HAL
open science

Rues des permanences, rues du changement

Antoine Fleury

To cite this version:

Antoine Fleury. Rues des permanences, rues du changement : Espaces publics et patrimoine à Paris et à Berlin. Pérennité urbaine, ou la ville par delà ses métamorphoses, Mar 2007, Nanterre, France. pp.105-116. halshs-00368180

HAL Id: halshs-00368180

https://shs.hal.science/halshs-00368180

Submitted on 13 Mar 2009

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

La version définitive de ce texte a été publiée dans VALLAT C. (dir.), 2009, *Pérennité urbaine, ou la ville par delà ses métamorphoses, Vol. 2 – Turbulences*, Paris, l'Harmattan, collection Itinéraires géographiques, pp. 105-116.

RUES DES PERMANENCES, RUES DU CHANGEMENT
Espaces publics et patrimoine à Paris et à Berlin

Antoine FLEURY
Docteur en géographie
UMR Géographie-cités, Paris

Dans les espaces centraux des métropoles européennes, les espaces publics constituent de fait aujourd'hui l'une des composantes essentielles du patrimoine urbain. Pour les pouvoirs publics, ils sont un outil important au service de la valorisation des centres, notamment dans un objectif de développement touristique. Pourtant, ils n'ont pas toujours été une priorité dans l'action publique. Après-guerre, ils ont même été largement transformés par des politiques d'inspiration fonctionnaliste, pour devenir des espaces de circulation. Peut-on pour autant dire, à la suite de C. Ghorra-Gobin (2001, p. 8), que « les espaces publics traditionnels ont été soit progressivement réduits à des espaces de circulation au profit de la voiture, soit qualifiés pour la préservation historique au profit du tourisme urbain » ?

La mise en patrimoine des espaces publics est aujourd'hui une réalité (Stein, 2003). Mais si la requalification s'inspire largement des modèles du passé, les espaces publics sont l'objet de nombreuses transformations qui semblent aller bien au-delà d'une simple muséification. Replacés récemment au cœur des politiques publiques, ils constituent en fait un outil au service d'objectifs bien plus larges. C'est pourquoi le lien entre d'une part, cette nouvelle catégorie d'analyse et d'action qu'est l'espace public, et d'autre part, la notion de patrimoine, ne doit pas être considéré comme évident. Il doit au contraire être clairement établi, au regard des politiques publiques menées dans ce domaine. Comment les pouvoirs publics se positionnent-ils par rapports aux héritages de la ville européenne ? En quoi les politiques publiques menées dans ce domaine intègrent-elles d'autres valeurs et d'autres enjeux contemporains, au sein de la métropole ?

Pour répondre à ces questions, nous nous proposons de mettre en regard deux métropoles européennes que tout semble opposer : Paris et Berlin[1]. Au-delà de leur statut de capitale, les deux villes sont en effet très différentes du point de vue des densités et des modes de production de la ville ou encore des systèmes de gouvernement ; elles s'inscrivent de surcroît dans des contextes socio-économiques contrastés. Y retrouve-t-on malgré tout le même processus ? Quelles significations particulières revêt-il dans l'une et l'autre de ces métropoles ?

[1] Nous nous appuierons pour cela sur des entretiens menés depuis 2004 avec des acteurs institutionnels, des urbanistes et des architectes, des militants associatifs et des acteurs de la démocratie locale, ainsi que sur l'analyse qualitative d'un corpus diversifié de documents (études, documents officiels, compte rendus de réunion, articles de presse, sites Internet).

De la voirie aux espaces publics : l'invention d'une catégorie d'analyse et d'action

La rue, objet technique et fonctionnel

Dans les années 1950-1970, la catégorie « espace public » n'existe pas encore : rues, places et boulevards constituent ce que l'on appelle la « voirie » (*Straßenraum* en Allemagne). Ils sont donc définis comme un objet fonctionnel et technique. Conformément aux théories de l'urbanisme moderne, ils sont considérés avant tout comme des espaces de circulation.

Avec la démocratisation de l'automobile, les rues des grandes villes européennes ne tardent pas à être envahies de véhicules. Décidée par les pouvoirs publics et mise en œuvre par les ingénieurs, la configuration des rues et des places est alors complètement modifiée. La norme routière pénètre à l'intérieur des villes. Les boulevards sont réaménagés suivant cette norme, et leurs chaussées sont retouchées pour accueillir le maximum de files de circulation, au détriment des trottoirs et des plantations d'alignement. Certains sont même considérablement élargis. Autrefois solidaire de l'immeuble, la rue s'en détache, réduite à la seule fonction de circulation. Devenue voie rapide ou pénétrante, elle contribue alors souvent à morceler le tissu urbain, à dissocier les espaces au lieu de les relier. Quant aux places, elles se muent en vastes parkings, au même titre que le moindre espace libre. Suivant les principes de l'urbanisme moderne, des « espaces collectifs » d'un nouveau type sont en outre construits au cœur des quartiers rénovés. Coupés de la circulation automobile et situés en cœur d'îlot, ils sont souvent édifiés sur « dalle ».

Ce processus transforme largement les rues et les boulevards parisiens, allant à l'encontre du modèle haussmannien qui en faisait à la fois le principal support des réseaux structurant la ville (circulation, égouts et adduction d'eau, puis gaz et électricité) et des espaces de promenade. Le processus est plus poussé encore à Berlin : après les destructions de la guerre, la ville est en grande partie reconstruite selon les principes de l'urbanisme moderne, plus encore à l'Est qu'à l'Ouest.

L'invention des espaces publics

En Europe occidentale, l'urbanisme moderne est progressivement remis en cause à partir des années 1970. De nouvelles représentations de la ville émergent, d'une part dans le champ des sciences sociales, plus sensibles aux rites de la vie ordinaire, aux espaces et aux modes de vie comme aux formes de la socialité, d'autre part au sein des milieux professionnels où se redéploie un urbanisme culturaliste. Les « luttes urbaines » et plus généralement l'émergence d'une « nouvelle culture urbaine » (Tomas, 2001) participent également de ce mouvement qui conduit à remettre les rues et les places au cœur des préoccupations. Progressivement, celles-ci sont de nouveau considérées comme « un type d'espace présentant un certain nombre de caractéristiques propres » (Plan urbain, 1988, p. 111), bref comme un objet à part entière, ce dont l'apparition du terme « espace public » dans les années 1980 témoigne. Les pouvoirs publics se saisissent de nouveau de cette question, donnant toute son ampleur à la catégorie nouvellement créée : au cours des années 1980 et 1990, ils en font progressivement un élément clé de leur action sur la ville. Ainsi l'espace public est-il non seulement devenu une catégorie de lecture mais aussi une catégorie de l'action. Mais comment expliquer sa proximité avec la notion de patrimoine ?

L'espace public ou la mise en patrimoine des rues et des places

Patrimonialisation des formes

Certes la catégorie « espace public » est éminemment complexe et ambiguë, renvoyant à de multiples enjeux, aussi bien politiques que sociaux ou encore culturels. Mais en inventant cette catégorie, les acteurs de la ville ont avant tout cherché à renouer avec les formes héritées, en réaction à l'urbanisme moderne. Son lien avec la notion de patrimoine, qui lui est quasi contemporaine, apparaît à ce titre comme relativement évident. D'ailleurs les deux concepts

appartiennent bien à cette « nouvelle culture urbaine » qui a profondément « renouvelé tous nos concepts en matière d'aménagement, soit en transformant le signifié des plus anciens (architecture, urbanisme ou paysage), soit en faisant émerger les concepts nouveaux » (Tomas, 2001, p.78).

De nombreuses rues et places sont désormais considérées comme des éléments à part entière du paysage urbain, devant être conservés voire protégés. Des périmètres de protection sont définis dans les centres historiques : plus que les monuments, ce sont désormais aussi les paysages urbains dans leur ensemble qui sont protégés, y compris les espaces non bâtis que sont les espaces publics (Stein, 2003), comme dans le Marais avec la loi Malraux (1962). C'est avant tout contre l'envahissement par l'automobile, considéré localement comme une atteinte au patrimoine, que les premiers espaces publics parisiens sont reconquis. A partir des années 1970 sont ainsi aménagés de vastes plateaux piétonniers dans le Marais ou dans le quartier latin. Plus généralement, l'abandon de la rénovation urbaine par la table rase et le passage à une réhabilitation des quartiers anciens permet de conserver les rues et les places héritées, au-delà des secteurs protégés. C'est le cas à Berlin-Ouest dans le cadre de la *behutsame Stadterneuerung* mise en œuvre à Kreuzberg dans les années 1980 ; à Paris, la réhabilitation s'inscrit à partir de 1977 dans un nouveau Plan d'occupation des sols (POS), selon une démarche similaire.

Dans toutes les villes d'Europe occidentale, la grammaire héritée des espaces publics est largement revisitée à partir de cette époque. Au moment où Barcelone remet en valeur ses *ramblas*, Paris redécouvre les modèles du XIXe siècle, en l'occurrence cet espace public haussmannien entièrement normalisé dans ses dimensions, ses réseaux d'infrastructure et son mobilier, comme dans le règlement qui s'applique aux constructions. De nombreuses recherches historiques y sont consacrées, parfois même financées par la Mairie. Si Berlin possède le même genre d'héritage – un système mis en place au XIXe siècle sur les plans d'Hobrecht – l'histoire l'a beaucoup malmené et ce sont finalement plus les espaces verts sous toutes leurs formes, des places paysagées aux grands parcs, qui sont l'objet d'une attention renouvelée (Schöbel, 2003).

C'est sur cette redécouverte des formes héritées que s'appuient les pouvoirs publics pour remodeler les rues bouleversées par les transformations des années 1950-1970. Plus qu'une simple reconquête de l'espace sur l'automobile, ils mettent en œuvre une réhabilitation des espaces publics, qui concerne en premier lieu les places et les boulevards historiques. Dans les années 1980, la Mairie de Paris engage ainsi un vaste programme de requalification de certaines de ses artères, comme les Champs Elysées et le boulevard Richard-Lenoir, ou encore de ses grandes places (Hôtel de Ville, Saint-Sulpice, Vendôme, etc.[2]. Le processus commence plus tard à Berlin où les quartiers anciens sont plus rares, à cause des destructions de la guerre, ou bien situés à l'Est où le régime ne s'y intéresse que marginalement. Si quelques espaces publics sont requalifiés dans les années 1980[3], il faut attendre la réunification pour que soit mise en œuvre une requalification comparable des espaces publics centraux, que ce soit la prestigieuse avenue *Unter den Linden*, les grandes places héritées du XVIIIe siècle (*Pariser Platz, Leipziger Platz*) ou les jardins historiques (*Montbijou Park, Lustgarten*). Dans la majorité des cas, les pouvoirs publics font appel à des architectes – et en moindre mesure à des paysagistes – pour concevoir les aménagements, ce qui marque une rupture par rapport à la période précédente où les ingénieurs dominaient.

Dans la continuité de cette action, les administrations en charge des espaces publics se penchent sur tous leurs héritages, qu'ils soient techniques ou esthétiques, et dont ils font la synthèse dans des répertoires très précis, mis à la disposition de tous acteurs publics. Il s'agit du *Guide de l'espace public* à Paris et du *Handbuch zur Gestaltung von Straßen und Plätzen*[4] à Berlin : ils

[2] Ces grandes places étaient vouées au stationnement dans les années 1970. C'est la construction de grands parcs de stationnement en sous-sol a permis de les dégager de cet usage.
[3] Quelques places à Berlin-Ouest (par exemple la *Viktoria-Luise Platz* ou la *Savigny Platz*) ; quelques rues historiques à Berlin-Est (*Nikolai Viertel, Prenzlauer Berg*), servant de vitrine au régime.
[4] Littéralement : « Manuel pour l'aménagement des rues et des places ».

passent en revue les différents types de matériaux, de mobiliers urbains ou de plantations, bref tous les attributs de l'espace public hérité. Ces deux ouvrages sont en fait destinés à devenir de véritables guides pour les aménagements à venir, non seulement dans les quartiers protégés ou dans les espaces les plus exceptionnels, mais aussi dans les espaces publics plus ordinaires. C'est la seconde étape du processus de mise en patrimoine : ainsi, la même norme est aujourd'hui appliquée partout dans Paris *intra muros*, jusque dans les quartiers les plus périphériques dont les pouvoirs publics considèrent d'ailleurs que la requalification, dans le cadre des GPRU (Grands Projets de Renouvellement Urbain), passe par une mise aux standards parisiens des espaces publics. A Berlin, les mêmes objectifs sont affichés, mais ils ne se concrétisent pas de la même manière : en effet, dans un contexte de crise financière, les investissements en termes d'espaces publics y sont bien moins importants ; ils se concentrent en fait soit dans les quartiers historiques – lieux symboliques qui constituent l'image de la ville – soit dans les quartiers les plus déshérités, où la priorité va plus à l'amélioration du cadre de vie et du lien social qu'à la valorisation du patrimoine.

D'aucuns ont critiqué ce processus qui conduit à une homogénéisation des espaces publics autour d'une image quasi stéréotypée, passéiste de la ville : par exemple, la place parisienne avec sa fontaine Wallace, ses bancs et ses grilles d'arbre, sa colonne Morisse. La mise en patrimoine des espaces publics participe en effet largement à la muséification de la ville. Pour autant, la conception des nouveaux espaces publics ne se contente pas de puiser dans les modèles du passé. A Berlin, les nouveaux aménagements laissent largement place à l'innovation, notamment au sein des nouveaux quartiers gouvernementaux *(Spreebogen)*. Il a été fait appel, pour l'occasion, aux plus grands architectes. La nouvelle capitale allemande se doit en effet de créer ses propres symboles, et par là de se démarquer de l'histoire nazie ou communiste de la ville. Avec les monuments qu'ils entourent, que ce soit la Chancellerie, les bâtiments du Parlement ou ceux des grands ministères, les espaces publics doivent être emblématiques d'une démocratie moderne, tout en faisant œuvre de mémoire : la construction du nouveau mémorial pour les victimes du nazisme ou encore le monument de la *Bebelplatz*, qui commémore l'autodafé de 1933, en témoigne.

Dans tous les cas, les nouveaux aménagements, s'ils renvoient plus ou moins aux modèles du passé, doivent être emblématiques de l'image que la métropole veut se donner. Depuis les années 1980, la concurrence entre les métropoles s'est en effet renforcée, dans un contexte de mondialisation qui voit l'émergence, à l'échelle européenne, d'un véritable système de villes. Le cas de Berlin réunifié s'inscrit pleinement dans ce mouvement, la ville cherchant à retrouver son rang dans le concert des métropoles européennes. La mise en patrimoine apparaît alors comme un outil de marketing urbain, permettant à la fois de favoriser l'attractivité de la métropole, mais aussi des quartiers centraux au sein de l'espace métropolitain, à l'heure où se développent des centralités secondaires en périphérie. Cette instrumentalisation, si elle prend une forme nouvelle, n'en est d'ailleurs pas moins une permanence dans l'histoire des villes européennes.

Patrimonialisation des pratiques

Au-delà de la forme urbaine, les rues et les places incarnent aussi des valeurs. En inventant l'espace public, les acteurs de la ville post-industrielle ont précisément voulu conjurer une évolution vécue comme un déclin voire une mort annoncée qu'ils ont reliée à la crise de la vie collective et de la démocratie (Tomas, 2001, p. 76). Idéalisant de manière rétrospective les rues et les places de la ville pré-industrielle, considérées comme le lieu par excellence de la sociabilité et de la citoyenneté, ils ont vu dans la transformation des formes avec le passé pour modèle, un moyen de dépasser cette double crise. Par l'action sur les lieux, il s'agit de « faire du lien » (Genestier, 1999), de permettre le retour de certaines pratiques sociales. C'est ainsi que s'est généralisée, en Allemagne et surtout en France, « une approche qui dresse *a priori* l'espace public en espace vertueux de la citoyenneté, porteur intrinsèquement des vertus de l'échange interpersonnel » (Lussault, 2000, p. 37). Que ce soit dans les sciences sociales, dans le champs de l'urbanisme ou dans celui des politiques publiques, la plupart des discours poussent même plus loin cette logique, en faisant de cet espace public un élément de l'identité – voire du patrimoine

culturel – des villes européennes ; ils les opposent généralement aux tendances qui affectent certains espaces d'usages publics : privatisation, incivilités, marchandisation, etc.

Ainsi la mise en patrimoine dépasse-t-elle largement les formes pour intégrer aussi les pratiques. Les nouveaux espaces publics sont censés mettre en scène une identité de la ville européenne qui serait faite d'échanges et de rassemblements, de mixité et de citoyenneté. Bref, fabriquer de l'urbanité. Les grandes animations qui tendent à se développer dans les espaces publics, sous l'impulsion notamment des pouvoirs publics, telles que *Nuit Blanche* ou à Paris ou le *Carnaval des Cultures* à Berlin, s'inscrivent dans la même tendance : au-delà de l'image qu'elles diffusent dans le reste du monde, il s'agit de redonner vie à ces lieux et de faire que les citadins s'y côtoient, en s'inscrivant d'ailleurs souvent dans le cadre de la politique culturelle. Jusque dans les quartiers en difficulté de ces espaces centraux, l'aménagement et l'organisation d'animations constituent d'ailleurs aujourd'hui une composante essentielle de l'action publique, comme en témoignent les projets développés dans le cadre du *Quartiersmanagement* à Berlin ou des GPRU à Paris. En cela, l'action publique donne bel et bien un nouveau sens aux espaces publics, inséparable du contexte de la société post-industrielle, en proie à une crise économique, sociale et politique.

Donner un nouveau sens aux espaces publics ?

Si la mise en patrimoine des espaces publics est incontestable, il ne faut pas pour autant les y réduire. Parallèlement, les espaces publics se trouvent également investis de nouvelles valeurs, dans le contexte de la ville post-industrielle.

Du patrimoine à l'environnement

Outre la dimension sociale évoquée ci-dessus, qui est une composante importante de l'action en faveur des espaces publics, d'autres objectifs sont visés. L'objectif environnemental apparaît comme l'un de ces principaux enjeux, aux deux sens du terme : amélioration du cadre de vie et lutte contre la pollution dans un objectif de santé publique.

Dans toutes les métropoles européennes sont mises en œuvre des politiques visant à limiter la circulation automobile dans les espaces centraux (Dupuy, 1995), tout en y favorisant les transports en commun et les « circulations douces » (marche, bicyclette, roller). L'aménagement des espaces publics joue un rôle, mais à des degrés divers selon les villes. A Paris, les réaménagements de voirie sont privilégiés[5]. Les premiers jalons sont posés dans les années 1990, puis l'action publique dans ce domaine s'amplifie dans les années 2000. La politique mise en œuvre depuis 2001 s'appuie sur un ensemble de « grands projets » où s'impose un nouveau partage de l'espace public. Il s'agit tout d'abord des « quartiers verts », qui visent à diminuer la vitesse et à réduire le transit automobile dans les espaces résidentiels. Les grands axes sont quant à eux réaménagés (réduction du nombre de files de circulation, pistes cyclables, couloirs de bus) pour devenir des « espaces civilisés » ou favoriser les transports en commun dans le cadre du programme « Mobilien »[6]. Dans les deux cas, il s'agit aussi d'améliorer la qualité de vie des Parisiens : élargissement des trottoirs, utilisation de matériaux nobles, rénovation de l'éclairage et « végétalisation » s'inscrivent dans cette démarche. L'objectif est le même à Berlin, d'autant plus que la réunification a considérablement multiplié les déplacements motorisés (Häußermann & Kapphan, 2002). Pour autant, la politique des déplacements ne s'y articule pas aussi fortement sur le réaménagement de voirie[7]. Les aménagements en faveur des piétons et des cyclistes sont plus

[5] Ce qui s'explique par une tradition très ancrée d'aménagement des espaces publics depuis Haussmann, incarnée par la Direction de la voirie, et par des marges de manœuvre financières qui demeurent considérables.
[6] Dans le cadre du Plan des déplacements urbains, le « Mobilien » a pour objectif de constituer un véritable « métro de surface » à l'échelle de la région. Il se traduit notamment par la construction de sites propres, pour les principales lignes du réseau d'autobus.
[7] Les difficultés financières de la ville et des principes d'aménagement en conséquence plus pragmatiques expliquent en partie cette différence. Il est également vrai que, dans une ville aux densités moindres qu'à Paris, la voirie est suffisamment large pour accueillir tous les usagers sans conflits majeurs.

ponctuels, et se localisent majoritairement dans la partie est de la ville[8]. Il est vrai que la ville avait mis en œuvre très précocement ce type de politique dans sa partie ouest durant les années 1980, remodelant totalement les espaces publics au sein des quartiers résidentiels pour y limiter la circulation et ses nuisances, y développer les éléments naturels, maillant son territoire de plusieurs dizaines de kilomètres de pistes cyclables et créant de nombreuses places de quartier.

Ainsi, avec initialement un répertoire d'aménagements inspiré des modèles du passé, les nouveaux enjeux transforment sensiblement la forme des espaces publics. C'est en particulier le cas à Berlin dès les années 1980 : un véritable modèle d'espace public est créé, qui constitue aujourd'hui une composante de l'identité berlinoise. Une décennie plus tard, Paris fait de même avec les « quartiers tranquilles » puis les « quartiers verts ». Ces aménagements associent plus étroitement valeurs patrimoniales – les espaces publics sont remodelés en s'inspirant de la grammaire haussmannienne – et valeurs environnementales – avec des aménagements visant l'amélioration du cadre de vie puis la limitation de la pollution par le développement des circulations douces – pour transformer sensiblement le paysage urbain parisien, en le diversifiant. Dans ce cas précis, plus qu'à Berlin, le patrimoine est en fait revisité au prisme de l'environnement. Les aménagements associent d'ailleurs les ingénieurs et les architectes, et plus globalement les différents acteurs institutionnels : ainsi la Direction de l'urbanisme et l'Atelier Parisien d'urbanisme (APUR) ont-ils beaucoup réfléchi, dans les années 1990, à la forme à donner aux espaces publics, aux côtés de la Direction de la voirie.

Pourtant, il arrive que les aménagements visant à l'amélioration de l'environnement créent des tensions avec les acteurs du patrimoine. C'est notamment le cas à Paris : les Architectes des Bâtiments de France (ABF) jouent un rôle important puisque la majorité des projets ne peut être réalisée sans leur avis[9], 60% de l'espace parisien étant concerné par les lois sur les Monuments Historiques et sur les Sites et Monuments naturels. Les ABF considèrent par exemple que le nouveau partage de l'espace conduit à un « laniérage » de la voirie, contraire à la tradition haussmannienne. Leur opposition se focalise bien évidemment plus sur l'aménagement des grands axes – dans le cadre des « espaces civilisés » ou du programme « Mobilien » – et moins sur ceux qui concernent le réseau des rues secondaires. Si le phénomène est moins aigu à Berlin, les institutions responsables du patrimoine regrettent aussi bien souvent des aménagements peu soucieux du patrimoine, notamment en ce qui concerne les espaces verts ; pour autant, c'est plus à cause des faibles moyens humains et financiers des arrondissements – qui sont compétents pour aménager les espaces publics – que par choix que sont réalisés de tels aménagements. Il faut noter enfin que le patrimoine est bien souvent instrumentalisé par les opposants au projets, comme en témoigne le cas parisien : le rejet global de la politique des déplacements prime alors sur l'atteinte au patrimoine. Ce n'est sans doute pas le cas pour les ABF, qui agissent dans un cadre réglementaire, mais c'est souvent le cas au sein des controverses que peuvent soulever les différents projets, où le patrimoine apparaît comme un argument commode parce que relativement consensuel.

Aménager en concertation avec les citadins

A Paris comme à Berlin, la plupart des espaces publics sont aujourd'hui produits en concertation avec les habitants et les acteurs locaux. Ils constituent la vitrine d'une gestion urbaine qui se veut de proximité. Pour les pouvoirs publics, c'est aussi un moyen d'assurer la pérennité de ces aménagements, dans la mesure où les citadins s'expriment sur les choix. Pour autant, cela ne concerne pas vraiment les espaces publics exceptionnels, ceux dont la mise en patrimoine est ancienne. La concertation avec les habitants y est plus limitée. Dans ce cas, la conception des espaces publics est laissée aux experts, architectes et paysagistes. Ainsi peut-on dire que la concertation est *limitée* par le patrimoine. Ce sont en fait les espaces publics plus ordinaires qui

[8] Où une politique d'ordre fonctionnaliste avait été menée jusque dans les années 1980, sous le régime communiste.
[9] Le Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine, auxquels sont rattachés les ABF, donne un avis sur toute demande d'autorisation de travaux situés dans un espace protégé, quelle que soit son importance et sa nature.

sont majoritairement concernés. Du point de vue de la forme, leur unité est en conséquence mise à l'épreuve, puisque les aménagements peuvent varier selon les quartiers. C'est d'ailleurs ce que certains acteurs du patrimoine reprochent à ce mode de production. Ainsi accuse-t-on les aménagements réalisés dans le cadre du programme « Mobilien » de rompre la continuité des boulevards haussmanniens (par exemple les boulevards de Port-Royal et Saint-Marcel), les formes variant selon les contextes locaux et selon les conseils de quartier qui prennent part à la concertation. A Berlin, certains paysagistes considèrent que l'introduction systématique de plantations dans les rues, demandée par les habitants, remet en cause la lisibilité des espaces publics (Schöbel, 2003).

Ce mode de production change également le sens des espaces publics dans la mesure où ce sont principalement les habitants – et non pas les usagers, nombreux à ne pas résider sur place dans le centre-ville – qui sont concertés. Or ce sont les groupes sociaux les plus favorisés sur le plan culturel, dont le goût et l'intérêt pour le patrimoine sont bien connus (Bourdin, 1984), qui s'impliquent le plus dans leur quartier. Une représentation culturaliste de la ville et la valorisation de leur bien immobilier les poussent à soutenir voire à exiger ce type d'aménagement. Ce phénomène déjà ancien s'accentue aujourd'hui, au sein d'espaces centraux qui s'embourgeoisent de plus en plus, à Paris (Clerval, 2007) comme à Berlin (Häußermann & Kapphan, 2002). Parmi les autres acteurs locaux prenant part aux débats, les commerçants ont également une place importante. L'intérêt que certains d'entre eux retirent de la mise en patrimoine apparaît là encore évident, que ce soit des commerçants tournés vers le tourisme ou des commerces s'adressant aux groupes sociaux les plus favorisés. En définitive, les nouveaux modes de production de l'espace public ont des effets ambigus : d'un côté la concertation est accusée de porter atteinte au patrimoine, de l'autre elle renforce encore la patrimonialisation des espaces publics, conformément aux intérêts de certains acteurs. Dans tous les cas, la notion de patrimoine apparaît cependant comme instrumentalisée.

Conclusion

Espace public et patrimoine sont deux notions issues de la nouvelle culture urbaine qui a éclos dans la ville post-industrielle au cours des années 1970. La conception et l'aménagement des espaces publics sont étroitement liés à la mise en patrimoine de la ville : préserver, protéger et réhabiliter les espaces publics constituent désormais l'une des composantes essentielles de l'action publique. L'étude croisée de Paris et Berlin a montré que l'on retrouve le même processus dans des contextes très différents : pour requalifier un espace public, les pouvoirs publics revisitent en fait les modèles du passé, comme en témoignent les formes – matériaux ou mobilier urbain – et même les valeurs associées à des formes censées favoriser l'urbanité. Pour autant, d'un contexte à l'autre, le processus est plus ou moins prononcé. Les différences en termes de capacité d'investissement expliquent ainsi que Berlin se soit plutôt concentré sur les quartiers historiques les plus centraux, pendant qu'à Paris, le processus commencé dans les quartiers historiques s'est ensuite largement diffusé dans l'ensemble des quartiers centraux, jusque dans les périphéries.

Loin de ce que d'aucuns ont appelé la muséification – même si celle-ci est une réalité dans quelques quartiers touristiques – ce mouvement correspond d'abord à une reconquête des centres sur l'automobile et en faveur des piétons. Les enjeux social et environnemental sont importants. D'un côté, l'action publique vise à redonner les rues et les places aux interactions sociales. De l'autre côté, les formes empruntées au passé sont adaptées à un nouveau contexte, où l'amélioration de l'environnement est devenue un enjeu majeur. Si certaines villes accordent plus d'importance à l'une ou à l'autre ce ces dimensions – Paris constituant un cas extrême pour la valorisation du patrimoine – et même s'il peut exister des tensions entre patrimoine et autres objectifs, les différentes dimensions coexistent le plus souvent au sein des projets. La mise en patrimoine des espaces publics est donc complexe et multiforme. Pour autant, le phénomène pose question : tout se passe comme si aujourd'hui, tout projet visant à changer la ville devait paradoxalement emprunter aux formes et aux usages du passé.

Enfin, nous avons montré que, d'un quartier à l'autre, le mode de production des espaces publics varie sensiblement. La majorité des espaces publics est aujourd'hui produite en associant les habitants et les acteurs locaux. Pour autant, dans les quartiers historiques, les citadins ne sont pas toujours associés, et ce sont les experts qui se chargent de la forme à (re)donner à ces lieux, le patrimoine semblant ici limiter l'intervention du public dans la production des espaces publics. Dans les deux cas cependant, les modes de production privilégient certains groupes et/ou certains intérêts : espaces publics historiques pour le marketing urbain et pour le tourisme, espaces publics plus ordinaires pour les classes moyennes qui résident dans le centre ou viennent y consommer. Les espaces publics font-ils alors toujours partie de ce patrimoine culturel « commun » dans lequel les acteurs de la ville se plaisent si souvent à les inscrire ?

Bibliographie

BOURDIN A. : *Le patrimoine réinventé*, PUF, Paris, 1984.
DUPUY G. : *Les territoires de l'automobile*, Anthropos, Paris, 1995.
GENESTIER P. : « Le sortilège du quartier : quand le lieu est censé faire lien », *Annales de la recherche urbaine*, 1999, n°82, pp. 142-153.
GHORRA-GOBIN C. : « Les espaces publics, capital social », *Géocarrefour*, 2001, n°1, pp. 5-11.
HÄUßERMANN H., KAPPHAN A. : *Berlin : von der geteilten zur gespaltenen Stadt? Sozialräumlicher Wandel seit 1990*. Leske + Budrig, Opladen, 2002
LUSSAULT M. : « Propositions pour l'analyse générale des espaces d'actes » in GHORRA-GOBIN C. (dir.), *Réinventer le sens de la ville. Les espaces publics à l'heure globale*, L'Harmattan, Paris, 2001, pp. 33-46.
PLAN URBAIN : *Espaces publics*, La Documentation Française, Paris, 1988.
CLERVAL A., *Evolution de la géographie sociale de Paris, 1982-1999 : embourgeoisement et gentrification. Evolution socio-professionnelle de la population des ménages*. Paris, APUR, 2007.
STEIN V. : *La reconquête du centre-ville : du patrimoine à l'espace public*. Thèse Université de Genève, Genève, 2003.
TOMAS F. : « L'espace public, un concept moribond ou en expansion ? », *Géocarrefour*, n°1, 2001, pp. 75-84.
SCHÖBEL S. : *Qualitative Freiraumplanung. Perspektiven städtischer Grün- und Freiräume aus Berlin*. WVB Wiss. Verlag, Berlin, 2003.