Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 99 (1973)
Heft: 13

Artikel: La rue
Autor: Bekaert, Georges
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-71681

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

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 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, 2e 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 groupement 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*, 2e 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 XVe 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. LAESSIG u. a. : *Strassen und Plätze, Beispiele zur Gestaltung städtebaulicher Räume*, Berlin, 1968. — V. SCULLY : *The death of the street*, in Perspecta VIII 1963. — J. SINGER : *Kulturleben der Strasse vom Anfang bis zur grossen Revoluzion*, Berlin s. d. — A. E. STRAMENTOW : *Städtische Strassen* (trad. du russe), Leipzig, 1956.

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 considéraient comme un barbare. Ce qui n'empêchait pas 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 XIXe siècle par le chemin de fer. Mais ce qui se produisit, ce fut en fait une véritable mutation. Le XIXe siècle avait apporté de grands changements au schéma des agglomérations humaines. Les villes prirent des dimensions inquiétantes. Le chemin de

fer avait modifié leur visage. Mais la rue restait sauvegardée. Les grandes gares, les quais, le train lui-même étaient en quelque sorte un prolongement et un enrichissement de la vie des rues. La disparition de la rue est un des événements les plus lourds de conséquences de notre siècle, et c'est un événement qui est passé inaperçu.

Le XIXe siècle avait même inventé un nouveau type de rue : la galerie ou passage couvert, où la circulation des véhicules n'avait pas accès, où le piéton était roi. Ces rues n'étaient déjà plus des quartiers résidentiels (même si certains immeubles étaient habités), mais n'en demeuraient pas moins des lieux de rencontres. Avec les grands magasins ils constituent, selon le mot de Mendelssohn, les cathédrales du XIXe siècle.

Notre époque a complètement éventé le mythe de la rue. Nous ne construisons plus de rues, mais des édifices. Parfois nous sommes bien forcés de les grouper, mais de préférence nous les situons dans un environnement dégagé ; ils sont le point terminal unique de la route, de « leur » route. Routes et maisons, deux fonctions sans point de rencontre, sans liaison. Le seul lien entre ces deux fonctions est constitué par la voiture, qui rend possible et qui complète l'herméticité du cercle. Cette herméticité est-elle le prix que nous devons payer pour notre liberté ? Est-ce là la ville de l'avenir ? Une ville comme Los Angeles, réseau de voies rapides qui nous transportent de l'habitation au bureau, du bureau au supermarché, du supermarché au cinéma « drive in »... L'« autopia », comme l'appelle Banham, la « usonian city », agglomération de fonctions spécialisées, comme la voyait Wright ? « Instant city » où la ville n'est plus appréhendée que comme un spectacle observé derrière la vitre protectrice de l'appartement, du bureau ou de la voiture.

A l'égard de la rue, nous avons commis la même erreur fatale qu'à l'égard de tant d'autres institutions séculaires : en bons rationalistes que nous sommes, nous n'en avons retenu qu'une caractéristique fonctionnelle, la fonction de circulation. Comme si une donnée telle que la rue pouvait se ramener à une fonction singulière. De la même façon, nous avons, par une opération de vivisection que rien ne justifie, disloqué et détruit tout ce qui constitue notre environnement.

La constante qui domine dans le concept « rue », qui comporte énormément de significations et de types est, il est vrai, celle de la circulation. Une rue sans aucune forme de circulation n'est plus une rue. Mais cela ne signifie pas que cette fonction, pour importante qu'elle soit, représente l'intégralité des valeurs qui s'attachent à la rue. On pourrait dire de la rue que c'était la maison de la communauté et identifier de la sorte jusqu'à un certain point la rue avec la ville. Mais cela ne signifie pas grand-chose, parce que notre conception de la maison a elle aussi été fonctionnalisée : elle a été privée de toutes les ramifications qui lui donnaient la vie.

La rue est un des symptômes les plus évidents de la tendance que nous avons à rétrécir les concepts, tendance qui réduit toute réalité à un schéma stérile et unilatéral. La révolte des jeunes, les provos, les hippies, la révolution culturelle en Chine, tout cela est en premier lieu une réaction contre de tels rétrécissements. Il en est de même pour des phénomènes très typiques dont la rue est le théâtre.

Par le fait même que la rue est un espace médian, une aire d'indétermination entre des institutions bien définies et les objets dans lesquels elles se projettent, la rue nous offrait la possibilité de toute sorte d'interprétations non institutionnalisées. Elle était d'ailleurs la seule possibilité qui nous en fût laissée. Elle était en tout cas, par définition, le seul espace polyvalent indéfini : elle pouvait être marché, champ de foire, lieu de rendez-vous amoureux ou hall d'exposition. On pouvait y faire du sport, y manifester, y jouer la comédie, etc... L'essence même de la rue était qu'elle n'appartenait à rien ni à personne, mais qu'elle pouvait être utilisée par tous pour n'importe quoi. En fait, elle était ce résidu de chaos que la ville s'était réservé et où pouvait, à tout moment, surgir l'inattendu et l'inconnu. C'est précisément cette marge d'indétermination, de liberté, d'absence de plan, ferment de renouveau, que nous avons jetée par-dessus bord en acceptant que nos rues deviennent des routes et exclusivement des routes. Ainsi, c'est du moins ce que nous pensions, tout est bien en place, tout est bien en main. Mais nous avons oublié que, du même coup, nous avons aussi arrêté toute évolution ultérieure. En principe tout au moins, car la vie trouve toujours son cheminement, en dépit de nos plans.

Nous ne sommes pas encore suffisamment conscients de cette situation sans issue parce que nous vivons toujours sur les structures traditionnelles et que, pour le moment du moins, nous pouvons encore nous servir des rues historiques de nos villes et de nos villages. Ces rues sont à peine reconnaissables, elles ne vivent plus, mais elles existent encore et peuvent encore être utilisées. Elles sont néanmoins condamnées dès à présent par l'évolution en cours. La manière de vivre dont la rue était le symbole et le moyen essentiel semble définitivement révolue. Toutes les tentatives de protection ou de sauvegarde de la rue dans sa forme traditionnelle semblent bien condamnées d'avance à l'échec. Ceci vaut également pour les opérations d'assainissement social (qui peuvent avoir leur intérêt en tant que solutions temporaires et partielles) et pour les nombreuses tentatives d'animation culturelle de nos rues, manifestations d'arts plastiques (comme à Sonsbeek), ou représentation d'œuvres théâtrales. Ces tentatives nous permettent d'ailleurs de nous rendre compte à quel point la notion de rue est devenue pour nous vide de sens et en même temps combien il est nécessaire de réidentifier cette notion, c'est-à-dire de trouver des alternatives valables pour ce lambeau de « no man's land » dont notre société férue de planification s'est privée en sacrifiant la rue.

Une rue est rarement une chose fabriquée. Elle naît en quelque sorte du hasard, elle est le résultat non voulu d'un certain nombre de facteurs incalculables et incalculés. Elle se modifie sans cesse mais demeure reconnaissable. C'est ainsi que chaque rue a sa physionomie propre. Certains éléments peuvent disparaître, d'autres s'ajouter ou changer, mais la rue n'en change pas pour autant. La rue est un être vivant en perpétuelle croissance, qui s'adapte au rythme des jours et des saisons, épousant le calendrier de la vie communautaire, sensible à tout ce qui s'y passe sans perdre pour cela son identité. C'est maintenant seulement, à notre époque, que, par nos interventions brutales, nous avons entravé la croissance des rues. Leur ère est révolue.

L'alternative de la rue, ce ne sera sans doute pas une autre rue. Déjà la rue s'est défaite en partie de sa fonction de voie de circulation. Il ne suffit pas cependant d'interdire la rue au trafic pour en faire de nouveau une véritable rue, un lieu où l'on peut vivre, où plusieurs fonctions s'exercent simultanément et en s'entrecroisant. Elle n'est ce qu'elle est que par son rapport avec l'ensemble de l'environnement de l'homme. Si nous voulons rechercher une alternative, nous devons considérer la situation de l'habitat humain dans son ensemble, partir concrètement de la vision d'une nouvelle vie communautaire, en tant que milieu et que moyen de rompre le cercle dans lequel les individus se sont enfermés.