition, RAYMONDE BEERLI : *Espace et comportement* (diplôme EAUG, 1971).
- [31] KEVIN LYNCH : *The image of the city*, MIT, Cambridge, 1960, éd. française : « L'image de la cité », Paris, 1969, p. 187-201. Cf. aussi : *A walk around the block*, in « Landscape », 1959.
- [32] ALEX. PARRIS et CHARLES BULFINCH, cf. TALBOT HAMLIN : *Greek Revival architecture in America*, 1944, rééd. New York, 1964, chap. 5, et DONALD FREEMAN : *Boston architecture*, MIT (Boston Society of Architects, 1970).
- [33] Elle est un « symbol-milieu ». Cf. CHRISTIAN NORBERG-SCHULZ : *Intentions in architecture*, Oslo/Londres, 1963 ; Meaning in architecture, dans la publication collective parue sous ce titre (ed. CH. JENCKS & G. BAIRD, Londres, 1969), p. 215-232.
- [34] Cf. dans JEAN BAUDRILLART : *Le système des objets*, Paris, 1968, l'analyse psychologique de « l'objet ancien » dans la civilisation moderne.
- [35] E. CASSIRER : *Philosophie der symbolischen Formen*, I, Berlin, 1923.
- [36] GILLO DORFLES : *Simbolo, comunicazione, consumo*, Turin, 1962, p. 180-181. — La « Science générale des signes », entrevue par DE SAUSSURE (*Cours de linguistique générale*, 1916), a envahi la théorie architecturale, non sans abus de

La rue

par GEORGES BEKAERT

« La rue n'est plus le plancher des vaches, mais une machine à circuler, un appareil circulatoire, aux organes nouveaux, une construction en soi et d'une importance décisive, une espèce d'usine en longueur... »

C'est ainsi que s'exprimait Le Corbusier en 1924, dans son livre : *Urbanisme*. L'ère de la rue est révolue. Logique avec lui-même, Le Corbusier en déduisait : l'ère de la ville aussi. Paris doit être rasée, libérée de sa gangue de pierre asphyxiante. A la place des étroites rues formant couloir viendraient de larges voies rapides, se croisant de préférence à sept niveaux différents avec, au centre, un aéroport. « Qui dispose de la vitesse dispose du succès. »

A l'époque où, voici cinquante ans, Le Corbusier exprimait ainsi sa vision de la cité nouvelle, les bien-pensants le considéreraient comme un barbare. Ce qui n'empêchait pas

terminologie. Comme le note spirituellement M. TAFURI, l'apparition du « problème de langage » est une réponse à la « crise du langage » de l'architecture moderne (*Teorie e storia dell'architettura*, Bari, 1968, 2^e éd., 1970, p. 203).

- [37] UMBERTO ECO : *La struttura assente, introduzione alla ricerca semiologica*, Milan, 1968, p. 137 ss.
- [38] « Il n'est pas sûr qu'il existe en dehors du langage d'autres systèmes de signes », ROLAND BARTHES : *Le degré zéro de l'écriture. Eléments de sémiologie*, Paris, 1953, rééd. 1964, p. 76 ss.
- [39] Il est difficile de dissocier l'approche sémiologique de la théorie de l'information, envahissante, elle aussi, et source de précisions pseudo-scientifiques. Cf. ABRAHAM MOLES : *Théorie de l'information et perception esthétique*, Paris, 1958.
- [40] R. BARTHES, *op. cit.*, loc. cit. Est applicable à l'espace d'une rue la définition : *signifiant* = éléments ou groupelement d'éléments qui rendent possible l'apparition de la signification au niveau de la perception et qui sont reconnus... comme extérieurs à l'homme ; *signifié* = significations recouvertes par le signifiant et manifestées grâce à son existence. A. GREIMAS : *Sémantique structurale, recherche de méthode*, Paris, 1966, p. 10. Cf. la discussion du « triangle sémiologique », percept-concept-representation, dans JENCKS & BAIRD, *op. cit.*, p. 9-24.
- [41] E. RESCIGNO DI NALLO : *Il centro storico come racconto popolare. Indagine sociologica*, in « Bologna, centro storico » (Catalogo per la mostra), Bologne, 1970, p. 207-228.
- [42] Grâce à la précision croissante des fouilles depuis Fiorelli. V. SPINAZZOLA : *Pompei alla luce degli scavi nuovi di via dell'Abbondanza*, Roma, 1953. — ROBERT ETIENNE : *La vie quotidienne à Pompéi*, Paris, 1966.
- [43] FRITZ ROERIG : *Wirtschaftskräfte im Mittelalter*, 2^e éd., Vienne-Cologne-Graz, 1971, p. 36 : Der Markt von Lübeck, topographisch statistische Untersuchung.
- [44] *La levée de 1464* a été publiée par LUC BOISSONNAS, Genève, 1952. Celle de 1477 par J. J. CHAPONNIERE : *Etat matériel de Genève pendant la seconde moitié du XV^e siècle*, Genève, 1852.
- [45] KRINA et FERNANDO COSTA-GOMES, TU KINH HUYNH : « Microterritoires » dans des sites historiques et « planification » urbaine, EPFL, 1973 (copies Xerox).
- [46] Groupe de Recherches sur l'architecture du centre historique, Unité didactique 2, Ecole d'architecture de l'Université, Genève.
- [47] Une solide sociologie historique comme celle de MAX WEBER (*Die Stadt*, in Archiv f. Sozialwissenschaft u. Sozialpolitik, 47, Tübingen, 1920, p. 621-772 ; éd. angl. : *The city*, Londres, 1958) s'avère plus utile que les travaux sur la rue en général. Citons cependant : G. CULLEN : *Townscape*, Londres, 1961. — J. F. GEIST : *Passagen ein Bautyp des 19. Jahrhunderts*, Munich, 1969. — K. LAESIG u. a. : *Strassen und Plätze, Beispiele zur Gestaltung städtebaulicher Räume*, Berlin, 1968. — V. SCULY : *The death of the street*, in Perspecta VIII 1963. — J. SINGER : *Kulturleben der Strasse vom Anfang bis zur grossen Revolution*, Berlin s. d. — A. E. STRAMENTOW : *Städtische Strassen* (trad. du russe), Leipzig, 1956.

ces mêmes bien-pensants de mettre en pratique la vision qu'ils critiquaient, non sous la forme idéaliste et utopique de son auteur, Le Corbusier, mais dans le style réaliste et opportuniste de l'homme d'affaires qui ne considère que son petit intérêt personnel. La conséquence en est que l'on se contenta de réaliser ce qu'il y avait de négatif seulement dans les idées de Le Corbusier.

Le Corbusier croyait encore en la technocratie. Il croyait encore qu'il pouvait construire une ville pour l'automobile, une ville faite de routes, et non de rues. A présent les urbanistes rejettent toute la responsabilité sur l'automobile. C'est elle qui aurait, selon eux, détruit la ville. Le Corbusier croyait que l'on allait à une révolution de la circulation comparable à celle causée au XIX^e siècle par le chemin de fer. Mais ce qui se produisit, ce fut en fait une véritable mutation. Le XIX^e siècle avait apporté de grands changements au schéma des agglomérations humaines. Les villes prirent des dimensions inquiétantes. Le chemin de