

Stéphane Tonnelat

Interstices urbains des mobilités des terrains délaissés de l'aménagement



Stéphane Tonnelat est architecte et urbaniste.

1. L'Atelier (2000). *La forêt des délaissés*,

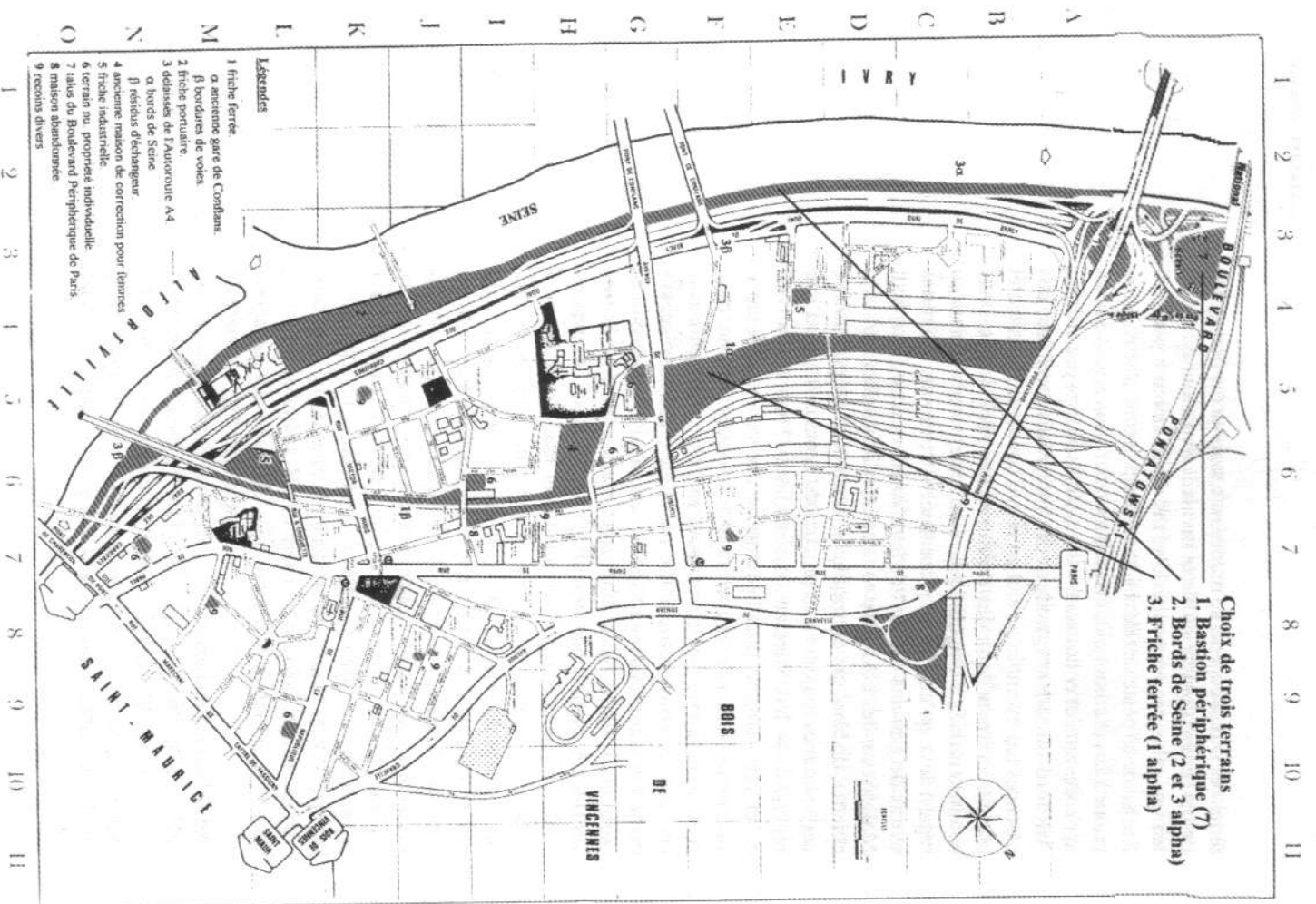
Caisse des dépôts et consignations. Institut Français

d'Architecture. Ce travail expose qu'un quart des nouveaux territoires urbanisés serait construit comme du résiduel.

2. Voir les concours

Européen qui, tous les deux ans, mettent en compétition des équipes d'architectes sur le thème des

Choix de trois terrains
1. Bastion périphérique (7)
2. Bords de Seine (2 et 3 alpha)
3. Friche ferrée (1 alpha)



Quelle est la place des « interstices urbains » dans la ville contemporaine ? Marges ? Exclusions ? Résistances ? Mobilités ? La question est abordée à travers deux études de cas à Paris et New York : les friches de Charenton-le-Pont et Times Square.

Nous définissons les interstices urbains comme les espaces résiduels non bâtis de l'aménagement : terrains vacants, friches industrielles ou ferroviaires, délaissés de voirie et d'opération de rénovation urbaine. Nous les appelons interstices urbains car ces espaces ne sont pas définis par ce qu'ils sont mais par leur entourage spatial et/ou temporel, qui les constitue comme des « vides entre ». Ce travail tente aussi d'éclaircir une question de plus en plus fréquente dans le « monde de l'urbanisme » : que faire des interstices urbains qui prolifèrent dans le tissu ? (2) Sont-ils les défits projectuels du renouveau urbain ? (3) Ces questions se heurtent habituellement à l'une des propriétés généralement attribuées à l'interstice, à savoir, son indétermination. Sa définition floue, résiduelle, permet en effet à de nombreux projecteurs de considérer l'interstice comme un lieu de liberté et de respiration inattendue dans la ville.

Cependant, toutes les tentatives pour les incorporer dans le projet d'urbanisme semblent vouées à l'échec puisque leur travail même consiste à les redéfinir, c'est-à-dire à supprimer l'indétermination qui faisait leur attrait en premier lieu. Comment déterminer l'indéterminé ?

- Legendes**
- 1 friche ferrée
 - α ancienne gare de Conflans
 - β bordure de voies
 - 2 friche portuaire
 - 3 délaissés de l'Autovoute A4
 - α bords de Seine
 - β rochers d'éclaireur
 - 4 ancienne maison de correction pour femmes
 - 5 friche industrielle
 - 6 terrain nu propriété individuelle
 - 7 talus du Boulevard Périphérique de Paris
 - 8 maison abandonnée
 - 9 recours divers

territoires « interstitiels », P.U.C.A., Ministère de l'Équipement.

3. On retrouve des notions de l'ordre urbain compatible avec cette vision chez Aldo Rossi, *L'architecture de la ville*.

L'Équerre, 1981 : ou de manière plus générale chez tous les penseurs de l'urbain qui proposent de « lire » la ville comme un système compréhensible d'organisation de l'espace.

4. Georges Knaebel, « Désordres urbains au quotidien », Cours de DEA, I.U.P. Créteil, 1996.

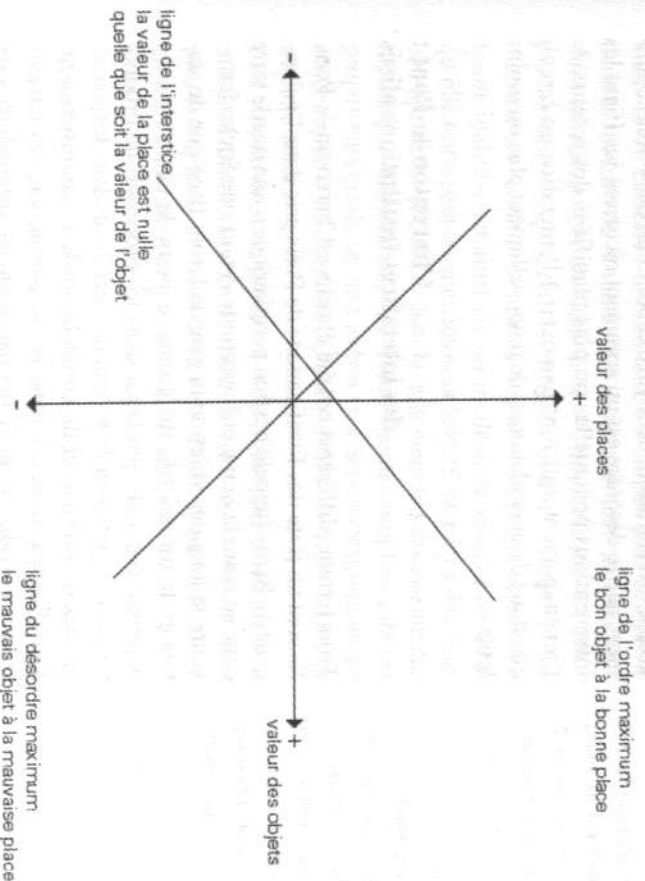
5. Denis Hollier, *La prise de la Concorde, essai sur Georges Bataille*, Gallimard, 1974.

Pour déminer ce paradoxe et tenter d'explorer de façon moins idéalisée et plus pragmatique le potentiel des interstices, mon travail s'est organisé selon deux approches complémentaires. La première, majeure et urbanistique, étudie les terrains comme des lieux de désordres, ce qui expliquerait leur indetermination. La deuxième, mineure et ethnographique, prend la première approche comme un cadre non plus indéterminé mais suffisamment précis pour entrer dans la définition d'un contexte pour des activités situées dans un tissu urbain. Le rapprochement de ces deux approches permet alors d'observer des creux particuliers dans les cycles de dégradation et de renouvellement propres à l'aménagement. Des creux qui ne seraient pas seulement accidentels mais aussi constitutifs du tissu et dans lesquels se développeraient des mobilités proprement urbaines.

Approche majeure

Les interstices seraient d'abord le lieu du désordre sous plusieurs formes. Si l'on admet qu'un système de valeur participe à la définition des espaces urbains comme places auxquelles correspondent des activités particulières, alors le système de places que représentent les lieux de la ville peut être lu comme un dispositif d'ordre, intelligible à chacun des participants.⁽⁵⁾ Les objets (ou fonctions), rangés à des places, ont eux aussi une valeur et, de cette manière, ils participent à la constitution du sens du couple place/objet. À partir de là, « la préconstruction du système de places est une affaire de préconstruction taxinomique de l'univers des objets. »⁽⁶⁾ Si on suit Georges Knaebel ou Denis Hollier,⁽⁷⁾ le désordre découlerait d'un rapport d'intelligibilité (ou d'inadéquation) entre une place et un objet, entre un signifiant et un signifié. Dans cette optique, examiner un interstice reviendrait à interroger le couple espace/sens sous des rapports de correspondance de valeur.

Lorsqu'un objet de valeur négative est à une place de valeur positive (ou inversement), alors il y a désordre. G. Knaebel illustre ce mécanisme par un schéma simple :



Selon ce schéma, trois désordres différents peuvent correspondre à l'interstice selon qu'on le considère comme « vide », comme rempli, ou comme occupé. Ce sont le désordre de production ou le reste, le désordre de saleté (le résidu ou « tout ce qui n'est pas à sa place »⁽⁸⁾), et le désordre de transgression situationnelle (les activités dans l'interstice qui n'ont à priori rien à y faire). Le premier renvoie aux jugements portés sur le terrain même comme reste d'opération d'aménagement, le deuxième aux objets dans l'interstice et le troisième aux activités éventuelles dans l'interstice. Les trois désordres, le reste, la saleté et la transgression, définissent les jugements dominants concernant les interstices, leurs objets et leurs activités. Ils constituent comme un cadre de référence pour toute intervention sur ou dans un interstice. Au niveau institutionnel et opérationnel, ces jugements servent directement à la construction, à la domestication, à la maintenance et au contrôle des terrains, chaque désordre correspondant à un traitement

6. Mary Douglas, *Purity and danger: an analysis of the concepts of pollution and taboo*, Routledge & Kegan Paul, London, 1966.

adapté : redéfinition, nettoyage et contrôle. On y voit notamment que le désordre est un argument récurrent justifiant les interventions ponctuelles ou plus planifiées des acteurs de l'aménagement, qui font parcourir à l'interstice un circuit classique de dégradation et de renouvellement plus ou moins long.

Charenton-le-Pont : des interstices institutionnalisés

Trois terrains différents ont été choisis à Charenton-le-Pont. Ils sont un reste des fortifications de Paris pris dans l'échancrure de Bercy (appelé bastion périphérique), une bande terre coincée entre la Seine et l'autoroute A4, et une friche ferroviaire le long des voies de la gare de Lyon. Bien que de statuts et de formes très différents, chacun de ces trois sites montrent des traits similaires dans les processus de production qui les ont amenés à l'état d'interstice et dans les mécanismes d'entretien et de contrôle qui les y maintiennent. Tout d'abord, en ce qui concerne la production, ces terrains sont invariablement les conséquences secondaires de contraintes techniques ou processuelles imposées par l'aménagement urbain lui-même. Le bastion périphérique, par exemple, est classé comme domaine annexe au domaine public du boulevard périphérique. Il n'est pas un espace en soi mais un équipement technique qui assure le bon fonctionnement des voies rapides en soutenant les bretelles d'accès. Tout son rôle tient dans sa masse de pierres et de terre tandis que sa surface est dénuée de fonctions. De même, la bande entre Seine et autoroute est un résultat des servitudes imposées par ces deux axes de circulation. La première impose un chemin de halage inconstructible tandis que la seconde comporte une zone d'isolation *non aedificandi*. Un pipe-line, dédié au transport des hydrocarbures, enterré dans le terrain, finit de rendre l'ensemble des fronts de fleuve totalement inconstructibles, au grand désespoir de la mairie qui avait réussi à en arracher la gestion à son propriétaire légitime, le Port Autonome de Paris. Ce sont au final autant les contraintes techniques que l'absence d'entente entre ces acteurs qui maintiennent le terrain dans son état interstitiel.

Dans la friche ferrée le problème est un peu plus complexe dans la mesure où le terrain est théoriquement constructible mais handicapé par un COS faible⁽⁷⁾, imposé dans le POS⁽⁸⁾ par la mairie, et qui empêche la SNCF de développer le site elle-même ou de le vendre à des développeurs privés. La municipalité s'est ainsi arrogé un droit de réserve de facto qu'elle seule peut lever en révisant le POS, ou en y substituant une opération de ZAC⁽⁹⁾ dont le règlement se substitue au plan municipal. Cependant, les financements complexes de ces projets successifs se sont avérés très délicats expliquant les vingt ans de semi abandon dans lequel était la friche au temps de cette étude.

Ces mécanismes de production de l'interstice contribuent à placer le terrain dans un domaine invisible où ils ne semblent plus faire partie des lieux de la ville. C'est ce que nous avons appelé le désordre de production. Cette invisibilité permet alors à d'autres désordres comme la saleté d'occuper le terrain. Pourtant, la saleté peut, si elle s'accumule, rendre le désordre visible. C'est pourquoi il existe dans chacun des trois interstices, une maintenance minimale destinée à contenir le terrain dans son domaine invisible. Il ne faut en effet pas croire que les propriétaires et gestionnaires sont absents. Au contraire, l'interstice est un état qui demande de l'entretien, notamment en termes de définition des limites de visibilité. La surface du bastion, par exemple, a été confiée aux services des parcs et jardins de la mairie de Paris, qui s'assure que la saleté ne s'accumule pas dans les coins voyants et organise les plantations en écrans visuels destinés au trafic automobile qui entoure le terrain. Ainsi sont définis un extérieur visible et entretenu et un intérieur moins directement surveillé. Le même principe s'applique aux bords de Seine où le Port Autonome envoie régulièrement un camion benne récupérer les détritus et bidons d'huile de vidange qui s'accumulent, et risquent ainsi de donner des arguments à la mairie pour réclamer des transferts de gestions supplémentaires. La friche ferrée révèle une construction visible/invisible plus complexe. Le terrain est tellement bien caché qu'il ne demande que peu d'entretien. Cette invisibilité lui permet même d'accueillir des personnes sans-abri recrutées dans la gare de Lyon et dont la présence constituait un désordre. Ces personnes étaient

7. Coefficient d'occupation des sols. Ratio de surface constructible par rapport à la surface du terrain.

8. Plan d'occupation des sols. Règlement municipal qui définit les usages des terrains et leur constructibilité. Maintenant remplacé par le PLU, Plan local d'urbanisme.

9. Zone d'aménagement concertée.

« ramassées » dans la gare et accompagnées jusqu'à la « halte », un local technique situé sous les voies à l'arrière de la gare, avant d'être conduites en bus jusqu'à un centre d'hébergement du Secours Catholique dissimulé dans la friche. Là, les sans-abri échangeaient le ticket qui leur avait été remis auparavant contre un lit et la promesse de repartir le lendemain avant neuf heures par leurs propres moyens. Dans ce cas, on peut penser que les limites extérieures visibles de la friche ferroviaire sont en fait constituées des espaces publics de la gare tandis que l'interstice reste totalement invisible. Ce mécanisme donne un rôle de maigre de manœuvre fonctionnelle à l'interstice, à l'usage des propriétaires qui lui assignent un rôle de recyclage temporaire.

Cette observation pose enfin le problème du désordre de transgression qui veut qu'on n'ait rien à faire dans l'interstice. C'est pourquoi l'hébergement d'urgence ne saurait être que temporaire et surtout organisé selon un strict découpage jour/nuit qui montre de manière évidente qu'on ne s'arrête pas dans l'interstice. La transgression situationnelle est aussi visible sur les quais de Seine où, à la suite d'une émission télévisée ayant diffusé des extraits d'interviews avec des squatters installés jusque-là de manière invisible, la mairie a convoqué le Port Autonome chez le préfet pour régler une situation devenue intolérable face aux nouvelles façades de bureaux de l'autre côté de l'autoroute. De même, lorsque l'occupation nocturne de l'espace central du bastion est devenue trop visible, le service des jardins a fait remplacer l'aire pavée par des buissons d'épineux à vocation repoussoir. Même lorsque la présence peut être justifiée, comme dans le cas d'un nouvel arrêt de bus, installé au pied du bastion péritouristique pour favoriser la correspondance avec la ligne PC sur le boulevard des Maréchaux, les jugements de transgression semblent difficiles à contenir. Les rares femmes présentes à cet arrêt développent rapidement un sentiment de malaise, alors que les automobilistes les fixent d'un œil narquois, comme s'il était entendu que ce n'était pas le bus qu'elles attendaient. De fait, on le voit, c'est surtout l'impossibilité de l'arrêt que cette transgression toujours possible manifeste.

Times Square, New York

À Times Square, aussi appelé le « carrefour du monde », l'interstice était naturellement apparu de la rencontre de la trame orthogonale avec l'ancien tracé de Broadway qui la coupe en diagonale, produisant à chaque intersection avec une avenue, deux triangles résiduels. Trop fins à Times Square, angle avec la septième Avenue, ceux-ci n'ont pu être construits et demeurent aujourd'hui comme témoins de l'ignorance de l'aménagement new-yorkais du terrain lui préexistant.

En ce qui concerne les désordres de saleté et de transgression qui mènent à l'entrelien et à la surveillance des interstices, Times Square est probablement en pointe d'une tendance hyper-sécuritaire efficace, mise en place pour redonner au quartier sa splendeur des années passées, avant sa déchéance temporaire dans le royaume du sexe et du crime. Le Times Square BID, un regroupement des commerces et entreprises du quartier, percevant une taxe locale redistribuée par la mairie, dispose de ses propres équipes de nettoyage et de sécurité. Avec la baisse sensible de la criminalité, leurs missions ont de plus en plus tendance à les transformer en régisseurs et employés d'un gigantesque cinéma, où l'important est de faire circuler la foule sans accroc et sans ralentissement devant le spectacle des panneaux lumineux qui recouvrent les façades. Dans le même temps, les triangles interstitiels sont peu à peu devenus des scènes annexes de représentations idéales pour mettre en scène des événements au carrefour du monde sur l'arrière-fond des affichages lumineux. En 2001, La chaîne de télévision Fox, y a par exemple organisé le « plus beau mariage de l'année » visible en direct live depuis tous les foyers des États-Unis. Bien sûr, la nouvelle visibilité conférée à ces résidus d'aménagement ne tolère pas de saleté, ni d'ailleurs de transgression susceptible de perturber le spectacle. De fait, les triangles ne sont plus exactement des interstices mais plutôt des annexes au spectacle, entièrement visibles. Y demeurent-il néanmoins des interstices ?

L'approche majeure de ces deux interstices (mais aussi d'autres cas non exposés ici) montre tout d'abord l'importance de la visibilité dans la définition des limites externes du terrain, imposées et utilisées par les acteurs institutionnels de