

## **Remerciements**

*Je tiens à remercier tous ceux, - cités en notes en bas de pages -, qui ont eu la gentillesse de m'accorder un entretien et la patience de répondre à mes questions parfois naïves. Je remercie tout particulièrement, Philippe Haeringer qui a relu et reformulé à maintes reprises les propos que je lui prêtai. Je remercie Pierre Lassave pour ses doutes sur ce travail, pour ses interrogations critiques qui ont orienté mon entreprise ; Ariella Masboungi et André Peny pour leurs conseils sur la partie concernant les tendances actuelles de l'architecture ; Cyria Emelianoff pour sa relecture attentive ; Jacques Theys pour son soutien et les améliorations qu'il a apportées au document.*

# SOMMAIRE

<b>LA PROSPECTIVE ET LA VILLE. AU DÉBUT DES ANNÉES 90 : UN REGAIN D'INTÉRÊT</b> .....	7
• Un sujet à la mode .....	7
• Quelques lieux de la commande publique .....	7
<b>LA VILLE : INVENTAIRE DE QUELQUES QUESTIONS PROSPECTIVES</b> .....	11
A - IMAGES DE LA VILLE FUTURE .....	11
• Futur des villes : Métropolisation ? Métapolisation ? Villes Globales ? Mégapolisation ? .....	11
• La croissance urbaine .....	15
• Doit-on parler encore de ville ou de phénomène urbain généralisé ? .....	16
• Des villes indépendantes de leurs territoires ? .....	17
• Villes et commandement urbain .....	20
• Les « nouveaux territoires » de la démocratie .....	21
• Société civile et services locaux .....	22
• Le rôle des villes petites et moyennes dans l'espace métropolitain .....	23
• Des villes éclatées ? .....	26
• Éclatement et ségrégation .....	27
• Éclatement et mobilité .....	28
• Nouvelles technologies de l'information et de la communication et la ville .....	29
• La spécificité des villes européennes et leur pérennité .....	32
• La métropole se laisse-t-elle dessiner ? Le projet urbain peut-il la contenir ? .....	33
• La ville durable .....	35
B - LES DÉTERMINANTS SOCIO-ÉCONOMIQUES DE LA MODIFICATION DES VILLES ..	36
• La mobilité .....	36
• Travail, emplois, flexibilité, temps et rythmes quotidiens urbains .....	37
• La pauvreté majoritaire .....	38
• Les modes de vie familiaux .....	38
• La socialité .....	40
• Ville, mobilité et liens sociaux .....	40

<b>DES QUESTIONS EN SUSPENS...</b>	43
------------------------------------	----

## **ANNEXES**

### **ANNEXE I - L'ARCHITECTE ET LA VILLE**

Carine Robert	49
---------------	----

#### **A - LES GRANDS AXES DE LA PENSÉE ARCHITECTURALE SUR LA VILLE**

1. Où en sont les modèles urbains traditionnels ?	51
a) L'urbanisme « culturaliste »	51
b) L'urbanisme « progressiste »	52
2. Vers de nouveaux modèles urbains ?	52
a) La « troisième ville »	52
b) Le « chaos urbain »	53
3. Autres perspectives	54
a) La prise en compte de l'étalement urbain et du mouvement	54
b) Les nouvelles utopies et contre-utopies.	55

#### **B - UNE APPROCHE THÉMATIQUE DE LA PENSÉE ARCHITECTURALE SUR LA VILLE**

1. La géographie, le paysage, les espaces publics	57
2. Les infrastructures, les réseaux, les techniques	58
3. Patrimoine et modernité : réversibilité et irréversibilité	59
4. L'urbanisme : une œuvre collective	60

### **ANNEXE II - VERS UN MONDE URBAIN**

<b>Synthèse prospective de l'OCDE</b>	63
---------------------------------------	----

1. Perspectives de la croissance urbaine	63
2. Démographie	63
3. Développement économique	64
4. Les villes, moteurs de la croissance	64
5. L'enjeu social	65
6. Environnement et infrastructure	65
7. Vers un monde urbain	66

<b>ÉLÉMENTS BIBLIOGRAPHIQUES</b>	67
----------------------------------	----

# LA PROSPECTIVE ET LA VILLE : UN ETAT DES LIEUX

*On opère souvent des raccourcis phénoménaux quand on se projette dans l'avenir : raccourcis entre une image simplifiée du présent et l'avenir, voire une image magnifiée du passé et l'avenir ; raccourcis aussi entre des modes de compréhension - en empruntant des idées et des concepts à différentes disciplines et en les assimilant sans être assez vigilant sur les modifications de sens que peuvent subir les mots d'une discipline à une autre. Le document présenté ici pêche certainement par les mêmes défauts. Nous avons tenté de réfléchir à l'avenir des villes à partir de connaissances ou de savoirs sur le présent ou le passé établis par différents disciplines. Nous avons réduit, simplifié, trahit ces connaissances - pour dégager de leur rapprochement les faits ou analyses qui nous semblaient porteurs de continuités et de ruptures par rapport à la situation actuelle. Toutes les disciplines traitant de près ou de loin de la ville ne sont pas représentés, loin de là. Cela fait partie des limites de notre travail et de nos propres limites. Le pari d'un tel exercice est que l'explicitation par écrit, de thèses insuffisamment mises en regard sera source de clarification et par là même stimulera l'imagination.*

*Ce document croise un certain nombre d'interrogations et de questionnements issus de la littérature récente ou de séminaires en cours, à partir desquels plusieurs points de vue sont déclinés. A quoi correspond la croissance urbaine : un besoin économique ou une réalité démographique ? Que recouvrent les termes de métropolisation, mégapolisation, métapolisation : des terminologies substituables ou des concepts différents ? Doit-on encore parler de villes ou de phénomène urbain généralisé ? Peut-on parler de ville éclatée ? La spécificité des villes européennes est-elle pérenne ? Que deviendront les villes petites et moyennes ? Etc. A partir de ces différents questionnement on a tenté de décrypter s'il se dégageait de la communauté scientifique un certain nombre de consensus sur la manière d'imaginer la ville de demain, ou si l'on se trouvait face à un imaginaire éclaté ; si l'on avait affaire à des divergences de fond ou simplement de forme.*

*C'est un travail plus impressionniste qu'exhaustif, plus intuitif que rigoureux, plus spontané que construit, tant dans la forme que dans le fond. Il évoque les principales questions et réponses soulevées par quelques ouvrages récents liés à la prospective urbaine. En annexe, un texte rédigé par Catherine Robert, de l'Institut Français d'Urbanisme, fait part des évolutions récentes de la pensée architecturale sur la ville.*

*Ce travail, qui ne débouche évidemment pas sur une image unique de la ville du futur, ni même sur des scénarios, peut du moins donner des indications sur la manière dont nous les projetons et travaillons à leur devenir.*

### « SAGES ET EXPERTS »\*

« Qu'ont en commun les « sages » qui les différencie des experts ? Tout d'abord, ce sont deux rôles sociaux différents. On fait appel à des experts - au sens traditionnel du terme - pour obtenir davantage d'informations précises sur les données de problèmes complexes qui échappent au commun des décideurs : la pollution, l'évolution démographique, la consommation d'énergie, etc. On aura par contre plutôt tendance à mettre sur pied des organes de « sages » lorsqu'un certain désarroi s'installe face à ce qui est communément appelé des « problèmes de société » : la citoyenneté, l'impact social des développements technologiques, l'influence des sondages, le rapport médias-politique, etc. Les attentes développées à l'égard des experts et des « sages » quant au point de vue qu'ils devraient adopter différent. Les premiers sont crédités d'une vision technique, instrumentale, et il ne leur est guère demandé plus que de mettre à profit leurs compétences particulières afin de trouver la meilleure solution qui tienne compte de la logique du système commanditaire : vérité, rentabilité, etc. Les « sages », eux, sont justement appelés à dépasser les cloisonnements des logiques systémiques. Dans ce cas, le fait de ne pas disposer de compétences particulières dans un domaine technique n'est, en principe tout du moins, guère un handicap ; cela peut même être perçu comme une condition favorable à l'ouverture d'esprit et l'empathie ».

---

\* Source : Yannis Papadopoulos  
« Complexité sociale et politiques  
publiques »

# LA PROSPECTIVE ET LA VILLE. AU DÉBUT DES ANNÉES 90 : UN REGAIN D'INTÉRÊT

## UN SUJET A LA MODE

A l'orée du XXI<sup>e</sup> siècle l'interrogation sur l'avenir des villes prend de l'ampleur dans les séminaires, les colloques, les présentoirs des librairies. Inquiétudes face à de nouvelles concentrations de population que l'on prévoit (en 2025, sur les 8 milliards d'habitants de la planète, 5 milliards vivront en ville) - dans un climat de montée des intolérances ?angoisse face à une dématérialisation imaginable des villes, liée aux nouveaux moyens de communication ? Recherche des nouvelles relations qui pourraient se créer entre les sociétés et les territoires ? Prise de conscience confuse des mutations sociales à venir et réflexion sur leurs traductions spatiales ? Simples questionnements à visée anticipatrice et planificatrice ? Ou encore tout à la fois ?

« Métapolis » ; « mondialisation villes et territoires, l'économie d'archipel » ; « La ville globale » ; « vers la troisième ville ? » « La ville : agrégation et ségrégation sociales » ; sont quelques-uns des titres parus ces deux dernières années. La ville intéresse. Certains ouvrages font même référence à la ville dans leur titre alors qu'ils traitent de phénomènes autres, certes analysables en terme de conséquences sur la ville, mais qui ne l'impliquent pas directement. Une rapide consultation de la banque de données URBAMET in-

dique, au croisement de la question « ville et prospective » 56 ouvrages dans les années 70, 63 dans les années 80, et 70 dans la première moitié seulement des années 1990. La plupart des études dites de prospective dans les années 70 et 80 s'intéressaient à la planification et à l'aménagement, pour beaucoup dans le tiers monde, pour partie en France. Le deuxième pôle de préoccupation était la démographie. Dans les années 90 beaucoup d'études traitent « des villes » en général, ou « des territoires », sans focalisation sur des localisations précises. Les préoccupations liées à la mobilité, à la circulation, aux transports, déjà présentes dans les années 80, ont pris de l'ampleur.

## QUELQUES LIEUX DE LA COMMANDE PUBLIQUE

Il existe de multiples organismes qui travaillent sur la prospective de la ville. L'énumération ci-jointe donne une indication de l'intérêt que porte aujourd'hui la commande publique à ce thème, sans prétendre à l'exhaustivité :

### **1 - Le ministère de l'Équipement, du logement, des transports et du tourisme**

Plusieurs directions de ce ministère mènent simultanément des études prospectives sur la ville.

- La DAEI (Mission Prospective) et la DRAST (Centre de Prospective et de Veille Scientifique) ont lancé en 1995-1996 conjointement un appel d'offre et un séminaire sur le thème de la « **Ville éclatée** ». Il s'agissait d'appréhender les effets de la métropolisation sur les villes, d'analyser la pertinence du concept de « ville « éclatée » et de définir des modalités de régulation économique, sociale et territoriale susceptibles d'enrayer cet éclatement. Les cinq recherches retenues sont en voie d'achèvement<sup>1</sup>. Le séminaire qui s'est déroulé parallèlement sur huit séances, entre septembre 1995 et juin 1996, va donner prochainement lieu à une publication<sup>2</sup>.

- Le Centre de Prospective et de Veille Scientifique de la DRAST a également organisé en 1996-1997 un séminaire intitulé : « **de la ville à la métropole : vers une reconception de la pensée urbaine ?** » Face à la difficulté de prendre en charge les enjeux et les problèmes des métropoles et surtout concevoir leur avenir, l'objet de ce séminaire, en cours, est de s'éloigner de la ville Européenne pour poser le regard sur d'autres lieux comme Tokyo, Le Caire, Istanbul... et donc analyser d'autres fonctionnements urbains. Il s'agit également de s'éloigner temporairement du patrimoine disciplinaire traditionnellement utilisé dans le domaine de l'urbanisme pour entendre ce que les mutations qui parcourent les sciences et les domaines de la création ont à apporter comme concepts, outils et valeurs<sup>3</sup>. Il est prévu que ce séminaire se poursuive par une réflexion centrée autour du questionnement suivant : « **Entre ville et métropole : rupture ou continuité ?** ».

Le même Centre de Prospective anime, par ailleurs, des **ateliers de prospective technologique**. L'un de ceux-ci traite des applications des nouvelles technologies à la ville. Son objectif est de déterminer quelles pourraient être les utilisations futures des technologies de l'information dans la ville et d'évaluer leurs implications possibles sur les modes de vie et la répartition des activités sur le territoire<sup>4</sup>.

- Créé en 1994 le Club Bativille (émanation du CSTB, de l'Adème et du Centre de Prospective de la DRAST) mène de son côté des travaux prospectifs sur le **bâtiment dans la ville**, à travers des recherches, des réunions thématiques et des groupes de travail. Six groupes de travail fonctionnent. Ils traitent notamment des freins et des moteurs de l'innovation dans le domaine de la construction ; des modèles de prévision de l'offre et de la demande de logement ; de la dynamique des acteurs du bâtiment face au marché de la réhabilitation ; de la qualité environnementale (« habitat durable ») ; et des relations entre politique du logement et évolution urbaine<sup>5</sup>.

- Le Plan Construction a pris l'initiative d'organiser en 1996 un séminaire sur « **la ville émergente** » dont l'objet est « de connaître et de reconnaître les forces et les valeurs des territoires contemporains, de construire un regard et un langage commun sur cette ville émergente »<sup>6</sup>. Les actes du séminaire 1996 ont été publiés aux éditions de l'Aube en mars 1997.

- La DAU, à travers ses deux ateliers : « **Projets Urbains** » (initié en 1994), « **Villes et Architecture** », (qui a débuté en décembre 1995) interroge la pensée architecturale et urbaine et ses avancées. Elle fait émerger les prémisses des réalisations à venir. Avec le Plan Construction et Architecture, elle participe au club des maîtres d'ouvrages d'opérations complexes, lieu de rencontre entre l'Etat et de grands aménageurs, où sont posées des questions sur l'avenir de l'aménagement. Ce club a organisé un colloque en janvier, « **Le XXI<sup>e</sup> siècle en chantier : un tournant pour l'aménagement** ».

De son côté, la mission « veille et évaluation sur l'aménagement », également de la DAU, élabore des diagnostics territoriaux de manière prospective en réfléchissant à l'évolution des méthodes de planification et à ce qui se modifie dans le gouvernement des villes (autour des notions de planification stratégique).

<sup>1</sup> Il s'agit des recherches suivantes : petites villes en Ile de France, de la cité équilibrée à la ville éclatée. Les régulations territoriales du système métropolitain (Acadie) ; fiscalité et tarifs locaux, effets sur longue période, le cas de l'agglomération bordelaise (fondation des villes) ; réseaux et échanges socio-économiques dans la ville éclatée, des potentialités nouvelles de changement de régulation économique (Act-consultant) ; l'impact des relations entre opérateurs et autorités responsables sur l'éclatement urbain (Pluridis. MLD) ; formes et conditions de possibilité d'une gouvernance des politiques de l'habitat en France (CSTB).

<sup>2</sup> Les thèmes étudiés ont été : l'éclatement urbain, quels référentiels et quels enjeux pour la régulation urbaine ? De l'Equipement aux services, la régulation face à l'essor des logiques de réseaux ; les niveaux territoriaux de la régulation, questions posées par l'action à géométrie variable ; ville à péage, ville éclatée ? Usagers, bénéficiaires, contribuables et solidarités financières dans la ville ; nouvelles formes d'emploi et remise en cause du rapport salarial, comment faire face aux précarisations sociales dans les espaces urbains ; agir en temps réel et assurer la continuité de l'action, les temporalités de la régulation urbaine ; égalité ou équité, philosophie de l'action pour enrayer les processus d'éclatement ; la gouvernance urbaine, frontières et partenariat publics/privé.

<sup>3</sup> Thèmes appréhendés : vers une reconception de la pensée urbaine ? ; complexité et nouvelles figures du savoir ; processus, conception, composition, forme. Musique et processus, ville et cinéma ; Japon(s). Prochaine séance prévue : Euralille, lieux et non-lieux ; autour de F. Choay.

<sup>4</sup> Exemples de sujets traités : villes, territoires et cyberspace : quelle articulation ? Télématique, globalisation et emploi ; mobilité et télécommunications ; le télé-travail au XXI<sup>e</sup> siècle ; nouvelles technologies de la communication et services urbains

<sup>5</sup> Les réunions thématiques passées ont eu pour thème : bâtiment 2030, tendances et incertitudes ; analyse des jeux d'acteurs du secteur bâtiment ; évolution à long terme des marchés, techniques et des politiques ; processus de construction et développement durable ; la construction pourra-t-elle se passer de projet urbain ?

<sup>6</sup> La première partie de ce séminaire s'est déroulée sur 5 séances : comment se fait la ville ? Qu'est ce que l'on y vit ? Quelles structures pour cette ville ? Quelle architecture ? Quel paysage ? Synthèses.

- Enfin, le Plan Urbain est à la base de nombreuses recherches qui servent à établir les tendances à partir desquelles se construisent les scénarios prospectifs. Ses programmes de recherche questionnent l'existant et les évolutions prévisibles, c'est notamment le cas du programme sur **l'intervention publique et la production urbaine** qui réfléchit au rôle actuel et à venir de la puissance publique dans la production de la ville.

Il faut également noter l'impact très important qu'a eu sur la réflexion urbaine à long terme le programme « **Mutations Economiques et Urbanisation** », organisé par le Plan Urbain et co-financé par la DATAR et le Commissariat général du plan - et qui s'est déroulé de 1987 à 1992. Il visait à identifier les répercussions sur l'organisation urbaine des transformations productives et la montée des activités tertiaires<sup>7</sup>. Dans la suite de ce programme, le Plan Urbain soutient les réflexions du réseau international « services-espace » (RESER) sur la place des services dans les dynamiques urbaines. En 1995-1996 il a lancé, avec la DIV et la DATAR le programme **ville et emploi** qui comprend trois axes : ville et mobilités ; milieux urbains et apprentissages collectifs ; gestion urbaine et systèmes d'emploi.

## 2 - Autres organismes publics<sup>8</sup>

- Le CNRS a mis en place, entre 1992 et 1996, sept grands programmes interdisciplinaires. Celui sur la ville a été mené en partenariat avec le ministère de l'Équipement, le ministère de l'Enseignement supérieur et de la recherche, la Délégation interministérielle à la ville, la DATAR, la Caisse des dépôts et consignations et l'INRETS. Ce programme a abordé un certain nombre de grands axes de recherche : « cohésion et exclusion » ; « environnement urbain » ; « risques et sécurité » ; « mobilités ». A partir de 1997 le CNRS mettra en place un nouveau programme sur la ville dont les thèmes sont en cours de définition.

- Le Commissariat au plan développe depuis très longtemps des réflexions prospectives sur la ville. Plus récemment, il a mis en place une commission thématique sur « la ville et le développement urbain » et des groupes de réflexion à long terme dont l'un, intitulé « cohésion sociale et territoires » a servi à alimenter le schéma national d'aménagement et de développement du territoire. A la suite de ces travaux, le Commissariat général du plan a le projet de lancer, en 1997 un exercice de réflexion prospective et transversale sur la ville.

- La DATAR a lancé en 1997 un programme de prospective 1996-2000 sur les territoires avec sept groupes de travail fonctionnant en parallèle<sup>9</sup>. L'objectif du groupe sur **le modèle européen de développement urbain**, est de mieux comprendre les dynamiques de transformation des villes françaises en les situant dans leur contexte européen et en s'interrogeant sur les spécificités éventuelles de ce contexte. Des approches comparatives entre villes européennes, et villes d'autres continents seront développées.

- L'IAURIF accentue sa réflexion prospective et s'interroge sur la ville du prochain millénaire. Elle souhaite privilégier quatre champs d'interrogations en associant, dans des groupes de travail, chercheurs et acteurs de l'aménagement. Les questionnements à l'origine de ces groupes sont les suivants : va-t-on vers une dispersion de l'emploi en Ile de France ou vers de nouvelles polarisations ? Quelles pourraient être les conséquences du vieillissement de la population sur le marché du travail, les équipements sanitaires et sociaux, les modes de vie ? Quelles sont les capacités de transformation de la proche couronne et de ses secteurs stratégiques ? Comment caractériser les acteurs de la ville aujourd'hui et dans vingt ans ?

- Dès 1988 l'ORSTOM<sup>10</sup> avait lancé, en coopération avec l'Institut Français d'Urbanisme (IFU) et l'École d'Architecture de Paris-

<sup>7</sup> Ce programme comprenait quatre axes : répercussions spatiales des transformations productives (rapport des entreprises à leurs environnements) ; saisir les transformations morphologiques sociales et urbaines liées à ces mutations économiques ; mettre en évidence la pluralité des temporalités urbaines, économiques et sociales ; examiner comment les politiques urbaines pouvaient prendre en compte ces mutations.

<sup>8</sup> Il ne s'agit pas d'un recensement exhaustif de l'ensemble des programmes prospectifs lancés sur la ville par les organismes publics, mais d'un échantillonnage lié à notre propre information.

<sup>9</sup> « la politique régionale communautaire et l'aménagement du territoire européen » ; « le modèle européen de développement urbain » ; « l'agriculture et territoires en 2015, en France et en Europe » ; « l'organisation de l'Etat au service de l'aménagement du territoire » ; « la nouvelle géographie économique de l'Europe » ; « la dynamique des territoires : le territoire comme organisation » ; « réseaux de transports et desserte des territoires ».

<sup>10</sup> Autour de Ph. Haeringer, initiateur de ces rencontres. L'ORSTOM - Institut Français de recherche scientifique pour le développement en coopération, est un EPST comme le CNRS ou l'INSERM.



Belleville (mais à l'attention de toutes les équipes françaises travaillant sur l'urbain), un cycle de rencontres sur le thème de la mégapole, avec l'intention d'explorer sur les cinq continents, ce niveau « paroxystique » du mouvement d'urbanisation. Une large place était donnée à l'exploration visuelle afin d'assurer un maximum de réalisme au débat comparatiste et aussi pour débusquer, au travers des systèmes de signes qui parcourent la ville, des indices et des thèmes inattendus. A partir de 1993, l'intitulé du cycle, devenu le cycle Jeudisby (ou Jeudi de Bondy) se précisa : « mégapolisation du monde et diversité citadine ». Par cette formule était annoncée la volonté d'interroger à la fois une révolution urbaine mondiale (dont la mégapole n'est qu'un symptôme), et la singularité persistante des territoires. De nombreux concepts ont été forgés au cours de ce cycle, dont celui de « diversité citadine » (city diversity) diffusé à Rio en 1992.

### 3 - Les entreprises publiques

- La RATP avait déjà initié une réflexion en 1984 (colloque de Royaumont) sur le thème : **crise de**

**l'urbain, futur de la ville.** Dans la continuité, elle a organisé en septembre 1996 un colloque à Cerisy-la-salle sur le thème : **vivre la ville demain : quels enjeux ? Quels partenaires ?** Articulé autour de quatre grands sujets traités en séances plénières ou en ateliers : « diversité des publics et services urbains »<sup>11</sup> ; « violence et insécurité » ; « mobilités, mouvements et lieux » ; et enfin, « temporalités urbaines ». Elle lance conjointement plusieurs recherches, notamment sur l'évolution de l'insécurité urbaine, ainsi que deux études de cas territorialisées sur St-Denis et Sarcelles centrées sur les nouveaux services et les nouveaux métiers liés aux « nouvelles temporalités »<sup>12</sup>. Elle participe au programme « mobilités » du PIR-Villes et à ses travaux sur les temporalités urbaines et les modes de vie.

- Le groupe « Systèmes Urbains » de la Direction des Etudes et de la Recherche d'EDF se donne quant à lui pour objectif de mieux connaître les relations entre ville, urbanisme et entreprises de réseau à partir d'une analyse des conséquences des implantations territoriales du groupe. Il se pose notamment des questions, celles induites par la régionalisation des systèmes énergétiques.

---

<sup>11</sup> Ce dernier thème se déclinait lui-même en sous-thèmes : l'oeuvre de B. Lepetit ; temporalités du quotidien et temporalités de l'aménagement ; les âges de la vie ; temps et rythmes quotidiens urbains ; mobilités, temporalités et technologies de la communication ; gérer les temporalités : du travail à la ville.

<sup>12</sup> C'est-à-dire à l'évolution des temps dans la ville, des horaires des services urbains liée à la diversification des formes et horaires de travail, du chômage, à la démographie.

# LA VILLE : INVENTAIRE DE QUELQUES QUESTIONS PROSPECTIVES

## A - Images de la ville future

Ce chapitre met en regard quelques-unes des nombreuses questions posées dans les ouvrages ou documents récemment publiés sur la ville. Des réponses faites à ces questions, - qu'elles soient convergentes, divergentes, ou même contradictoires -, émergent autant de façons particulières mais bien spécifiques à notre époque-d'imaginer la ville future. On se limitera ici à en faire un inventaire, en commençant par le thème de la métropolisation.

### FUTUR DES VILLES : MÉTROPOLISATION ? MÉTAPOLISATION ? VILLES GLOBALES ? MÉGAPOLISATION ?

Dans son ouvrage « mondialisation villes et territoires - l'économie d'archipel » Pierre Veltz analyse le phénomène de **métropolisation**, c'est-à-dire de concentration des richesses dans de grandes agglomérations de plus en plus étendues. Prenant l'exemple de la France, il lie cette métropolisation à l'évolution de l'économie. La France des années 1950-1970 a fait correspondre à la taylorisation de l'économie celle du territoire, un territoire pyramidal, avec une hiérarchisation des lieux et des fonctions : les activités quali-

fiées de commandement et de conception restant à Paris, les emplois d'exécution étant créés en province. Aujourd'hui, l'économie mondiale et la compétition accrue entre entreprises requièrent d'autres organisations de la production, moins rigidement segmentées, une organisation territoriale en réseau, permettant d'accéder à court terme à des marchés du travail et des services plus larges. Les tissus métropolitains et les réseaux de villes répondent à ces besoins.

François Ascher, pour sa part fait référence à la **métapolisation** des villes qu'il définit de la manière suivante : une métapole est l'ensemble des espaces dont tout ou partie des habitants, des activités économiques ou des territoires sont intégrés dans le fonctionnement quotidien (ordinaire) d'une métropole. Une métapole constitue généralement un seul bassin d'emploi, d'habitat et d'activités. Les espaces qui composent une métapole sont profondément hétérogènes et pas nécessairement contigus. Une métapole comprend au moins quelques centaines de milliers d'habitants<sup>13</sup>. Pour F. Ascher, la métapole est l'avenir des villes dans la mesure où elle correspond aux mutations économiques en cours, à savoir le passage d'une économie d'échelle (de masse, découpée en opérations et

---

<sup>13</sup> F. Ascher. Métapolis ou l'avenir des villes, Ed. Odile Jacob, avril 1995.

## METAPOLIS \*

F. Ascher \*\*

### *De la modernité à la surmodernité*

F. Ascher définit l'époque actuelle comme le passage d'une économie d'échelle (de masse, découpée en opérations et en éléments simples) à une économie d'envergure (incluant la polyvalence, la flexibilité, l'incertitude, la complexité, l'intégration)., Nous serions à la fin du cycle fordiste ou keynésien, qui tirait ses sources dans le taylorisme, et auquel il rattache un pendant architectural et urbanistique dans le modèle corbusien. Un nouveau cycle en quête de cohérence se met en place, que F. Ascher préférera qualifier de surmodernité plutôt que de postmodernité, tant il est vrai qu'il ne consiste pas en un dépassement de la modernité mais en son adaptation à une économie d'envergure par des dispositifs toujours plus performants.

*Signes de cette mutation dans la ville contemporaine :  
habitat, transports, organisation du territoire.*

Esquissant les répercussions de la mutation économique dans le secteur architectural, F. Ascher souligne les limites actuelles de la production de masse (les grands ensembles sont des contre-performances contemporaines majeures). En revanche, la multiplication de petites séries et les programmes de réhabilitation représentent désormais l'occasion de maximiser les performances des chantiers.

A l'instar de la *surmodernité* économique, F. Ascher note le passage qui s'opère de la planification urbaine au management urbain. Les faits se refusent au plan préétabli et le schéma directeur doit désormais être compatible avec des éventualités de renversements importants : le projet devient une stratégie où chaque décision sert à préparer la suivante, il acquiert la capacité d'intégrer l'événement et d'envisager la réversibilité urbaine sans être frappé d'annulation.

On peut analyser dans la même logique la remise en question des transports collectifs pensés en série et en masse : après avoir regroupé les déplacements sur de grands axes (modèle radioconcentrique) en réponse à des besoins fonctionnant selon une logique de répétitivité simple, les transports doivent désormais être adaptés à la variété et à l'évolutivité des déplacements propres à la vie urbaine contemporaine. Dans ce contexte, les formes traditionnelles de transport collectif cessent d'être pertinentes et performantes, au point que certaines notions centrales comme celle de " ligne de transport " soient devenues particulièrement obsolètes.

Reconsidérant les transports collectifs selon la métaphore de la percolation, F. Ascher souligne à nouveau combien leur nécessaire optimisation est conditionnée par l'adaptation de l'armature du territoire à une logique de variété et de complexité.

Portant son attention sur le territoire, F. Ascher dénonce l'obsolescence des catégories ayant présidé à son calibrage tout en soulignant l'importance de cette organisation sur la conception et la fabrication de la ville (le département : une journée de cheval) tout en soulignant l'importance de cette organisation sur la conception et la fabrication de la ville.

Il invite à réfléchir à partir d'autres références culturelles et juridiques telles que celles de *subsidiarité* posée en alternative au système des blocs de compétences comme à l'égoïsme communal, et qui, s'il lui était possible de s'appuyer sur un réenrichissement de la notion d'intérêt général, permettrait à des instances de niveaux supérieurs d'être un recours à l'univers politique démocratique fragmenté.

---

\* Compte-rendu, réalisé par Sophie Trelcat, de l'intervention faite par F. Ascher au séminaire « de la ville à la métropole : vers une reconception de la pensée urbaine ? ».

\*\* Ascher (François), Paris, Ed. Odile Jacob, 1995.

De même, F. Ascher invite à glisser du substantiel au procédural, afin de privilégier la fabrication d'un intérêt général et sa représentation au niveau procédural plutôt que substantiel.

Cette rationalité procédurale contribuerait tant à la constitution d'une gouvernance métropolitaine qu'à la promotion d'un aménagement "équitable" du territoire. (Faisant moins appel au normatif et aux jugements de l'expert qu'à l'émergence de consensus viables). Ceci suppose l'émergence d'autres approches de la société, remettant en cause tant la politique de l'offre et de la demande, que les découpages fondateurs (séparation entre état et société civile par exemple).

*A propos du devenir des interactions sociales, trois notions méritant réflexion : la densité, le voisinage, la fin de la ville.*

F. Ascher propose de confronter la notion de densité à la capacité des transports et télécommunications à permettre des concentrations urbaines globalement plus importantes. S'opposant à une lecture qui les verrait dissoudre les villes (comme chez Paul Virilio par exemple), F. Ascher voit précisément dans le développement des communications (et télécommunications) une opportunité de poser autrement la question de la densité.

Ramenant cette dernière à sa fonction urbaine – maximiser, potentialiser les échanges – F. Ascher souligne combien la catégorie intéressante n'est finalement pas la notion de densité elle-même – simple potentiel d'échange ayant en outre perdu une part de sa pertinence – mais celle d'intensité urbaine, de potentialisation des interactions.

De même, on doit s'interroger sur la mythologie du quartier, son potentiel d'interaction sociale dans la proximité physique qu'il organise et qui le caractérise. L'usage du quartier se voit frappé d'extinction et perd son potentiel d'interaction sociale, la proximité sociale autorisant échanges et interaction étant rarement en congruence avec la proximité physique. On habite de plus en plus rarement à proximité de collègues de travail ou d'amis d'enfance. Selon F. Ascher, le quartier (le quartier d'habitation car les pratiques de sociabilité existent encore bien sûr, mais elles se sont déplacées) ne répond plus, en effet, aux besoins d'aucune population, sinon "captive" ou frappée d'exclusion.

Dès lors, s'impose la nécessité d'un outillage complémentaire de celui du quartier et répondant aux usages que ce dernier ne peut accueillir. Prolongeant la logique de son analyse, F. Ascher situe la résolution de ce manque dans le développement conjugué de l'espace de logement et de l'outillage *métropolitain* : centres commerciaux, nœuds d'interconnexions, parcs de loisirs, infrastructures de transports, parcs de stationnement, technopoles... autant de lieux que F. Ascher qualifie de décisifs et pour lesquels la réflexion et l'action urbaine et architecturale restent selon lui encore insuffisantes (quand on n'y voit pas des "non-lieux" simplement parce qu'on n'y retrouve pas l'identité traditionnelle de l'urbain).

Enfin, interpellant le thème de *la fin de la ville* qu'il voit resurgir au sein de la pensée urbaine, F. Ascher affirme la non validité d'une telle conception en ce que, s'attardant sur un cycle révolu, elle commet l'erreur d'associer la ville à un modèle unique et à la détérioration de celui-ci.

en éléments simples) à une économie d'envergure (incluant la polyvalence, la flexibilité ; l'incertitude, la complexité, l'intégration). A l'image de cette transformation, la ville, système complexe, irréductible au découpage en fonctions élémentaires et en zones, doit être flexible, réutilisable, transformable.

Saskia Sassen<sup>14</sup> parle d'un nouveau type de métropole, la « **ville globale** », engendrée par la nouvelle division internationale du travail qui entraîne une profonde redistribution spatiale des activités économiques. Ces « villes globales », naguère centres d'échanges commerciaux et places bancaires sont aujourd'hui les centres de commande d'une organisation économique dispersée ; des places stratégiques pour les échanges financiers planétaires ; des lieux de production de services spécialisés dans l'aide à la décision mais aussi, des marchés pour ces services et pour des produits innovants. Les caractéristiques spatiales de l'économie mondiale contemporaine rendent nécessaires la concentration urbaine de services rendus aux producteurs de cette économie.

Si, à l'échelle de la planète Saskia Sassen applique sa théorie à une vingtaine de métropoles c'est New York, Londres, Tokyo qui représen-

tent le mieux actuellement ces « villes globales ». Elle évoque une hiérarchie mondiale de la centralité à partir des nouvelles morphologies urbaines.

Philippe Haeringer, demande que l'on fasse un net distinguo entre le concept de **métropolisation** et celui de mégapolisation, qu'il propose. Il désigne la métropolisation comme un phénomène de polarisation à contenu essentiellement économique et politique. La mégapolisation fait référence à la dimension millionnaire des villes qui peut n'être que démographique. Elle sanctionne le phénomène de « ruissellement » démographique généralisé qui s'opère, depuis les années 50, en direction des bassins urbains des cinq continents. Le terme mégapolisation peut convenir à des situations où la croissance exponentielle des villes s'effectue sans synergie régionale, tout comme il peut convenir à des configurations urbaines prospères. Pour lui, cette mégapolisation n'est qu'un passage de l'histoire, mais sans retour. Elle se poursuivra au siècle prochain (surtout sur les sous-continent asiatiques où elle a pris du retard) jusqu'à son accomplissement. Dans le même temps, la « transition démographique » aura contribué à calmer le jeu.

<sup>14</sup> Saskia Sassen. La ville globale, Descartes et Cie., oct. 1996.

## 2100 RECIT DU PROCHAIN SIECLE \*

sous la direction de Thierry Gaudin

" 2100 récit du prochain siècle " ouvrage édité sous la direction de Thierry Gaudin, envisage l'évolution des villes à l'horizon 2100 comme la succession dialectique de trois scénarios consécutifs. Les années 2000-2030 sont celles de la montée des sauvages urbains. Cette phase se caractérise par l'exode rural généralisé vers les mégapoles, la pauvreté, la désintégration sociale, la montée des intégrismes, l'affaiblissement du contrôle social, l'omniprésence de systèmes mafieux et la multiplication des protections de toutes sortes. Les années 2030-2060 sont celles du déclin des mégapoles. Les habitants des mégapoles fuient vers les villes moyennes voire vers les petites unités urbaines, bien reliées entre elles par des transports rapides, libérées par des télécommunications performantes. Les années 2060-2100 consacrent le passage aux villes invisibles. Le pouvoir municipal reprend un nouvel essor, les villes se spécialisent et, par ce moyen deviennent mondiales. Certaines sont construites dans les océans ou dans l'espace. La civilisation des loisirs est à son apogée et chaque ville joue sur sa spécificité. Le citoyen nomade vit un mouvement migratoire qui se combine aux festivités proposées par les villes de la planète. Les lieux d'élection se développent de façon organisée ou spontanée donnant naissance à une ville ou une agglomération éphémère. Ainsi, émergent les villes invisibles en pleine lumière.

\* Sous la direction de Thierry Gaudin. 2100 récit du prochain siècle, Payot, 1990.

La mégapolisation consacre un changement plus radical encore que les grandes ruptures du passé que furent le démantèlement des enceintes médiévales ou la révolution industrielle. Points d'excellence dans un univers rural, les villes étaient d'abord des chefs-lieux, des marchés, des centres. Les mégapoles qui leur succèdent, et les nébuleuses qui les accompagnent, sont devenues, pour la majorité des hommes, des lieux de vie obligés, des univers dont on ne peut guère sortir car ils n'ont pas de finitude. A bien des égards, on peut dire que la mégapole a mangé la ville.<sup>15</sup>

Il différencie également « cité globale » et « mégapole », l'hyperconcentration des places de commandement de l'économie mondiale, et la démographie mégapolitaine infiniment plus dispersée dans le monde. Que les piliers de la Global City (New York, Londres, Tokyo...) soient aussi des mégapoles n'est pour lui qu'une scorie de l'histoire.<sup>16</sup>

## LA CROISSANCE URBAINE

En l'an 2000, c'est-à-dire demain, près d'un habitant de la planète sur deux vivra en ville, et trois sur quatre au milieu du siècle prochain. L'urbanisation concerne en premier chef les pays en voie de développement. L'Amérique Latine est actuellement aussi urbanisée que l'Europe (74 % d'urbains). En Afrique et en Asie un peu plus du tiers de la population demeure en ville. Le rythme de croissance démographique du tiers monde est souvent sans rapport avec celui du développement des capacités de production économique de ces cités.

Les Nations Unies prévoient qu'en 2025, sur les 8,3 milliards d'habitants que comptera la planète, environ 5 milliards vivront dans les villes, dont 4 milliards dans les agglomérations du Tiers Monde (soit le double d'aujourd'hui)<sup>17</sup>. Nombre de ces nouveaux citadins viendront s'installer dans les villes de plus de 8 millions d'habitants. En 1950 deux villes seulement, New York et

Londres avaient une population de plus de 8 millions d'habitants. En 1995 on en comptait 22 dont 16 dans le monde en développement. Ce nombre pourrait atteindre 33 à l'horizon 2015 dont 27 dans les régions moins développées, la plupart d'entre elles (21) se trouvant en Asie.<sup>18</sup>

La croissance de la population urbaine mondiale s'est cependant ralentie. Elle résulte plus de l'accroissement naturel que des migrations, ce qui ne signifie pas que les migrations aient diminué mais que le départ des uns compensent plus l'arrivée des autres. Par ailleurs, au-delà d'un certain seuil d'engorgement les grandes villes semblent être répulsives au profit d'agglomérations moins denses. Pour J. Cl. Chesnais, l'urbanisation rapide, chaotique, incontrôlée, à laquelle on assiste actuellement crée un déracinement sans précédent de sociétés entières. *C'est le lien millénaire entre la population et son sol qui se dissout.*<sup>20</sup>

Le ralentissement de la croissance urbaine s'explique également par la diminution générale de la fécondité. J. Cl. Chesnais estime que la transition démographique (passage d'un régime ancien de forte fécondité et de forte mortalité à un régime moderne de faible mortalité et de faible fécondité) est en train de se généraliser et de s'accélérer à l'échelle de la planète. Aujourd'hui, les pays où la baisse séculaire de la fécondité ne semble pas encore avoir commencé ne représentent plus que 8 % environ de la population de la planète, contre 71 % en 1965<sup>21</sup>. L'auteur explique ce phénomène par l'urbanisation et le développement des moyens de communication de masse qui étend au monde le stéréotype de la famille occidentale à enfant unique.

L'attraction urbaine a été jusqu'à présent induite par l'économie. Elle peut maintenant s'effectuer en marge des capacités de l'économie. Nombre de situations montrent qu'elle peut se poursuivre à un rythme soutenu même lorsque tous

<sup>15</sup> Philippe Haeringer. La mégapolisation du monde. Du concept des villes à la réalité des mégapoles *in* géographie et cultures. L'harmattan, n° 6, juin 1993. pp 3-14

<sup>16</sup> Philippe Haeringer. La mégapolisation n'est pas une crise. Esquisse de mise au point sémantique et problématique. *in* Villes du Sud, sur la route d'Istanbul. Textes réunis pour préparer la conférence d'Habitat II. Juin 1996. ORSTOM Ed. Paris, pp. 5-24.

<sup>17</sup> L'ensemble de ce passage est issu du document rédigé par Philippe Antoine, Démographe, Directeur de Recherche à l'ORSTOM, chercheur au CEPED (Paris), à l'occasion du 50° anniversaire de l'Unicef, pour le colloque « L'enfant en milieu urbain » réalisé le 5 décembre 1996 par l'UNICEF et la Mairie de Paris.

<sup>18</sup> J. Cl. Chesnais. INED France. « La vague s'essoufle » dossier issue de « Vivre Autrement ». Istanbul. Mai 1996.

<sup>19</sup> Philippe Antoine. Ibid.

<sup>20</sup> J. Cl. Chesnais. Ibid.

<sup>21</sup> J. Cl. Chenais. « Les démographes ne savent plus à quel crédo se vouer ». Le Monde du 31 oct. 1996.

les secteurs générateurs d'emploi sont en crise ou disparaissent. La ville devient culturellement un lieu obligé de vie pour la majorité des hommes. On passe ainsi, d'une situation où une économie urbaine conquérante était l'inductrice du peuplement urbain à une situation inversée, où c'est le rassemblement urbain qui induit une forme d'économie. Cette économie induite est évidemment d'une autre nature : elle revêt souvent le caractère d'une économie de l'urgence, au service des besoins les plus immédiats.<sup>22</sup>

A terme, l'opposition ville/campagne n'aura plus beaucoup de sens, du moins en termes de mode de vie. Il ne faut certes pas perdre de vue que des sous-continent entiers restent aujourd'hui majoritairement et authentiquement paysans : la Chine intérieure, l'Inde, ainsi que de larges pans de l'Asie du Sud-Est ou de l'Afrique noire. Mais dans les pays développés, les différences ville/campagne se sont considérablement atténuées. On peut parler d'une urbanisation des campagnes, lesquelles sont désormais davantage peuplées de citadins retraités que de paysans.<sup>23</sup>

Une définition étayée de cette « ville-nature » ou « ville-campagne » est faite par Yves Chalas, au terme de la première partie du séminaire sur la ville émergente<sup>24</sup>. Pour lui, la ville-nature, ou ville-campagne, qu'il appelle également, nature-ville ou campagne-ville peut se définir comme le résultat d'une double dynamique : dynamique d'urbanisation de la nature, ou de la campagne, et dynamique de ruralisation de la ville à la fois. L'essor de la ville-nature correspond au développement d'une nouvelle culture péri-urbaine caractérisée par un retour à la nature qui n'est pas un retour à la vie des champs. Il concilie, grâce à la mobilité, les avantages de la ville et ceux de la campagne, l'urbain et un environnement plus proche de la nature.

La ville-nature, dans la définition de « la ville émergente », c'est aussi l'agriculture qui devient urbaine,

non seulement parce que les modes de vie urbains se diffusent dans la réalité mais aussi parce que, de par son extension même, la ville aujourd'hui englobe - de ses nouveaux quartiers notamment, ses bourgs et villages - des zones agricoles entières.<sup>25</sup>

Autre phénomène que l'on commence à voir surgir également et qui pourrait compléter le tableau : le déplacement spontané ou accompagné des urbains les plus démunis en milieu rural, le retour des précaires à la campagne, de ceux pour lesquels, la « fonction intégratrice de la ville a échoué ».<sup>25</sup>

## DOIT-ON PARLER ENCORE DE VILLE OU DE PHÉNOMÈNE URBAIN GÉNÉRALISÉ ?

Françoise Choay nous invite à admettre sans états d'âme la disparition de la ville occidentale et son remplacement par ce qu'elle appelle l'urbain.<sup>27</sup> Elle définit la ville comme l'union indissociable d'un territoire physique (urbs) et d'une communauté de citoyens qui l'habitent (civitas). Or, cette union s'est modifiée à partir des années 1860 avec la révolution industrielle, sous la pression, notamment, du réseau ferré. Les grandes villes ont changé d'échelle. La métropole est née. Haussmann écrivait en 1855 à propos de Paris : « Est-ce bien une commune que cette immense capitale ? Quel lien communal unit les deux millions d'habitants qui s'y pressent ? Peut-on même observer entre eux des affinités d'origine ? Non ! La plupart appartiennent à d'autres départements ; beaucoup à des pays étrangers, dans lesquels ils conservent leur parenté, leurs plus chers intérêts et, souvent, la meilleure part de leur fortune. Paris est, pour eux, comme un grand marché de consommations ; un immense chantier de travail ; une arène d'ambitions ; ou, seulement, un rendez-vous de plaisir. Ce n'est pas leur pays ».<sup>28</sup>

Pour F. Choay, cette mutation de la ville, amorcée au milieu du siècle

<sup>22</sup> Ph. Haeringer, « la mégapolisation n'est pas une crise »

<sup>23</sup> Entretien avec Ph. H.

<sup>24</sup> Chalas, Y. « Les figures de la ville émergente », texte de conclusion au séminaire La ville émergente. *Forces et valeurs des territoires contemporains*. P.C.A., séance de synthèse du 3.12.1996.

<sup>25</sup> Ibid.

<sup>26</sup> Entretien avec Meynard et Vanoni. *Fors recherche sociale*.

<sup>27</sup> cf. F. Choay : « Penser la non-ville et la non-campagne de demain » in *La France au-delà du siècle*. Ed. de l'Aube ainsi que l'article « le règne de l'urbain et la mort de la ville » extrait du catalogue de Centre G. Pompidou sur la ville, art et architecture en Europe 1870-1993.

<sup>28</sup> E. Haussmann. *Mémoires*. Cité par F. Choay.

dernier s'est brusquement accélérée au cours des trente dernières années de notre siècle sous la pression des perfectionnements concernant les transports et la communication à distance. Jusqu'alors, les métropoles conservaient en leur centre des tissus compacts et continus, porteurs d'une urbanité spécifique et la plupart des villes anciennes demeureraient inchangées. Aujourd'hui, on assiste d'une part, à une concentration autour des métropoles nationales ou régionales qui ont tendance à s'étaler et d'autre part, à une dispersion de pôles linéaire ou ponctuelle. C'est le cas des agglomérations parachutées autour des aéroports ou des technopôles. L'ère des entités urbaines discrètes est terminée. L'ère de l'urbanisation universelle, diffuse et éclatée s'amorce.

Du fait des nouvelles technologies de l'information et de la communication, l'interaction des individus est à la fois démultipliée et délocalisée. L'appartenance à des communautés ne se fonde plus sur la proximité. Le divorce entre urbs et civitas est consommé. Cette nouvelle relation qu'entretiennent les individus avec l'espace et entre eux, en tous lieux, dans les villes comme dans les campagnes, dans les villages comme dans les banlieues, est appelée par F. Choay le règne de l'urbain.

B.H. Nicot, réfléchit à l'étalement urbain à partir des centres. Il a conçu une mesure de l'étalement urbain en France qui s'appuie sur deux indicateurs : *la distance médiane et la distance nonante*. La première est le rayon du cercle tracé autour du centre et comprenant 50 % de la population de la zone. La seconde est le rayon du cercle tracé autour du centre qui comprend 90 % de la population de la zone. Entre 82 et 90 les villes de plus de 500 000 habitants continuent à s'étendre au-delà de leur distance nonante, alors que les autres amplifient essentiellement la couronne comprise entre les distances médiane et nonante.<sup>29</sup>

Pour Y. Chalas<sup>30</sup> le terme « d'urbain généralisé » gomme toute fonction

de centralité. Or, si dans l'espace urbanisé régional ce ne sont pas les centres-villes anciens qui dominent, pour autant ces centres-villes anciens ni ne disparaissent, ni ne déclinent et, à côté d'eux, des centralités nouvelles émergent liées à la consommation, aux transports, aux loisirs, au travail ; ces centres devenant les endroits où tout le monde converge. Il préfère continuer à dénommer « ville » une urbanisation qui peut être diffuse et éclatée. Il établit six grandes figures de ce qu'il nomme « la ville émergente » : la « ville-mobile », la « ville-territoire », la « ville nature », la « ville polycentrique », la « ville au choix », la « ville vide ».

La « ville mobile », c'est évidemment, la ville du mouvement dans laquelle le déplacement fait la ville, c'est le flux qui intègre, c'est la revanche du nomade. La « ville-territoire », c'est l'étendue territoriale à l'intérieur de laquelle tout le monde est en mesure de faire ce qu'il a à faire quotidiennement. La « ville-nature » et la « ville polycentrique » ont été mentionnées ci-dessus. La « ville au choix » est celle décrite par Pierre Sansot comme « une ville où les femmes et les hommes habitent là où ils ne travaillent pas et consomment là où ils ne se divertissent pas ; et qui plus est, par une sorte d'éclatement au carré, où les uns et les autres multiplient les lieux de leurs divertissements comme les lieux de leurs consommations, et même parfois ceux de leur travail et ceux de leur propre habitation »<sup>31</sup>. C'est la ville éclatée qui correspond à un individu lui-même éclaté dans ses désirs et ses destinations. La « ville-vide », c'est le reste, la ville de la discontinuité, la ville des ruptures, le « non bâti » dans la ville, le vide devient de plus en plus, par une sorte de renversement esthétique inattendu, un élément à partir duquel la ville s'appuie et se façonne.

## DES VILLES INDÉPENDANTES DE LEURS TERRITOIRES ?

Pierre Veltz, dans son ouvrage « Mondialisation Villes et Territoire -

<sup>29</sup> B.H. Nicot. Une mesure de l'étalement en France entre 1982 et 1990. Mai 1995. Laboratoire de l'Oeil.

<sup>30</sup> Y. Chalas, article cité.

<sup>31</sup> Cité par Yves Chalas dans son texte de conclusion sur la ville émergente.



l'économie d'archipel » évoque l'émergence d'une nouvelle ère des villes qui se caractériserait par une concentration des richesses dans les grandes métropoles des pays développés ; le caractère extrêmement concentré sur le plan spatial de la croissance de nouveaux pays, comme la Chine, et le dynamisme de cités-Etat comme Singapour. Il développe sa théorie à partir des prémisses suivantes<sup>32</sup> : les grands Etats modernes sont issus du pouvoir des villes, ils se sont construits contre elles, en affirmant progressivement ce que F. Braudel appelle

« l'économie territoriale » par opposition à l'économie urbaine. Aujourd'hui, si les Etats-nations sont encore irremplaçables, on peut se poser la question du renversement de cette tendance du fait de l'émergence d'économies métropolitaines de moins en moins couplées aux économies des périphéries, fonctionnant en réseau horizontal au détriment des relations verticales traditionnelles avec les arrières-pays, disqualifiant dans la pratique le réseau pyramidal, donnant naissance à une économie d'archipel.

---

<sup>32</sup> Pierre Veltz, mondialisation villes et territoires l'économie d'archipel, économie en liberté-PUF fevr. 1996.

## **MONDIALISATION, VILLES ET TERRITOIRES L'ÉCONOMIE D'ARCHIPEL \***

Pierre Veltz

Pierre Veltz, évoque une nouvelle ère des villes fonctionnant en réseau horizontal entre grandes villes au détriment des relations verticales traditionnelles avec les arrière-pays. Les territoires-zone, cèdent le pas aux territoires-réseaux. Ceux-ci sont formés de la mise en communication de pôles qui fonctionnent plus comme des noeuds de réseaux que comme des places de commandement de zones. Ils engendrent des effets de tunnels. Ces réseaux de ville coexistent au plan international et national. On peut citer l'anneau multipolaire de l'Europe qui relie avec des temps très courts Londres, Bruxelles, Paris, Francfort, Milan, Turin... Et le réseau métropolitain français en formation passant par Lille, Paris, Lyon, la Méditerranée.

Cette modification du rôle des villes entre en congruence profonde avec les nouveaux systèmes d'organisation de la production et d'échange. Les villes et les acteurs économiques sont soumis à l'incertitude - du fait de la globalisation de l'économie -, à la vitesse - réduction entre les cycles de commande et de livraison -, et répondent par la flexibilité tant dans la gestion des opérations courantes que dans l'aptitude à la réversibilité des engagements lourds.

Cela a des conséquences multiples : tout d'abord, sur la structuration des schémas logistiques. On sort d'un monde soumis aux contraintes d'espace pour entrer dans un monde soumis aux contraintes temporelles. Il devient plus important d'être livré à temps que d'être proche des fournisseurs. Les centres logistiques se calquent sur le réseau métropolitain.

Par ailleurs, on observe une réorganisation très profonde du système d'activités par la mise en réseaux. Les entreprises externalisent leurs activités non stratégiques et redéployent leurs systèmes de production. Elles passent insensiblement du mode traditionnel du salariat à des formes de prestations plus spécifiques. La compétition entre entreprises se fait sur la différenciation des produits, la qualité, le " sur mesure ", la réactivité, la capacité de répondre aux variations de l'environnement, la capacité d'innovation... autant de critères qui s'opposent aux conditions traditionnelles de production de masse taylorisée. Elles subordonnent l'efficacité à l'engagement subjectif, au " non-gaspillage ", à la mise en relation des acteurs.

---

\* Pierre Veltz. Mondialisation villes et territoires - l'économie d'archipel. Economie en liberté - PUF fevr. 1996.

Ces mutations dans l'organisation économique entraînent le développement de l'économie de service. - transport et télécommunications, services aux entreprises liés à la distribution tels que la publicité, le conseil et l'audit. La montée en puissance des services et des échanges immatériels n'émancipe pas pour autant l'économie du territoire. Au contraire, la production, dite immatérielle, a besoin d'ancrage territorial, d'interrelations sociales, entre un monde de firmes grandes et petites voire très petites, et de professions indépendantes. Relations souples et fluides qui vont de pair avec une précarisation-flexibilisation des contrats de travail, une montée de l'incertitude.

Face à une radicale imprévisibilité du futur, dans le contexte contemporain, les tissus métropolitains bénéficient d'atouts considérables : ils permettent d'accéder dans le court terme à des marchés du travail et de services plus larges, à une clientèle plus nombreuse, à de meilleurs infrastructures. Ils facilitent les choix et la réversibilité des engagements -les coûts de désengagement y sont plus faibles socialement et économiquement-. Les individus, y ont des chances multipliées de trouver des emplois, les couples une possibilité d'exercer la bi-activité ou de rebondir en cas de difficultés. Les grandes villes jouent ainsi un rôle majeur de réduction des risques dans un monde de plus en plus incertain.

La métropolisation entraîne pourtant une remontée des disparités. Dans les configurations où l'espace s'organise selon un modèle pyramidal - qui correspondait en France aux trente glorieuses et à la taylorisation du territoire - centre et périphérie s'opposent tout en restant couplés. La nouvelle configuration, qui déplace l'équilibre antérieurement créé entre centre et périphérie, engendre des territoires à la fois plus homogènes et plus fracturés, où les hiérarchies sont moins graduelles et continues, créant, selon la terminologie de F. Damette une "ségrégation dissociée" qui remplace la ségrégation associée. On passe, tant au niveau des territoires que des individus *de l'inégalité à la division voire l'exclusion*.

Si la métropolisation apparaît comme un phénomène économiquement inéluctable, dans lequel la terre entière est engagée, elle ne condamne pas pour autant l'avenir des territoires non métropolitains. Mais celui-ci découle d'une action volontariste des institutions publiques, et notamment des institutions locales, spécialement en France, où les grandes firmes se conçoivent plus comme des usagers de moyens locaux que comme de véritables acteurs de la société locale (ce qui n'est pas le cas en Rhénanie par exemple où grandes firmes et PME font preuve d'un degré élevé d'attachement à la société locale et régionale).

Le complément nécessaire d'une économie soumise à la vitesse et à l'incertitude est la capacité de mémoriser, d'engrener et de conserver les acquis. Cette capacité est enracinée dans une histoire, dans des lieux, alimentée par des projets, transmise par des individus aux compétences éprouvées et par des réseaux stables. A une époque où la dynamisation des lieux ne passe plus par l'exploitation des ressources passives, la volonté des Etats et des collectivités locales est fondamentale pour favoriser le dynamisme de territoires.

La mise en place de la Coordination des Associations Mondiales de Villes et d'Autorités Locales - CAMVAL - après la conférence d'habitat II à Istanbul, coordination qui deviendra l'interlocuteur des Nations Unies et pourra intervenir dans ses programmes, peut préfigurer une autonomisation des villes par rapport à un pouvoir central. Ce point a d'ailleurs fait l'objet de discussions lors de la réunion de l'Assemblée Mondiale des Villes et des Autorités Locales (AMVAL) qui s'est tenue dans le cadre du sommet des villes d'Istanbul.<sup>33</sup> Il y a été également débattu de la reconnaissance d'un partenariat entre le système des organisations internationales et le secteur privé, de la participation des villes au processus de décision et de leur accès aux sources de financement au niveau international. Il ne s'agit, dans un premier temps, que d'une coopération technique. Mais, on imagine bien comment une institutionnalisation des relations entre villes peut favoriser les échanges d'informations techniques et économiques voire une coopération économique entre les villes.

Saskia Sassen<sup>34</sup> pose également la question des relations entre l'Etat et la « ville globale » quand se consolide l'articulation directe entre la ville et la planète. Pour elle, le rôle des métropoles s'est transformé. Elles ne sont plus la pointe d'une organisation pyramidale favorisant les liaisons avec un arrière-pays dont elle faciliteraient l'intégration. Elles provoquent au contraire, à travers leur rôle international, une réorganisation des revenus et des emplois au centre et accroissent la marginalisation des périphéries.

Philippe Haeringer va plus loin<sup>35</sup> en explorant deux directions, celle de la ville sans territoire et celle du commandement économique hors la ville. Il prend l'exemple de Singapour pour illustrer comment une place internationale peut se féliciter d'être soustraite aux contingences d'un espace régional, d'un bassin démographique, d'une vaste nation. Il prend l'exemple du doublement, voire du clonage des

CBD américaines (central business district) -loin des downtowns paupérisées- pour laisser préfigurer un probable divorce entre les piliers de l'économie mondiale et les concentrations urbaines qui les ont longtemps nourris. A côté de ces exemples situés à la pointe de l'évolution économique, les réalités ordinaires des friches industrielles et des centres-villes sinistrés semblent bien confirmer ce double mouvement : après avoir déserté les territoires régionaux, l'économie mondialisée serait en voie d'abandonner les territoires urbains eux-mêmes, du moins ceux de la ville classique.<sup>36</sup>

## VILLES ET COMMANDEMENT URBAIN

Cette question entraîne celle du rapport entre ville et commandement urbain. La ville traditionnelle, telle qu'elle peut être décrite à partir de situations françaises, exerce le pouvoir et les fonctions de commande, d'organisation et de débouchés économiques sur un arrière pays, même si l'exercice de ces fonctions est en train d'évoluer. Dans leur étude sur les petites villes en Ile de France, l'équipe d'Acadie<sup>37</sup> décrit des villes de la grande couronne qui « résistent » en tant que ville. Ces dernières sont vues comme des « nodalités périphériques » ayant conservé une certaine pluralité de fonctions et susceptibles de constituer des relais identifiés par rapport à l'extension urbaine. Elles ne seraient pas dans un rapport de « commande », au sens classique du terme à leur territoire urbanisé, mais dans un rapport de complémentarité. L'équipe d'Acadie pense que ces villes pourraient constituer des lieux à partir desquels s'organise l'extension urbaine, et préfigurent ainsi de nouveaux types de gouvernement local, dont on voit les prémises dans l'intercommunalité.

A partir d'exemples internationaux, Ph. Haeringer parle d'une disjonction entre la démographie urbaine et les fonctions de la ville. Certes, la ville reste le siège principal de la production et des échanges, de la

<sup>33</sup> Maires de tous les pays... *in* vivre autrement. Istanbul 96. 6° série. n° 1. Samedi 1° juin 1996.

<sup>34</sup> Ouvrage cité.

<sup>35</sup> Ph. Haeringer. « La mégapolisation n'est pas une crise ».

<sup>36</sup> Entretien avec Ph. Haeringer.

<sup>37</sup> Acadie. « Petites villes en Ile de France. Note d'étape réalisée dans le cadre de l'appel d'offre DAEI-DRAST sur la ville éclairée. Juin 1996.

technologie et des savoirs, de la politique et de l'administration, mais ces fonctions cèdent le pas à la fonction résidentielle depuis que, au détour des années 50, le monde est entré dans une phase de mégapolisation généralisée, au milieu de laquelle nous nous trouvons encore. La plupart des dysfonctionnements que nous connaissons en sont la conséquence, et c'est aussi pour cela que certaines des fonctions les plus prestigieuses ont tendance à prendre leurs distances par rapport à la mégapole, comme déjà le Versailles du roi-soleil avait déserté l'une des plus anciennes capitales du monde. Aujourd'hui, outre le déplacement centrifuge de centres d'affaires, des centres commerciaux et des universités, ce sont les technopoles à la campagne qui illustrent le mieux ce mouvement. Mais, les pouvoirs politiques ne sont pas en reste. Plusieurs pays ont suivi le sillage de Brasília, le Japon, avec son projet de nouvelle capitale administrative hors de Tokyo, et le ministère français de l'Équipement a quitté Paris pour la Défense.<sup>38</sup>

## LES « NOUVEAUX TERRITOIRES » DE LA DÉMOCRATIE

Cette disjonction entre le « démographique » et « l'économique », entre la ville et son territoire pose la question des « nouveaux territoires de la démocratie »<sup>39</sup>. Entre les flux financiers qui circulent et nient l'espace, les firmes qui peuvent se délocaliser au gré des opportunités, les individus qui fonctionnent plus sur des logiques de réseaux que de territoire quel est le poids des décisions locales ? que devient la relation entre le territoire et la démocratie ? « ... circuits financiers, échanges commerciaux, diffusion d'ondes et d'images, migration des personnes, solidarités, religieuses, culturelles ou linguistiques, diasporas de toute nature l'emportent, en puissance et en efficacité, sur les pesanteurs territoriales » écrit Bertrand Badie<sup>40</sup>.

Se situant à un niveau plus restreint que celui de l'économie mondiale, à savoir au niveau des pratiques de la vie quotidienne, François Ascher pose une question analogue. Il souligne le fait que les territoires de la vie quotidienne, ceux que chacun pratique, se sont dilatés avec les possibilités offertes par la voiture. On habite un lieu, on travaille ailleurs, on est dans des réseaux familiaux et amicaux dispersés, on pratique un sport ou des loisirs dans divers endroits, cependant, on vote là où l'on dort, c'est-à-dire pas nécessairement où l'on a la plus grande vie sociale. Il y a un découplage entre le territoire de la vie sociale et le territoire du politique qui s'est accentué avec la décentralisation et l'élargissement des pouvoirs et des compétences des élus locaux. Un autre découplage s'est institué entre le pouvoir de certains services publics locaux qui s'organisent de plus en plus à une échelle métropolitaine, sous la direction de très grandes sociétés, et le poids et les compétences de communes, fussent-elles très grandes. Face à ces contradictions, François Ascher s'interroge sur les relations entre démocratie et organisation en réseau, sur les outils mêmes des systèmes de participation et de représentation démocratiques. Il évoque des dispositifs plus procéduraux, qui mettent en oeuvre plus de subsidiarité et qui transforment les relations entre société civile et politique.<sup>41</sup>

Christian Lefèvre dissocie les notions de **gouvernance** et de **gouvernement métropolitain**<sup>42</sup>, et insiste sur le rôle central que doivent jouer les collectivités territoriales dans la gouvernance urbaine. La notion de gouvernance suppose le partenariat dans l'action collective urbaine entre les institutions publiques et le secteur privé qu'il soit à but lucratif ou associatif. Si l'ère du « tout public » est révolu, et le secteur privé nécessaire à la production de biens et de services, il est du rôle des institutions de prendre en charge les populations, les territoires et le devenir de ces territoires, le maintien et le développement du lien social qui passe par la constitution de

<sup>38</sup> Entretien avec Ph. Haeringer

<sup>39</sup> Entretien avec Francis Godard.

<sup>40</sup> Bertrand Badie. 1995. La fin des territoires. Paris Fayard. cité par F. Godard dans son texte « les transformations des structures spatiales et temporelles des villes et des régions. 1996. Groupe de Travail de l'OCDE sur les Affaires urbaines.

<sup>41</sup> Introduction de F. Ascher à la troisième séance du séminaire sur la ville éclatée, intitulée : les niveaux territoriaux de la régulation. Questions posées par l'action à « géométrie variable ».

<sup>42</sup> Séminaire « ville éclatée. Séance de juin 1996 sur le thème : gouvernance, institutions territoire : les institutions d'agglomération.

l'identité collective. Cela pose la question du gouvernement métropolitain. En effet, si l'espace communal correspond assez bien à l'espace de gestion de certains services -notamment à ceux de proximité- et à l'espace d'identification politique et social des populations, il existe d'ores et déjà conjointement des notions de bassin de vie qui indiquent un passage de la vie quotidienne à une autre échelle territoriale et qui appellent des institutions publiques ayant comme fonction l'organisation de territoires plus vastes, la mise en cohérence de politiques sectorielles et la production d'un lien social.

La question du gouvernement métropolitain est une question ancienne, débattue voire expérimentée dans plusieurs pays sans avoir jusqu'à présent trouvé de concrétisation stable satisfaisante. Elle se heurte au problème de la coexistence entre deux pouvoirs politiques forts que seraient l'institution métropolitaine d'une part, et la ou les communes principales de l'aire urbaine d'autre part. Pour Christian Lefèvre, la constitution d'un gouvernement métropolitain ne peut aller contre l'identité communale. Tout comme il est possible de se déclarer aujourd'hui en même temps européen et français, on peut appartenir en même temps à une métropole et à sa commune.

L'appartenance à plusieurs territoires est possible et souhaitable tout comme la constitution d'une identité métropolitaine et le maintien des autres niveaux territoriaux d'appartenance. La constitution d'une identité métropolitaine peut passer par des mesures telles que celles proposées par la loi sur l'aménagement du territoire de 1995 accordant aux élus et aux populations la possibilité d'être consultés dans le domaine de l'aménagement sur des territoires débordant la commune. Et parallèlement, la naissance de « comités de quartiers » ne doit pas être vécu négativement comme une repli étriqué, mais comme le premier maillon d'une chaîne allant du quartier à l'agglomération. La démocratie locale doit être utilisée comme un ins-

trument de constitution de nouvelles territorialités

## SOCIÉTÉ CIVILE ET SERVICES LOCAUX

La question des services publics urbains pris en charge par les collectivités locales et mis en oeuvre par le public ou le privé, se pose dans les pays développés où le système d'organisation de ces services a été éprouvé de longue date, et a évolué corrélativement au développement économique. Dans les pays du sud, où la mégapolisation procède d'une inversion du rapport entre l'économique et le démographique (cf. supra), de larges pans de l'économie urbaine relèvent de ce que l'on appelle l'**économie informelle**, mais que Ph. Haeringer suggère d'englober dans une notion plus large et plus explicative : « l'économie invertie ». Dans ce contexte économique spécifique induit par un rassemblement humain soudain et considérable, le fonctionnement de la vie citadine est l'invention quotidienne d'une société civile peu relayée par l'appareil d'Etat. De nombreux services sont ainsi assurés, plus ou moins efficacement, par des initiatives qui atteignent rarement l'échelon entrepreneurial, et ressortissent pour l'essentiel d'une logique de l'auto-emploi, souvent relayée par des logiques corporatives. Mais, l'efficacité de ce fonctionnement en micro-services se vérifie surtout à l'échelle d'un voisinage ou d'un quartier. Il ne peut prendre en charge le fonctionnement général d'une agglomération millionnaire. Le rôle de la collectivité est alors clairement de deux ordres : 1° accompagner cette initiative civile sans trop la contrarier, 2° assurer la mise en place et le fonctionnement des réseaux lourds<sup>43</sup>.

Cette prise en charge des services locaux par la société civile se retrouve dans les pays développés - dans les cas où les pouvoirs publics se désengagent d'une partie des services qu'ils prenaient en charge auparavant. Jean-Louis Laville cite l'exemple britannique, au milieu des années 70, où devant l'insuffisance des transports publics, les

<sup>43</sup> Entretien avec Ph. Haeringer.

gens se sont organisés. Les associations rivalisent aujourd'hui, écrit-il, dans un foisonnement d'idées : minibus avec chauffeur, co-voiturage de porte à porte, bus communautaire à la demande, utilisation coordonnée de voitures individuelles, taxis privés collectifs, services mobiles destinés aux zones excentrées, transports ciblés comme des transports de nuit réservés aux femmes, etc.<sup>44</sup>. Il cite le cas de l'Italie, avec les coopératives de solidarité sociale, qui se sont institutionnalisées, qui regroupent plusieurs types de membres : des salariés qui ont un emploi dans la coopérative, les volontaires qui y travaillent de façon bénévole, et les usagers-clients aux besoins desquels la coopérative cherche à répondre. Certaines offrent des services sociaux, tels que les centres de soin de jour ou en continu, les services à domicile pour personnes âgées ou handicapées ; d'autres produisent des biens et des services dans l'objectif d'insérer des chômeurs en leur procurant des emplois temporaires<sup>45</sup>.

J. L. Laville estime que le développement des services de proximité que l'on constate dans plusieurs pays européens - organisations communautaires au Royaume-Uni, crèches parentales en France, mouvements d'auto-assistance en Allemagne, coopératives de solidarité sociale en Italie -, trouve son origine dans l'incapacité du marché et de la redistribution à résorber seuls des problèmes sociaux devenus structurels. On peut ajouter que la baisse des ressources publiques conjuguée aux besoins croissants de services publics, conduira à une plus grande prise en considération, à un accroissement et à une institutionnalisation de services qui sont encore, parfois, considérés comme faisant partie de l'économie informelle.

## LE RÔLE DES VILLES PETITES ET MOYENNES DANS L'ESPACE MÉTROPOLITAIN

Pour Pierre Veltz<sup>46</sup> l'inévitabilité du développement métropolitain ne condamne pas pour autant d'autres

formes de développement territorial. Cependant, le dynamisme de zones qui ne bénéficient pas directement des effets de la métropolisation ne peut plus être attendu de l'exploitation de ressources passives ou des bienfaits automatiques d'une position géographique. Il ne peut résulter que d'une action volontariste des institutions publiques, et notamment des institutions locales. A titre d'illustration il cite le cas d'Oyonnax, zone complètement enclavée qui a été le foyer de développements actifs, et le contre-exemple de Marseille qui connaît d'énormes difficultés malgré une situation géographique extraordinaire.

Le complément nécessaire d'une économie soumise à la vitesse et à l'incertitude est la capacité de mémoriser, d'enregistrer et de conserver les acquis. Cette capacité est enracinée dans une histoire, dans des lieux, alimentée par des projets, transmise par des individus aux compétences éprouvées et par des réseaux stables. A une époque où la dynamisation des lieux ne passe plus par l'exploitation de ressources passives, la volonté des Etats et des collectivités locales est fondamentale pour favoriser le dynamisme des territoires.

A partir de données macro-démographiques, Gustave Massiah<sup>47</sup>, dans son article « l'aventure de la ville », évoque deux visions possibles de l'avenir. La première, est celle de villes gigantesques et prépondérantes régnant sur des arrière-pays peu peuplés formés de désert et d'enclaves hautement productives. La seconde, suggère une répartition plus harmonieuse avec des mégalo-poles, comme Paris, de plus de 4 à 5 millions d'habitants, reliées entre elles dans une armature urbaine mondiale ; des villes moyennes - ex. Lille - qui peuvent regrouper de 100 000 à 2 ou 3 millions d'habitants qui polarisent et organisent un territoire ; et des villes ou des centres secondaires, comme Tours, qui structurent l'espace rural et le relient à la société urbaine. Mais, ajoute-t-il, ce second scénario

---

<sup>44</sup> J. L. Laville. Débat du Centre G. Pompidou consacré au transport « facteur de lien social », le 23 novembre 1993.

<sup>45</sup> J. L. Laville. La création institutionnelle locale : l'exemple des services de proximité en Europe *in* sociologie du travail. Juillet-septembre 1992.

<sup>46</sup> ouvrage cité.

<sup>47</sup> Gustave Massiah, « l'aventure de la ville » paru dans « La Recherche » N° 220 d'avril 1990.

optimiste n'est pas le plus probable. Il suffit de projeter les tendances actuelles de développement des banlieues et des bidonvilles pour arriver à un monde insupportable.

Ce rôle dévolu aux villes moyennes et secondaires, qui serait de structurer l'espace régional et rural, est mis en doute par F. Ascher<sup>48</sup> pour qui, la formation des métropoles remet en cause les hiérarchies urbaines et armatures de toutes sortes. Il estime que, dans un système urbain polarisé autour des métropoles et fonctionnant en réseaux à une échelle internationale, beaucoup de villes intermédiaires auront une place difficile à trouver.

Des rôles de « trait-d'union » entre l'Île de France et les régions limitrophes, de « verrou » contribuant à arrêter l'hémorragie de l'urbanisation, ont été assignés à cinq villes, situées aux confins de l'Île de France et du Bassin Parisien, étudiées par Ph. Estèbe et D. Béhar<sup>49</sup>. Ces villes ont été choisies comme « bastions » de l'aménagement du territoire parce qu'elles incarnaient, pour toute une série de milieux - scientifiques, politiques, d'aménagement - l'identité de la ville traditionnelle, autonome et équilibrée. Elles sont décrites par leurs maires comme centrées autour de la mairie, de son clocher, de ses services publics.

Cette exacerbation de l'identité communale, entre, pour Ph. Haeringer<sup>50</sup>, en résonance avec les dynamiques mégapolitaines - qui sont, elles aussi, centrifuges. Dans l'univers mégapolitain chacun se cherche une petite patrie et la trouve dans ces vrais ou fausses petites villes ou nouveaux villages. Il cite, à ce propos, le cas d'Orbernai, petite ville historique située à 30 kilomètres de Strasbourg, qui cultive les signes identitaires à l'extrême. L'analyse fine de l'un de ses axes principaux montre pourtant que toutes les familles de souche, encore présentes il y a cinquante ans, ont été remplacées par une population nouvelle ; et que les activités autrefois liées au terroir ont

toutes été supplantées par des activités urbaines anonymes. Mais, outre la présentation folklorisante de certaines d'entre elles, ces nouvelles activités s'inscrivent dans un patrimoine architectural scrupuleusement respecté, parfois même à l'excès. Cette substitution d'acteurs dans une même peau illustre bien la façon dont une mégapolisation diffuse, « à la française », s'empare des niches identitaires du tissu historique.

Ailleurs, dans un contexte ouest-américain sans racines historiques, on retrouve l'échelle du village dans les réalisations des « développeurs » de la mégalopolis sud-californienne. Dans un tissu d'urbanisation extraordinairement lâche, c'est au sommet des collines écrêtées par les bulls des bâtisseurs que s'accroche la tentative identitaire de ces nouveaux villageois. Mais ce réflexe consiste surtout à former le cercle, un peu comme faisaient leurs ancêtres avec leurs chariots. Ph. Haeringer attribue cette quête de l'échelle micro-locale, qu'il retrouve dans des modèles urbains extrêmement divers à travers le monde, à une nécessité existentielle de l'homme : le besoin de se situer dans un espace reconnaissable et mesurable. C'est un réflexe de réaction à la non-finitude mégapolitaine<sup>51</sup>.

Mais, parallèlement à la constitution de villages urbains singuliers, d'identités locales reconstruites, se créent des utopies de villages planétaires, dans lesquelles les cultures urbaines s'importent de pays à pays à travers les réseaux médiatiques. On peut ainsi retrouver, aux pieds des barres de Gennevilliers, des images de quartiers nord-américains, où les noirs jouent au basket et font des graffitis, implantant une culture urbaine transnationale<sup>52</sup>. Cette question d'une recherche, réelle ou supposée de territoires d'appartenance, - qui peut avoir ses dérives, comme dans la constitution de ghettos où les autres ne pénètrent pas - sera reprise dans un paragraphe ultérieur sur les déterminants socio-démographiques de la modification des villes.

<sup>48</sup> ouvrage cité.

<sup>49</sup> Acadie. « Petites villes en Île de France. Note d'étape réalisée dans le cadre de l'appel d'offre DAEI-DRAST sur la ville éclairée. Juin 1996.

<sup>50</sup> Ph. Haeringer. « La petite ville dans la mécanique de polarisation urbaine » in villes en développement. ISTEED n° 32 Préparation du sommet des villes (Habitat II, Istanbul, juin 1996).

<sup>51</sup> Entretien avec Ph. Haeringer

<sup>52</sup> Entretien avec Didier Vanoni.

## LA VILLE ET EDF \*

Pierre Gabe

Mercales, Civitas, Exurbia... le Comité de la Prospective de la Direction générale d'EDF propose, dans un document publié sous la signature de Pierre Gabe, trois scénarios d'évolution future des villes. " Mercalex " : la loi du marché ou la ville comme un produit ; " civitas " : le retour aux sources ou la ville citoyenne ; " exurbia " : le rêve technologique ou la ville disséminée.

Dans Mercalex les pouvoirs publics se sont désengagés des différents secteurs où les services publics conservaient le monopole, les péréquations territoriales ne jouent plus, les villes se développent à des rythmes variables et sont soumises aux aléas de la conjoncture et aux effets de mode. Le SMIC est abandonné et la différence de rémunération selon les lieux joue à plein. Pour être attractives, les villes doivent développer une qualité de vie et une organisation spatiale qui facilite la vie du citoyen. Mercalex est une ville diversifiée à plusieurs vitesses : quartiers résidentiels protégés, faubourgs abritant les classes moyennes, zones paupérisées en déshérence ; des valeurs comme l'égalité des chances font place à celles de la compétitivité. Le réservoir de main-d'oeuvre constitué par ceux qui n'ont pas pu s'adapter aux exigences du marché offre les possibilités de flexibilité réclamées par les entreprises. L'état des services collectifs -sécurité, éducation...- dépend du niveau de revenu des communes, voire, par quartier, des habitants du lieu. Dans Mercalex l'organisation territoriale est réinventée et libéralisée : l'Europe est le cadre réglementaire de l'activité économique, les communes, regroupées à l'échelon pluricantonal gèrent l'environnement, les régions -redécoupées- développent les synergies entre les villes et leurs territoires environnants grâce à la création d'infrastructures nécessaires. L'Etat veille essentiellement à la liberté du marché.

Civitas redécouvre un Etat interventionniste équitable, laissant place à l'autonomie des citoyens. La mise en place de " contrats de progrès " entre l'Etat et les villes permet aux collectivités urbaines - regroupant une ou plusieurs communes selon les besoins - de définir leurs projets de développement. L'accessibilité pour tous aux espaces et aux fonctions est revendiqué et la recherche de fluidité à l'intérieur du parc de logements remplace celle de l'équilibre entre les groupes sociaux. Par contre, la mixité sociale, inter-générationnelle et professionnelle dans les quartiers est favorisée, ce qui contribue à des formes nouvelles de services au quotidien et à une stimulation du lien social. Le maintien de la pluralité des échanges et des relations a favorisé l'essor du petit commerce dans les quartiers. Le partage du temps de travail et la redistribution des ressources se sont imposées. Le citoyen de civitas connaît divers cycles dans sa vie active au cours de laquelle se succèdent des périodes de forte activité, des mi-temps et des phases sabbatiques. Le partage du temps de travail s'accompagne de la rénovation de la notion de service public. Dans Civitas, le principe de diversité est primordial. Des accords internationaux ont été conclus sur la division du travail entre pays industriellement développés qui ont une faible croissance basée sur le développement technologique et ceux du tiers monde qui pratiquent une forte croissance à partir de leurs produits manufacturés. L'habitant de Civitas a un fort sentiment d'appartenance à la collectivité.

Dans Exurbia, grâce aux innovations technologiques les urbains se sont éloignés des agglomération citadines, la ville est entrée dans la maison, la technique remet en question l'espace urbain. Le télétravail ne rend plus indispensable la présence en ville pour travailler et réussir, et les villes sont essentiellement fréquentées pour leurs espaces culturels et touristiques. Les anciens centres urbains se sont vidés, les espaces suburbains concentrent des populations défavorisées voire en voie d'ascension sociale dans l'attente de s'installer dans exurbia. A la ville physiquement centralisatrice, au mythe urbain intégrateur, se sont substituées des villes polycentriques, faites de micro lieux, partageant un même univers normatif et un même mode de vie. L'espace exurbien est constitué de multiples pôles (centres d'affaires, centres commerciaux, zones d'entreprises, ateliers d'enseignement...), eux-mêmes fractionnés en une série de petites structures territoriales de proximité (commerces, services, bureaux...). Dans exurbia, la gestion de la vie quotidienne est déléguée au niveau local. Les services publics répondent localement aux besoins exprimés par les citoyens qui contribuent directement à leur financement. Les grandes régulations remontent à l'échelle européenne.

---

\* Pierre Gabe.  
La ville et EDF.  
Inter-editions. 1995.



## DES VILLES ÉCLATÉES ?

Pour Ph. Haeringer, le renouveau démographique de la petite ville va souvent de pair avec la dynamique mégapolitaine. Dans les pays encore fortement ruraux, il permet un premier regroupement du peuplement des campagnes, une « floculation » préfigurant le regroupement mégapolitain. Dans les régions fortement urbanisées, il participe à la polarisation métropolitaine, en même temps qu'il sert de trame au desserrement ou à la diffusion de la mégapole, voire à sa fragmentation. Les villes prises dans cette dynamique répondent de moins en moins aux critères fondateurs de la petite ville. Elles ne sont plus le produit d'un territoire, ne se définissent plus comme chef-lieu d'un terroir, d'un « pays ». Elles ne sont plus que des localités dans un système urbain réticulé. Ce système est d'autant plus lâche que le niveau d'équipement est élevé, notamment en matière de communications. La fragmentation géographique, les patriotismes micro-locaux, ne rendent alors que très partiellement compte de la fragmentation sociale et relationnelle. En revanche, dans les pays pauvres, la fragmentation mégapolitaine s'effectue davantage sur des bases territoriales, bien que la tache urbaine y soit généralement moins discontinue<sup>53</sup>.

Ph. Estèbe<sup>54</sup> part du même constat d'une perte de capacité de commandement des villes sur leur arrière-pays, mais n'en déduit pas pour autant qu'il y ait d'éclatement urbain. Tout est question de définition. Si la notion de « ville éclatée » s'oppose à celle de « ville compacte », c'est-à-dire, équilibrée, autonome et à capacité de rayonnement forte, les cinq villes qu'il a étudiées - Montereau, Etampes, Rambouillet, Persan, Beaumont-sur-Oise - sont des villes éclatées. Pourtant, elles incarnent encore, pour toute une série de milieux, (scientifiques, responsables des politiques d'aménagement), le modèle même de la ville traditionnelle, autonome et équilibrée. Pour Ph. Estèbe, comprendre ce paradoxe nécessite de

relire autrement les signes de l'éclatement. Pour lui, l'éclatement ne se signe pas par la dispersion ou la spécialisation territoriales, mais par la rupture des interdépendances, des liens entre les espaces spécialisés socialement ou économiquement. Il en conclut que l'on est en train de passer d'un mode d'organisation urbain de type organique et hiérarchisé à un modèle de type systémique dans lequel il y aurait moins de relation d'allégeance entre les différents niveaux de villes en fonction de leur taille ou de leurs signes de centralité ou de commandement.

Pour Jacques Marsaud, secrétaire général de la ville de St-Denis, l'éclatement urbain se lit à travers plusieurs dimensions<sup>55</sup>. Eclatement de l'espace de vie des habitants, qui travaillent, font leurs courses ou participent à des loisirs en dehors des frontières communales. Eclatement civique, qui se traduit par une baisse de la participation électorale. Eclatement du salariat traditionnel. Eclatement des situations sociales dans la ville. Eclatement lié à une mobilité résidentielle importante : la ville apparaissant de plus en plus comme un lieu éclaté de passage. Eclatement morphologique dû aux coupures autoroutières plus ou moins brutales. Dans cette acception, la ville éclatée s'oppose à une ville « unifiée » qui aurait préexisté ; unifiée socialement comme celles à population essentiellement ouvrière et employée ; et idéologiquement comme dans le cas du St-Denis de l'époque des années 1960-70 avec forte imbrication de la municipalité, du PCF de la CGT et des luttes de classes. Un des objectifs municipaux face à cette vision de l'éclatement est de redonner à la ville une forte identité.

Pour M.H Massot l'éclatement urbain est synonyme de dédensification et d'étalement urbain. Nos villes sont devenues des « villes invisibles » caractérisées par des îlots d'urbanisation enclavés dans la campagne, des villes qui ne se matérialisent que lorsqu'elles sont en mouvement, sur la route, dans les

<sup>53</sup> Entretien avec Ph. Haeringer.

<sup>54</sup> Intervention au séminaire « ville éclatée », séance du 18 janvier 1996. Compte-rendu de la séance établi par N. May.

<sup>55</sup> Intervention au séminaire « ville éclatée », séance du 28 septembre 1995. Compte-rendu de la séance établi par N. May.

gares, dans les transports collectifs, et qui ne fonctionnent que parce que les conditions de réalisation de la mobilité ont radicalement changé. Elle estime, que la décomposition en cours de la ville telle que l'histoire nous l'a léguée est générale : les valeurs de mixité des espaces, de centralité, de proximité s'amenuisant au profit d'une organisation d'espaces fonctionnels renvoyant à des pratiques généralistes de mobilité spatialisées<sup>56</sup>.

Dominique Lorrain, lui, récuse le terme d'éclatement urbain qui renvoie à l'idée d'une société duale et à l'image de la ville américaine<sup>57</sup>. Il soutient l'idée que les réseaux techniques urbains participent matériellement à l'unité de l'espace urbain par leur morphologie et par les péréquations tarifaires ; les services publics locaux constituent une force « anti-fragmentation » du fait de l'omniprésence de la puissance publique. Selon lui, seuls les grands réseaux vont dans le sens de l'éclatement.

Les réseaux techniques urbains (eau, assainissement, transports urbains) expriment par leurs conditions de financement un réel principe de solidarité. Leur accumulation dans certains espaces crée une force centripète qui attire les hommes et les activités. Ils jouent par là un rôle d'opposition à la fragmentation de l'espace. Par contre, les grands réseaux - électricité, télécommunication et route - représentent une force centrifuge qui dilate les espaces urbains. C'est cet équilibre trouvé entre les forces centripètes et centrifuges qui différencie profondément l'Europe des Etats-Unis. Il pourrait être modifié si les réseaux techniques urbains abandonnaient les péréquations financières pour des tarifications au coût réel ; si les services publics abandonnaient les quartiers difficiles ; si des avantages compétitifs étaient données à l'automobile conjointement à un laisser-faire en terme d'aménagement. Mais, pour le moment, la situation est toute autre.

## ÉCLATEMENT ET SÉGRÉGATION

La société duale, à l'image de la ville américaine, évoque les ghettos. Elle peut aller jusqu'à la création de forteresses quasiment militaires où s'emmurent les riches, et à la privatisation de l'espace public.

Dans un article paru dans la revue M<sup>58</sup> Mike Davis décrit le rétrécissement de l'espace public à Los Angeles et l'insécurité qui en découle. Les infrastructures publiques se font toujours plus rares, écrit-il, les parcs sont en pleine déréliction et les plages toujours plus ségréguées. Les bibliothèques et les espaces de jeu ferment, les associations locales de jeunes sont interdites, et les rues deviennent chaque jour plus désolées et plus dangereuses. Il décrit les nouveaux quartiers aisés construits à la périphérie de Los Angeles qui prennent de plus en plus la forme de forteresses avec leurs enceintes, le contrôle des accès par des postes de vigies, le mélange de police publique et de police privée et même parfois des routes entières privatisées. San Marino, la ville sans doute la plus riche, ferme maintenant ses parcs le week-end pour en exclure les familles latinos et asiatiques qui viennent des quartiers voisins.

Pour Robert Lopez<sup>59</sup> c'est près de quatre millions d'américains, majoritairement blancs et conservateurs qui vivent ainsi dans des univers clos, protégés par des barrières, des vigies et des règlements intérieurs draconiens. Les rues sont privées, les écoles sont privées, la police est privée, les égouts sont privés. Certaines communautés ont même fait totalement sécession, rompant avec les autorités locales et se proclamant indépendantes.

Robert Reich met en relation l'engouement pour les « communautés résidentielles » (closes ou non closes) et la montée d'une nouvelle catégorie sociale qu'il appelle les « manipulateurs de symboles ». Il y classe tous ceux qui manipulent des données, des mots, des représentations orales ou visuelles, à savoir

---

<sup>56</sup> M.H. Massot Les échelles territoriales de la mobilité domicile-travail et locale. Séminaire sur la ville éclatée. Parution à venir.

<sup>57</sup> Dominique Lorrain. Ville solidaire, Ville éclatée (Les réseaux techniques urbains, l'Europe et l'Amérique). Séminaire Ville éclatée. 6 novembre 1995.

<sup>58</sup> Mike Davis. La forteresse L.A. Militarisation et privatisation de l'espace public. Revue M. Nov. Déc 1996.

<sup>59</sup> Robert Lopez. « un nouvel apartheid social. Hautes murailles pour villes de riches » Le monde diplomatique. 1996.

les chercheurs, ingénieurs, informaticiens, avocats, comptables créatifs ; les consultants en management, conseillers financiers et fiscaux, spécialistes en organisation, publicitaires, réalisateurs, éditeurs, journalistes, et même les professeurs d'universités. Ces « manipulateurs de symboles » vivent à proximité de ceux dont les revenus sont proches des leurs et sont tranquillement en train de faire secession par rapport aux autres couches sociales. Ils consacrent leur épargne à des espaces privés qu'ils partagent entre eux. Leur idéal urbain ressemble à des projets entièrement fermés sur eux-mêmes, avec des couloirs conditionnés, reliant les fonctions résidentielles, d'affaires et de loisirs, où ils peuvent travailler, acheter, aller au théâtre sans risquer un contact direct avec le monde extérieur et en particulier avec les pauvres. Quand ils ne vivent pas dans des enclaves urbaines, ils se rassemblent dans des banlieues résidentielles en dehors des agglomérations dans des endroits qui abritent les universités, centres de recherches, sièges sociaux<sup>60</sup>.

A Sao Paulo, Teresa P. R. Caldera<sup>61</sup> cite le cas du quartier de Morumbi, où s'est construit un complexe de 5 000 appartements en maisons individuelles et gratte-ciel, entourés de murs. Ils se signalent par des dispositifs de sécurité aussi divers que sophistiqués et la présence de gardiens privés. Ils présentent, en outre, des extravagances comme une piscine par appartement, trois chambres de bonne, des salles d'attente pour les chauffeurs en sous-sol, etc. Dans d'autres quartiers, d'autres enclaves fortifiées se construisent à partir d'ensembles de bureaux ou de centres commerciaux.

Avec ses enclaves fortifiées, Sao Paulo présente aujourd'hui un environnement urbain très différencié : des îlots enclavés peuvent être placés soit au milieu d'un labyrinthe de vieilles rues où les habitants ont ajouté des murs et des clôtures à leurs habitations, soit dans la périphérie même où les enclaves riches

avoisinent des favelas, des immeubles de bureaux et de nouvelles enclaves commerciales. L'espace public lui est progressivement abandonné à ceux qui n'ont aucune chance de vivre, de travailler et de faire leurs courses dans les nouvelles enclaves privées. Il est chaque jour davantage abandonné aux sans-abris et aux enfants des rues. Contrairement à sa vocation initiale, il est structuré suivant les principes de la séparation et de la mise en relief de différences inconciliables. Des espaces privés d'un côté, un espace public de plus en plus restreint et réservé aux plus pauvres de l'autre, une criminalité qui croît.

## ÉCLATEMENT ET MOBILITÉ

Pour Cesare Marchetti<sup>62</sup> l'homme est un animal casanier, qui a besoin de retrouver sa caverne tous les soirs. Aussi, la taille des villes est-elle corrélée à la vitesse des déplacements quotidiens, le temps de ces déplacements étant pratiquement invariant. Lorsque l'on se déplaçait à pied, comme c'était le cas jusqu'en 1800, et comme c'est encore le cas à Venise aujourd'hui, les villes faisaient environ 2,5 km de rayon et 20 km<sup>2</sup> de surface. Les villes actuelles, dans lesquelles on se déplace à 40km/h en voiture ont une surface 60 fois plus importante (1 200 km<sup>2</sup>). L'avenir et la taille des villes dépend de celui des moyens de communication rapides.

Comme le remarque Samuel Bordreuil<sup>63</sup> l'avènement de l'automobile a ainsi profondément modifié nos représentations des villes. L'idéal topologique de la voiture est celui de la grille (le damier) qui permet de « prendre la tangente » par rapport au centre. La ville croît sur les lignes qui relient les noyaux urbains, la meilleure implantation étant celle située à *bonne distance* des anciens centres résidentiels supposés congestionnés. Dès lors, les morphologies urbaines changent : on passe de l'îlot, entouré de voies de circulation, à la barre ou à l'enclos (des lotissements), tous deux séparés des flux voisins de transit.

<sup>60</sup> Robert Reich. L'économie mondialisée. Dunod. Paris, 1993.

<sup>61</sup> Teresa P. R. Caldeira. « un nouveau modèle de ségrégation spatiale : les murs de Sao Paulo » in Revue internationale des sciences sociales n° 147. Mars 1996 : « villes de l'avenir : la question des transformations sociales ».

<sup>62</sup> Cesare Marchetti. Space, Time and Movement. Conférence de Milan. 3 octobre 1996.

<sup>63</sup> S. Bordreuil. « de la densité habitante aux densités mouvantes : l'hyperurbanité - développement périphérique et mobilité » in Les annales de la recherche urbaine n° 67. Densités et espacements. Juin 1995.

Les possibilités accrues offertes par les moyens de communication <sup>64</sup>. - vitesse et connexion - nous permettent de vivre en ville (au sens de civitas) en étant à la fois partout et en mouvement. L'engouement pour le téléphone mobile - utilisé dans les transports individuels ou en commun - le prouve. Face à cette nouvelle donne, la vision d'une ville au territoire marqué ne tient plus. Les études sur la mobilité qui prennent en compte la pratique de l'espace montrent cet éclatement des villes et devraient induire des raisonnements moins emprunts de notions de proximité et de densité à caractère spatial et physique. La morphologie des villes même se transforme sous l'impératif de la prise en compte du mouvement : les voiries se font rectilignes, les espaces de circulation plus importants.

Selon Pierre Lassave, une étude de la ville devrait intégrer la densité des liens qui ne se limite pas au cadre physique. Une cartographie des réseaux téléphoniques pourrait être un bon indice de cette densité. Il devient nécessaire de changer notre vision de la ville, de la dématérialiser, de passer du concept d'urbs à celle de ville socius (société). Le territoire se recompose par la relation. Cette recombinaison s'affranchit de la distance.

Maniant avec dextérité le paradoxe, Virilio imagine une mobilité dont l'aboutissement sera l'inertie. Il écrit : « si le XIX<sup>e</sup> siècle finissant et le début du XX<sup>e</sup> ont vu l'avènement du *véhicule automobile*, *véhicule dynamique*, ferroviaire, routier puis aérien, il semble bien que la fin du siècle annonce une dernière mutation avec le venue prochaine du *véhicule audiovisuel*, *véhicule statique*, substitut de nos déplacements physiques et prolongement de l'inertie domiciliaire qui verrait enfin le triomphe de la sédentarité, d'une sédentarité définitive, cette fois » <sup>65</sup>.

Il imagine que la possibilité d'utiliser les informations en temps-réel, aboutira non pas au renforcement de la démocratie mais à ce qu'il nomme le « chrono-politique » avec

disparition de la nation au seul bénéfice d'une « dérégulation sociale et d'une déconstruction transpolitique : la télécommande remplaçant progressivement non seulement la commande, le commandement immédiat mais surtout l'éthique » <sup>66</sup>.

## NOUVELLES TECHNIQUES D'INFORMATION ET DE COMMUNICATION ET LA VILLE

A l'inverse, ceux qui travaillent sur les Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication réinvestissent le territoire. Dans son étude sur la « ville interactive », O. Jonas cite <sup>67</sup> les domaines d'application actuellement connus de ces nouvelles technologies expérimentés dans un certain nombre de villes françaises : les téléservices de communication - réseaux de données, télécommunications locales, messageries électroniques - ; la gestion administrative, - l'information des citoyens, les téléguichets, les cartes multiservices, la monétique municipale; les services d'information et d'intermédiation - téléservices d'aides à l'insertion... - ; les transferts de connaissance et le partage des ressources culturelles ; la télégestion d'équipements techniques ; la sécurité des espaces publics ; les téléservices d'information sur le trafic et les transports publics, la domotique collective et les télé-services liés à l'habitat ; la distribution de programmes audiovisuels ; le télétravail ; les téléservices de santé et la télé-assistance médicale.

Parmi l'ensemble des applications imaginées aujourd'hui, on est encore incapables de dire lesquelles rencontreront une large demande, seront appropriées en l'état ou détournées de leur usage initial. Pour prendre un exemple connu, on sait que la téléalarme destinée à répondre aux besoins de sécurité des personnes âgées a été à la fois « rejeté » par ses utilisateurs (par coquetterie parfois) et « détourné » de son objet initial (demande de convivialité). Ce constat a conduit à ini-

<sup>64</sup> Entretien avec P. Lassave. Plan Urbain.

<sup>65</sup> Paul Virilio. L'inertie polaire. Christian Bourgeois éditeur. 1990.

<sup>66</sup> Ibid.

<sup>67</sup> cf le rapport provisoire d'O. Janas réalisé pour la DRAST, et intitulé « la ville interactive. Recherche sur l'intégration des technologies de la communication et de l'information dans la ville ». Sept. 1996.

tier une deuxième génération de produits : la téléassistance, qui ne vise plus exclusivement à répondre à l'urgence médicale.<sup>68</sup>

Le télétravail,<sup>69</sup> présenté comme une alternative à l'engorgement des villes, comme un moyen de revitaliser les zones périurbaines et de dynamiser le tissu économique des villes moyennes, s'est jusqu'à présent peu développé en France. On estime à 16 000 le nombre de « télétravailleurs ». Les projections à l'an 2010 donne une fourchette allant de 300 000 à 600 000 individus, soit 4 % de la population active. Les observations faites sur l'expérience de télé-travail à domicile en Californie ont conclu à une diminution des déplacements et à un réinvestissement de l'espace de proximité. L'expérience faite à New-York d'un « centre de travail satellite » a conduit à une diminution des distances et des temps de parcours journaliers des salariés, mais amplifié leur usage de la voiture (les transports collectifs n'étant pas adaptés à la périphérie).

Si la fonction « télé » des nouvelles technologies vise à réduire les obstacles de la distance, il existe une autre fonction, la fonction « commutation »<sup>70</sup> qui vise, elle, à établir des relations entre deux ou plusieurs éléments quelconques d'un réseau ou d'un ensemble. C'est cette fonction qui rend possible le fait que les proches ne sont plus les voisins dans l'espace, mais ceux qui sont choisis et rendus accessibles grâce à tous les moyens de communication et de commutation. Cette dissociation entre « proches » et « voisins » a généré des discours sur l'affaiblissement du lien social basé sur la proximité et son remplacement par des liens fonctionnels, plus labiles et plus temporaires, qui sont en train de s'inventer.

Les fonctions « télé » et « commutation » des nouvelles technologies peuvent dans un même temps modifier l'espace et son appropriation dans des sens opposés : délocalisations des activités de type « back-office » ; et conjointement, concentra-

tion en un même lieu des activités nécessitant une multiplicité de rencontres. Développement des communications à distance et capacité accrue de revivifier les activités de proximité, le « distanciel » provoquant le « présentiel ».

Les bouleversements concrets que les nouvelles technologies de l'information et de la communication apporteront aux villes et la vie quotidienne sont encore totalement imprévisibles, mais pas pour autant sous-estimables. Dans les cahiers du CSTB de septembre 1995, Michel Conan analyse l'influence des techniques de l'information sur les transformations sociales.<sup>71</sup> Pour lui, tout comme l'ère industrielle a bouleversé les mentalités, diffusé les conceptions bourgeoises de la maison et de la vie domestique et introduit de nouvelles formes de solidarités collectives, l'ère de l'information a déjà influencé nos moeurs. Par exemple, la participation de tous au spectacle télévisé du dévoilement des conventions, des tabous, et des formes les plus flagrantes de l'hypocrisie dans la société ont été un facteur de remise en cause de l'autorité traditionnelle dans la famille, dans l'église et dans l'Etat, dans les rapports entre les hommes et les femmes, dans ceux existants entre les immigrés et les autochtones. Il en déduit que, dans un monde où n'importe qui pourra devenir producteur d'images sur un réseau de type Internet, des revendications de plus en plus nombreuses de contrôle par démocratie directe se feront jour à propos de toutes sortes de problèmes de société, en même temps que se mettra en place une morale collective concernant la sécurité, la santé, la science, l'environnement... Il pense également que la mise en place de réseaux de télévision de surveillance dans les quartiers d'habitation - destinés à diminuer le sentiment d'insécurité - en faisant participer tous les habitants du quartier au spectacle de la vie du voisinage, créera une certaine intimité collective, suscitera une résistance croissante aux ostracismes et une intolérance aux ségrégations<sup>72</sup>.

<sup>68</sup> cf. le rapport établi par A. Jobert sous la direction de H. Gardent pour le groupe de référence français du programme européen Cost A5 « vieillissement, technologie et vie quotidienne ». Nov. 1993. Ce rapport est édité par la Fondation Nationale de Gérontologie.

<sup>69</sup> cf. M.H. Massot. INRETS. « Mobilité et télécommunications » ; « télétravail » et transports. Une étude de l'administration américaine. 2001+. Centre de Prospective et de Veille Scientifique de la DRAST. N° 32. Nov. 1994.

<sup>70</sup> cf. M. Guillaume. Colloque de Cerisy

<sup>71</sup> M. Conan. « Un nouvel universalisme ». Cahier du CSTB n° 2831 intitulé « société et habitat à l'âge de l'information. Horizon 2010. L'influence des techniques de l'information sur les transformations sociales ».

<sup>72</sup> cf. également J. P. Galland. *Éléments pour une prospective de la sécurité*. Note du Centre de Prospective et de Veille Scientifique n°4. Oct. 1995.

C'est également l'espoir qui anime Pierre Levy, dans son article : « villes, territoires et cyberspace : quelle articulation ? »<sup>73</sup>. Celui-ci explore les répercussions du cyberspace sur l'urbain et l'organisation des territoires. Pour lui l'accès virtuel à l'espace de la ville, à partir d'Internet comme c'est le cas par exemple à Amsterdam avec la « cité digitale », l'accès virtuel à l'ensemble des renseignements administratifs, aux principaux musées, aux forums sur la vie locale et à la vie associative n'est pas l'expérience physique de la ville. Les télécommunications ne se substituent pas aux équipements, aux déplacements, aux besoins de ren-

contre. D'ailleurs, actuellement, plus on communique, plus on se déplace. Le cyberspace est un puissant facteur de déconcentration et de délocalisation mais il n'élimine pas pour autant les « centres ». Ce n'est pas une infrastructure territoriale et industrielle classique, mais un processus auto-organisateur qui vise plus ou moins clairement un idéal d'intelligence collective. P. Levy prône l'articulation de l'intelligence collective - rendue possible par le cyberspace - et du territoire ; l'utilisation du virtuel pour habiter mieux encore le territoire, pour en devenir citoyens à part entière ; la réconciliation possible d'urbs et de civitas.

---

<sup>73</sup> cf. P. Levy « villes, territoires et cyberspace : quelle articulation ? » in L'Atelier n°48 - janv.-fevr. 1996.

## VERS LA TROISIÈME VILLE ? \*

Olivier Mongin

L'ouvrage est une réflexion ininterrompue sur l'urbanité et la civilité ; la ville et la démocratie ; la fin de la ville et les finalités de la cité ; le désaveu des utopies urbaines et la permanence d'une utopie de la cité.

Il y a une résurgence de la pensée sur la ville alors que partout sa mort est annoncée, constate O. Mongin. Pour lui, « la mort de la ville », c'est d'abord la fin d'une forme historique, d'un type de ville associant civilité et urbanité. C'est la fin de la cité européenne classique (Age I de la ville selon l'expression de Porzamparc). C'est ensuite l'échec des utopies urbaines, qu'elles soient futuristes, en rupture avec le passé- ou passésistes, orientées vers la mémoire (âge II de la ville). Cette ville « en mal d'utopie » fournit alors l'occasion de s'interroger sur les métamorphoses qui affectent les démocraties contemporaines.

S'il est vrai que le règne de l'urbain - c'est-à-dire d'un espace indifférencié, continu, sans référence à la centralité -, a succédé à la ville, il devient indispensable d'imaginer les conditions d'une urbanité dans le monde de l'après-ville.

Pour répondre au phénomène d'urbanisation généralisée, les architectes cherchent à favoriser l'émergence de discontinuités, à imaginer des « écarts », des « vides. A l'inverse, la tâche du politique est de recréer une continuité, d'instituer des liens avec ce que la ville rejette, exclu, relègue. D'où l'idée d'une troisième ville qui passe par un nouveau maillage, conçu à partir de noeuds locaux greffés sur l'existant, et où chaque point est en relation avec tous les autres.

L'âge III de la ville, selon l'expression de Ch. de Porzamparc a pour ambition de succéder aux deux époques qui l'ont précédé : l'âge I qui a fabriqué la ville avec ses rues, ses maisons, ses immeubles accolés qui la bordent ; l'âge II, âge de la ville moderne, de l'automobile, de l'écartement entre les choses avec ses bâtiments solitaires, universels, indifférents aux sites et aux lieux. L'âge III, héritier de ces deux modèles, se devra de les transformer, les réhabiliter. Il ne connaîtra pas de modèles idéaux, applicables partout, reproductibles. Ce sera une époque de modulation où s'opérera un travail de couture au sein d'un espace préexistant. La troisième ville produit des « espaces pour rien », des discontinuités dans des zones urbaines soumises à la continuité du territoire, comme le fait Central Park qui troue l'espace apparemment plein de Manhattan.

Concevoir l'âge III de la ville, écrit de Porzamparc dans sa préface, c'est penser l'ordre, technique, civique, économique, politique, certes, mais penser en même temps le plaisir, le voyage, la liberté, le foisonnement imprévisible de la vie. Les meilleurs poètes devront être requis. Il ne faudra pas se fier aux seuls spécialistes.

---

\* Mongin (Olivier), Paris, Hachette, 1995.

## LA SPÉCIFICITÉ DES VILLES EUROPÉENNES ET LEUR PÉRENNITÉ

Dématérialiser la ville pour passer du concept d'urbs à celui de société, ou utiliser le virtuel pour habiter mieux encore le territoire et en devenir citoyen à part entière : ces deux discours résumés assez bien les visions du futur des villes rendues possibles par les nouvelles technologies. La seconde partie de l'alternative s'appuie sur une certaine vision des villes européennes, qui, bien que spécifiques, demeurent pour beaucoup « le modèle » de la ville. Modèle comprenant un hypercentre, avec ses immeubles compacts, ses perspectives serrées et son paysage minéral<sup>74</sup>. Modèle correspondant à un territoire centré, avec des îlots, des rues, des promenades, des jardins urbains, un substrat historique<sup>75</sup>. C'est le modèle Haussmannien, avec comme unité de base le quartier, où le commerce, le travail, l'éducation, les loisirs s'organisent dans un périmètre très limité, une surface dictée par la capacité de marche des individus<sup>76</sup>.

Autre spécificité de ce modèle : si la ville peut être caractérisée comme le lieu par excellence du brassage social, du mouvement incessant, de la circulation des hommes et des choses<sup>77</sup>, la ville européenne est l'incarnation de cette idée. Elle s'oppose à toute limitation de la circulation entre les hommes, et notamment, à la constitution de ghettos. En témoigne l'importance qu'a pris en France, dans la politique de la ville, le thème des transports urbains comme frein à l'exclusion sociale et spatiale et à la relégation de certains quartiers<sup>78</sup>.

On peut cependant, se poser la question de la pérennité de ce modèle tant au niveau spatial que social. Si les centres villes anciens sont protégés, voire muséifiés, la ville périphérique croît de manière chaotique et la traversée de quelques entrées de ville fait plus référence au modèle américain qu'à un modèle européen compact et centré. Par ailleurs, on peut s'inter-

roger sur la distance existante entre les ghettos américains et les quartiers déshérités européens, notamment français, alors que l'on commence à parler de la constitution de zones de non-droit, et que les politiques volontaristes menées n'ont pas empêché l'aggravation des problèmes dans ces quartiers.

Une autre caractéristique différencie encore les villes européennes du reste du monde : la valorisation de leur centre historique qui, comme à Milan<sup>79</sup>, reste investi par une certaine bourgeoisie, alors que la plupart des autres mégapoles voient leur patrimoine s'effriter, abandonné au profit d'une population de « squatters », à moins qu'il ne soit quadrillé par des tours de bureaux. Dans les grandes villes brésiliennes, la verticalité n'est pas seulement le fait des centres d'affaires : à Sao Paulo<sup>80</sup>, l'immense patrimoine des villas baroques croule sous le poids de plusieurs milliers de tours résidentielles très protégées. Les couches aisées ont ainsi fui dans la troisième dimension les nuisances dues aux pressions de la mégapolisation : sur-fréquentation des parties centrales de la ville, bruit, pollution, insécurité.

Mais, il est plus fréquent que la fuite des classes favorisées les conduise hors de la ville, au-delà des banlieues pauvres, dans des urbanisations nouvelles, parfois sévèrement emmurées. Sao Paulo en fournit aussi des exemples impressionnants, comme celui d'Alphaville, militairement protégé. Les centres d'affaires eux-mêmes ont tendance à migrer hors de la traditionnelle downtown. L'exemple de Sao Paulo est encore là pour montrer comment l'axe principal des affaires fait de grands sauts de puce, se recomposant tous les trente ans à cinq ou dix kilomètres de distance. L'évolution est à peu près la même dans une ville comme Istanbul, quoique plus coulée et moins spectaculaire<sup>81</sup>.

Dans la plupart des villes européennes, la centralité est plus stable, plus fidèle au tissu historique. La demande de centralité

<sup>74</sup> O. Mongin. *Vers la troisième ville ?* Hachette. Oct. 1995.

<sup>75</sup> Oriol Bohigas. *La ville. 6 interviews d'architectes* réalisés par Odile Fillion (Le Moniteur) à l'occasion de l'exposition « la ville » au centre Georges Pompidou.

<sup>76</sup> Léon Krier. *La Ville. 6 interviews d'architectes*. Ouvrage cité.

<sup>77</sup> Colette Petonnet. *Espaces habités*.

<sup>78</sup> cf. notamment « déplacements et liens sociaux ». Actes du séminaire organisé par le Cétur d'octobre 1992 à juillet 1993. *Déplacements* n° 14.

<sup>79</sup> Ph. Haeringer. « Cities as seen from the street. An introduction to city diversity », *Nature and Resources*, UNESCO, 196, 32-2, pp. 23-30.

<sup>80</sup> Ph. Haeringer. « Sao Paulo, la fragmentation sécuritaire d'une mégapole », *L'Homme et la société*, 1992, n° 104, pp. 85-92

<sup>81</sup> Entretien avec Ph. Haeringer.

reste forte. C'est ce qui a permis, par exemple, la réussite de l'opération de réhabilitation du Marais à Paris. C'est parce qu'il existait une clientèle potentielle, voire impatiente, pour emménager dans un patrimoine restauré, qu'un savoir-faire entrepreneurial a pu se forger et se développer. Mais le péril n'est pas définitivement écarté<sup>82</sup>.

Outre le risque de muséification, qui menace surtout certaines petites villes touristiques ou les quartiers les plus prestigieux des grandes villes, on observe des phénomènes de stérilisation de la vie citadine par l'hyper-développement d'une seule fonction, dont l'extension est un écho de la mégapolisation.

Autrement dit, même dans une ville globalement préservée comme Paris, certaines activités n'échappent pas à l'échelle suggérée par la mégapole environnante, ou aux sollicitations d'un marché mégapolitain. Ainsi, mangent-elles la ville comme un cancer. C'est le cas de l'industrie de la confection, qui progresse à partir du quartier du Sentier au détriment des commerces de la vie courante. C'est aussi le cas de l'engouement imprévu pour les Halles et Beaubourg, qui témoigne à l'envi d'un besoin de centralité dont Paris ne peut que s'honorer, mais qui s'exerce plus à l'échelle francilienne qu'à l'échelle parisienne et fait reculer, peu à peu, la vie locale<sup>83</sup>.

Par un cheminement exactement inverse, une lutte excessive, sur les pentes de Belleville, contre certaines concentrations d'origine immigrée, se solde, à force de rénovations urbaines radicales, à la destruction d'un tissu urbain tout aussi précieux. Faut-il faire le procès des aménagements volontaristes ? Si l'on descend vers Marseille où la bourgeoisie, petite ou grande, a abandonné une bonne moitié d'un centre-ville profondément paupérisé, réhabilitations et rénovations ont pêché soit par discrétion, soit par dispersion<sup>84</sup>.

## LA MÉTROPOLE SE LAISSE-T-ELLE DESSINER ? LE PROJET URBAIN PEUT-IL LA CONTENIR ?

Les forces qui poussent la ville à s'étendre et à se modifier sont supérieures aux volontés ou aux possibilités planificatrices - qui n'interviennent souvent qu'après-coup. Ce constat a engendré le concept de « projet urbain ». Ariella Masbounji<sup>85</sup> situe l'origine de cette idée dans un désir de renouveau urbain en réaction aux excès d'une ville éclatée : production d'objets architecturaux parfois remarquables mais souvent en rupture avec leur environnement ; opérations d'urbanisme organisées en priorité à partir de critères de commercialisation et souvent mal reliées au centre de la ville ; espaces publics fragmentés ; infrastructures générant des coupures et des ruptures brutales ; formes urbaines chaotiques, sans continuité... Pour elle,<sup>86</sup> la ville d'aujourd'hui rêve d'identité retrouvée, de mise en ordre du chaos, de régénération, de croissance urbaine et économique. Le renouveau du « projet urbain » remet au goût du jour le dessin de la ville. Le projet urbain tient compte du site dans lequel il se trouve, de son histoire : la ville est un espace-mère, une matrice où l'on a sa mémoire. Il prolonge la morphologie ancienne sans céder au pastiche, mais aussi sans rupture avec l'histoire.

Pour Jean Frébault<sup>87</sup> le projet urbain accompagne les métamorphoses des villes, qui ne doivent pas obéir au seul laissez-faire, sous peine de créer désordre, incohérence et mal-vivre. L'évolution d'une ville doit être maîtrisée afin de donner un sens à ces transformations. Le projet urbain conduit une stratégie pensée et dessinée de la ville. Il s'appuie sur l'histoire, la géographie, la culture urbaine de chaque ville et tire sa substance de l'esprit du lieu, de son identité. Il ne peut être qu'un projet démocratique, associant les habitants à sa définition dans la mesure où, pour porter un projet global l'objectif doit être partagé, si-

---

<sup>82</sup> Idem.

<sup>83</sup> Idem.

<sup>84</sup> Idem.

<sup>85</sup> A. Masbounji. Le sens politique du projet urbain. Comprendre, penser, construire la ville. DAU. Ed. du STU. Juillet 1993.

<sup>86</sup> Ariella Masbounji. Quelle ville pour demain ? Comprendre, penser construire la ville. Ouvrage cité.

<sup>87</sup> Jean Frébault. Le plaisir de faire la ville. Comprendre, penser construire la ville. Ouvrage cité.



non les logiques propres l'emportent et nuisent au projet. Une fois défini, il doit être porté de manière forte et continue par le politique. Il nécessite une maîtrise d'ouvrage forte, adaptée à chaque cas particulier, et un partenariat public-privé.

D'autres courants de pensée<sup>88</sup> estiment, au contraire, que le projet urbain ne prend pas en compte la complexité de la ville concrète telle qu'elle est, dans la mesure où il la chosifie, en fait un objet, une totalité à projeter et à concevoir sur un double plan, fonctionnel et esthétique. Pour J. Cl. Burdèse, le projet urbain considère la ville comme une succession de vues, de tableaux, de perspectives dont l'ensemble, (l'unité), doit former une totalité « référentielle » pour toute intervention locale. Il s'appuie sur l'histoire, l'identité, le génie du lieu, l'ici dans un refus du *maintenant*. Or, la ville européenne est avant tout un lieu d'acculturation et de recherche d'identité individuelle et de groupe ; un lieu d'apprentissage, d'inculcation des valeurs, des institutions, des rapports de force, des distinctions culturelles ; autant de caractéristiques qui nécessitent d'autres formes de lisibilité que celles de la composition urbaine.

Selon lui, l'ère des métropoles doit nous conduire à dépasser cette vision globale, harmonieuse, intégrative et arrêtée de la ville et à prendre en compte l'instable, le mobile, les processus de dégradation, les ruptures. Il suggère qu'on laisse une place, entre le « plan » et le « laisser-faire », au « laisser-être ». Le séminaire « De la ville à la métropole. Vers une reconception de la pensée urbaine ? » partait ainsi de l'interrogation suivante<sup>89</sup> : si la ville peut se lire comme objet, totalité, juxtaposition de formes, comment lire la métropole, ensemble de processus pluriels, de temporalités contrastées, de réseaux, de flux, de mouvements chaotiques souvent imprévisibles... ? La nécessité d'assumer une « physique » de la métropole, implique-t-elle l'acceptation du chaos, du désordre, de la laideur ?

Nous condamne-t-elle à un pur pragmatisme, ou permet-elle de poser des objectifs de développement volontairement contemporains, assumant les signes de la modernité, inventant de nouveaux instruments d'acculturation, un nouvel apprentissage de l'urbanité et du vivre ensemble ?

Tokyo peut être citée comme un contre-exemple de planification urbaine, comme la ville du chaos, mais où le désordre est essentiellement visuel : à tout autre point de vue la ville fonctionne, tant au niveau technique que social, notamment si l'on considère son faible taux de criminalité.

Le chaos urbain japonais a des racines culturelles. Pour le Japon, l'ordre représente le modèle importé ; l'authenticité japonaise, c'est donc à l'inverse ce qui s'oppose à l'ordre. Il a aussi des racines techniques et socio-économiques. On peut citer la déréglementation, qui a accentué le manque de planification d'ensemble, la spéculation financière, et l'importance des impôts de succession - qui conduit à un découplage extrême des terrains lors d'une succession et constitue la source d'autant de mini-développements différenciés.

Curieusement, la grande laideur et le désordre urbain de la ville ont fait naître conjointement la notion de « paysage urbain » et la volonté que ce paysage soit beau. Aussi parle-t-on depuis le début des années 80 de « beauté du chaos ». Cette ville qu'on disait laide et désordonnée jusque dans le milieu des années 70, est devenue pour les années 80 une sorte de paradigme de la ville à venir, voire de paradis de liberté pour l'architecte. Un tel regard oppose l'ordre caché de la ville japonaise, tissé de souplesse, d'efficacité, de créativité, qui annonce la ville du prochain siècle, à la ville européenne, faite d'ordre évident visuellement, contraignant et sclérosant. Pour autant, ce discours n'empêche pas la société japonaise d'améliorer la qualité de son paysage urbain et de son cadre de vie<sup>90</sup>.

---

<sup>88</sup> J. Cl. Burdèse. Les figures du savoir traditionnel sur la ville. Séminaire « De la ville à la métropole. Vers une reconception de la pensée urbaine ? » 1996-1997.

<sup>89</sup> Cf le texte introductif rédigé par J.Cl. Burdèse, G. Engrand et S. Trelcat. Ce séminaire, était organisé par le Centre de Prospective et de Veille Scientifique de la DRAST et animé par l'association Et Caetera.

<sup>90</sup> Augustin Berque. Japon(s). Intervention au séminaire de la DRAST : de la ville à la métropole. Vers une reconception de la pensée urbaine ? 28.10.96.

## LA VILLE DURABLE

La prise en compte, dans les formes urbaines de l'instable, du mobile, des processus de dégradation, des ruptures, du « maintenant » plus que de « l'ici » n'entre-t-elle pas en contradiction avec les théories actuellement élaborées sur les villes durables, projet volontariste - et non pas spontané - sur les villes.

La ville durable se veut une réconciliation entre le développement économique des villes, le développement social et individuel (qui intègre des réflexions sur d'autres relations au travail et à la démocratie) et le développement des générations futures à l'échelle planétaire (préservation de « l'écosystème-terre »).

Une ville durable est une ville qui n'exporte pas ses coûts de développement sur les autres (personnes, générations ou systèmes). Ses modes de développement sont choisis par les habitants. Elle est le produit de l'affirmation d'une puissance collective ou publique forte. Elle assure la mixité fonctionnelle (jusqu'à l'intérieur même des bâtiments), et sociale<sup>91</sup>. Elle veut réintroduire la nature en ville et rendre ainsi son centre vivable. C'est une ville multiculturelle, qui refuse toutes les ségrégations. L'identité de la ville durable se définit alors à la fois par sa continuité avec le passé, et sa possibilité de faire cohabiter une multiplicité de points de vue et de connaissances dont l'entrecroisement fait le présent. De ce point de vue, c'est l'inverse de la ville fortifiée avec ses murailles, ses protections et ses vigiles<sup>92</sup>.

La ville durable a un rôle identitaire, ce qui implique un espace central. Faire émerger la ville durable à partir d'une urbanisation éclatée suppose une architecture de coutures, de liens, de liant ; une référence à la « troisième ville » plus qu'au chaos<sup>93</sup>.

La ville durable s'oppose à l'éclatement urbain. L'éclatement morphologique qu'elle critique entraîne, en effet, une dilution des in-

terventions publiques, voire de la puissance publique. Elle encourage la privatisation des villes et des espaces (auparavant publics), les enclaves ségréguées (ghettos de riches, de pauvres) et les inégalités territoriales. La ville durable s'y oppose pour des raisons écologiques (pollutions dues aux transports, effets de serre...) ; sociales (ségrégation, exclusion, dilution des interventions publiques) ; pour les coûts que l'étalement urbain fait supporter à la collectivité ; parce que le sens de la ville, de l'urbanité, du vivre ensemble, de la démocratie, suppose le contact avec l'altérité et que la diversité est créatrice<sup>93</sup>.

Dans son article intitulé « la planification urbaine peut-elle conduire à une mobilité durable ? » Vincent Fouchier décrit et oppose différentes formes alternatives de planification urbaine, support ou entrave au développement durable. Les Pays-Bas, par exemple, ont mis en place un plan d'aménagement du territoire qui ambitionne de dissuader l'usage de l'automobile pour les déplacements domicile-travail. Une politique de localisation des « générateurs de déplacement » a été lancée. Les activités tertiaires, ayant beaucoup d'employés et de nombreux visiteurs sont préférentiellement localisés dans les centre-villes qui bénéficient de tous les transports publics ; celles qui dépendent du transport routier sont envoyées en périphérie. A l'opposé, le schéma directeur de la Région Ile de France envisage que l'agglomération parisienne s'étende, et que les densités diminuent, pour aller dans le sens de la quête d'espace des individus et des entreprises. Cela nécessitera d'améliorer les liaisons banlieue-banlieue, notamment grâce à une meilleure accessibilité automobile<sup>94</sup>.

Cependant, dans la notion de ville durable, on retrouve un compromis entre « densité » et « étalement » liés aux cultures urbaines : le monde anglo-saxon de tradition plus rurale recherche la nature, le monde méditerranéen supporte les places minérales<sup>95</sup>.

---

<sup>91</sup> cf. à ce propos le n° 40 de 2001+.  
« Lebensraum stadt » - « la ville, espace de vie ». Mobilité et communication dans les grandes villes allemandes en 2020 : deux scénarios. Centre de Prospective et de Veille Scientifique de la DRAST. Nov. 1996.

<sup>92</sup> Entretien avec Cyria Emelianoff.  
Mars 1997.

<sup>93</sup> Idem.

<sup>94</sup> Vincent Fouchier. La planification urbaine peut-elle conduire à une mobilité durable in La jaune et la rouge. Mars 1997 pp. 29-33.

cf également le rapport de l'Institut international pour l'environnement urbain « Toward sustainable urban traffic and transport » qui propose un certain nombre de mesures pour diminuer le trafic automobile en Europe.

<sup>95</sup> Entretien avec Cyria Emelianoff.  
Mars 1997.

## B - Les déterminants socio-économiques de la modification des villes

A côté de réflexions qui proposent une certaine vision de la ville future, il existe tout un ensemble de travaux qui portent plus sur les déterminants de son évolution. C'est notamment le cas des travaux micro économiques, sociologiques ou anthropologiques, et de ceux qui portent sur les modes de vie.

### LA MOBILITÉ

L'espace et le temps de la mobilité quotidienne ont évolué. Les comportements de mobilité sont plus variés, plus complexes et témoignent d'un niveau de maîtrise individuelle du mouvement citadin infiniment plus élevé qu'au cours des décennies précédentes. Les modes de vie se régionalisent, les déplacements se complexifient, les distances s'allongent, et si les usages de la voiture s'amplifient, les déplacements combinent souvent plusieurs modes<sup>96</sup>.

La mobilité est dépendante du statut social. Les usages fréquents de la ville, la grande diversité spatiale de trajets, et la combinaison des modes concernent principalement les classes moyennes et supérieures. Le statut familial exerce un effet secondaire sur la mobilité, on peut citer l'exemple des familles monoparentales, moins motorisées, et sans possibilité de partage dans le couple qui ont une structure de trajets plus contrainte. Par contre, le rapport au « devenir » exerce ses effets sur la mobilité à travers l'orientation des trajets - accompagnement des enfants, sorties culturelles, activités associatives... -. Contrairement à des idées reçues, la mobilité quotidienne est largement indépendante des caractéristiques du quartier, en particulier de sa proximité au réseau ferré de transports en commun ce qui s'explique, notamment, par le fait que les individus utilisent de plus en plus la ville dans son ensemble, au-delà des lieux où se concentrent animation commerciale et offre de transport<sup>97</sup>.

Les futurs possibles pour la mobilité et pour la ville dépendront des choix sociaux et des choix d'organisation urbaine. Dans l'ouvrage « se déplacer au quotidien dans trente ans - Eléments pour un débat »<sup>98</sup> J. P. Orfeuil cite *trois scénarios d'évolution possible de la ville et de la mobilité*. Le premier, baptisé « **St-Simonien** » s'appuie sur le maintien d'une forte centralité et le développement de la métropolisation. Les grandes banlieues et les espaces périurbains s'urbanisent mais ce structurent peu. Ce système requiert la recherche de grandes vitesses d'accès aux centres aussi bien pour le transport public de masse (RER...), que pour l'automobiliste « haut de gamme » (voies souterraines à péage...). Le second, baptisé « **Rhénan** », maintient une centralité qui s'accommode de centralités secondaires. De fortes contraintes réglementaires limitent l'urbanisation massive des zones rurales entourant les villes. Pour les transports, priorité est donnée aux résidents sur la circulation, la hiérarchisation des voies favorise les deux-roues et les transports publics. L'accessibilité au réseau de transports publics est facilitée par les parcs d'échange voiture/transports collectifs. Le troisième, baptisé « **Californien** » élimine les contraintes temporelles et spatiales. Les urbanisations nouvelles naissent spontanément autour des noeuds de trafic. La ville vit 24 h sur 24, et 7 jours sur 7. Les centres ne sont plus que des lieux parmi d'autres dans un espace suburbain densément maillé par un réseau autoroutier de surface.

L'accroissement de la mobilité, le développement des nouvelles techniques de communication génèrent une pensée inquiète sur la ville qui assimile l'accroissement de la mobilité, étalement urbain, mort de la ville et dilution du lien social. En fait, la mobilité permet d'autonomiser les individus par rapport aux lieux traversés, elle modifie les

<sup>96</sup> cf. F. Beaucire, M.H. Massot, B. Montjardet au colloque de Cerisy. Sept. 1996.

<sup>97</sup> cf. S. Juan, H. Orain, A. Poirier, J.-F. Poltorak. « Les sentiers du quotidien ». RATP Prospective et Recherches Sociétales. n° 110. Juillet 1996.

<sup>98</sup> « Se déplacer au quotidien dans trente ans. Eléments pour un débat ». Actes du colloque organisé par l'Adème, le Centre de prospective de la DRAST et l'INRETS les 22 et 23 mars 1994. La documentation Française. Mars 1995.

formes du lien social mais ne le supprime pas. Cela conduit à penser le lien social autrement qu'à travers des éléments de stabilité, à travers un ancrage territorial minimal ; à penser les échanges urbains qui suscitent l'échange social du fait du mouvement.

## **TRAVAIL, EMPLOIS, FLEXIBILITÉ, TEMPS ET RYTHMES QUOTIDIENS URBAINS**

Percée féminine sur le marché du travail salarié ; raccourcissement de la durée de vie active aux deux extrémités - retard au premier emploi, retraites anticipées - ; montée et persistance du chômage ont profondément transformé la configuration du monde du travail ces dernières décennies. A côté des relations d'emploi classiques, à durée indéterminée, et fondées sur le droit du travail, émergent d'autres formes de contrat : contrats à durée déterminée, stagiaires, intérimaires, prestataires de services, sous-traitants ou indépendants. D'autres éléments de flexibilité apparaissent : horaires de travail irréguliers et diversifiés, temps partiel, horaires atypiques, travail du samedi et du dimanche. Les frontières entre le temps affecté au travail, aux transports, à la formation, à l'usage personnel s'estompent. Les possibilités ouvertes par le télétravail, les téléservices, le téléphone portable,... ont pour conséquence d'effacer les limites physiques des lieux et moments professionnels.

Le rapport du plan présidé par Jean Boissonnat,<sup>99</sup> qui explore quatre scénarios d'évolution des formes du travail, privilégie une hypothèse où les individus auraient des parcours de vie et de travail différenciés, un « temps choisi » sur la semaine, l'année ou la vie en accord avec l'organisation des services ; des parcours professionnels avec des ruptures consacrées à la formation, au recyclage, à l'usage d'un « temps citoyen » consacré à la famille, la municipalité ou l'action humanitaire. Dans ce schéma les trois âges de la vie - étude/travail/re-

traite - éclatent. La durée de vie active s'allonge, les individus peuvent programmer leurs retraits d'emploi ou leurs retours à l'emploi, leurs reconversions, leurs rythmes individuels.

De tels bouleversements changeraient en profondeur le mode de vie urbain et l'organisation de la ville : on pense à la mobilité, aux moments de présence dans différents lieux - résidentiels, professionnels, de consommation... -, à la difficile synchronisation des modes de vie familiaux et urbains, à la mixité fonctionnelle (qui suppose un même rythme pour les activités et les résidents). La désynchronisation des emplois du temps incite à l'extension de la durée « d'ouverture » de la ville. On parle de « ville à la carte » qui correspondrait non seulement à un choix individuel mais à une approche collective, de villes du type « around the clock city ».

Francis Godard<sup>100</sup> cite le cas des villes japonaises qui étendent à leur maximum le nombre d'heures de service ouvrables pour gagner des marchés. 90 % des magasins appartenant à des chaînes sont ouverts 24 h sur 24, 7 jours sur 7. Ces magasins sont devenus des magasins polyvalents pour jeunes couples, femmes mariées qui travaillent, employés délocalisés vivant seuls, ou encore personnes ayant besoin de services divers en dehors des heures d'ouverture « normale » des magasins. Il cite également, le cas de Trieste en Italie qui a mis en place un « bureau du temps » regroupant les principaux acteurs locaux afin d'améliorer la coordination des horaires d'ouverture des services publics.

Si dans la plupart des villes européennes, les jours et les heures d'ouverture des commerces sont actuellement réglementés - avec obligation de respecter le repos dominical -, aux antipodes de nos modes de vie, dans les villes africaines, où l'économie informelle est majoritaire, la fonction commerciale est très animée jusqu'au milieu de la nuit. L'activité trouve toute sa me-

---

<sup>99</sup> Boissonnat J. « Le travail dans vingt ans » Commissariat général du plan. Editions Odile Jacob. Nov. 1995.

<sup>100</sup> Francis Godard. Les transformations spatiales et temporelles des villes et des régions. Article cité.

sure pendant la nuit, à la lueur des bougies, des braseros et des lampes-tempête, un peu partout dans la ville, au plus intime de l'habitat populaire, et pas seulement dans les « rues chaudes »<sup>101</sup>. Dans l'avenir, lequel de ces modèles influencera-t-il l'autre ?

Saskia Sassen<sup>102</sup> explique ces recompositions de l'emploi et du temps dans la ville globale par le fait que celle-ci produit des emplois de service très qualifiés et du personnel confiné dans des travaux peu qualifiés, des cadres transnationaux rémunérés à des salaires astronomiques et des emplois subalternes et précaires.

Les fortes rémunérations induisent des demandes de services à la carte, à domicile et rares : plats de cuisine fine, pressing livré à domicile, soins corporels chez soi, etc. Les « actifs de l'ombre », qui rendent ces services, vivent eux-mêmes dans des îlots de la ville. Des quartiers du tiers monde sont ainsi constitués dans le premier monde qui voit sa classe moyenne disparaître et qui se polarise « aux deux bouts », entraînant une « périphérisation du centre ».

## LA PAUVRETÉ MAJORITAIRE

La pauvreté majoritaire<sup>103</sup> est une donnée permanente de l'histoire sociale. La nouveauté brutale tient dans son transfert massif du monde paysan au monde urbain. Dans ce nouveau contexte, on ne sait trop comment la traiter. Elle nous laisse désemparés, d'autant qu'elle s'observe non seulement au niveau de la population, mais aussi au niveau de la ville, de ses équipements, de ses capacités gestionnaires, surtout dans les pays où, précisément, ce transfert est le plus rapide et considérable.

Ce phénomène est à relier au nouveau positionnement de la ville dans notre société. Sa nature profonde n'est plus celle d'un chef-lieu, lieu d'exception rassemblant des activités spécifiques, lieu du pouvoir

religieux, politique, marchand, industriel. Elle est devenue un lieu ordinaire de vie pour la majorité des hommes<sup>104</sup>.

Dans les pays du Sud, où cette mutation s'est opérée dans un accéléré particulièrement marqué, on a pu observer que le peuplement urbain pouvait se poursuivre en l'absence d'un appel économique de la ville. Il en résulte une économie induite par le peuplement urbain, la relation économie/démographie s'inversant. Cette économie induite est marquée par l'urgence, l'immédiateté. Elle est diffuse, atomisée, dominée par une logique de l'auto-emploi. Globalement involutive (non accumulatrice), cette économie est cependant, très ouverte à l'innovation, à la modernité, à l'air du temps<sup>105</sup>. Dans les pays du monde développé, on n'ose pas encore parler d'économie informelle (expression que l'on réserve au Sud), mais on voit bien que, le salariat reculant, il faudra bien s'ouvrir à d'autres logiques de l'emploi, en passant peut-être par les leçons du Sud<sup>106</sup>.

## LES MODES DE VIE FAMILIAUX

Les données socio-démographiques nous apprennent que la population vieillit ; que les modes d'organisation familiaux se diversifient.

• *Le vieillissement de la population.* En France, la population âgée de plus de 60 ans passera de 19 % de la population totale en 1990 à 26 ou 28 % selon les hypothèses de fécondité en 2020, et à 30 ou 39 % en 2050. Celle âgée de plus de 85 ans de 900 000 en 1990 à 2,1 millions en 2020 et à 4,5 millions en 2050 (soit respectivement 1,5 ; 3 % et 7 % de la population totale). « *En d'autres termes, un français sur 6 avait 60 ans ou plus en 1950. Un siècle après ce sera un sur trois.* Les plus de 60 ans seront plus nombreux que les moins de 20 ans à partir des années 2015-2020 » écrit Quang Chi Dinh<sup>107</sup>. Il semblerait, d'après des études biologiques

<sup>101</sup> Entretien avec Ph. Haeringer.

<sup>102</sup> Ouvrage cité.

<sup>103</sup> Concept proposé par Ph. Haeringer.

<sup>104</sup> Ph. Haeringer. La mégapolisation du monde. Op. cité.

<sup>105</sup> Ph. Haeringer. Eléments pour une théorie de la pauvreté majoritaire et pour son dépassement. Texte rédigé dans le cadre de la préparation du sommet mondial sur le développement social, Copenhague, 6-12 mars 1995.

<sup>106</sup> Ph. Haeringer, La nouvelle économie urbaine, Alternatives Africaines, 7, 1993.

<sup>107</sup> Quang chi dinh « la population de la France à l'horizon 2050 » in Economie et Statistique n°274, 1994 -4.

et génétiques que la longévité de l'espèce humaine serait limitée à 115 ans, et les diverses recherches contemporaines conduisent à considérer comme raisonnable une espérance moyenne de vie plafonnée à 91 ans à terme.

Les principales causes de ce vieillissement sociétal<sup>108</sup> ont été la baisse considérable des taux de fertilité et de mortalité, notamment infantile, puis, plus récemment, la réduction de la mortalité aux âges les plus avancés. L'augmentation de la longévité s'accompagnera-t-elle d'une augmentation parallèle de la morbidité et des handicaps ? Certains pensent que oui. Le recul de la mort, lié aux progrès de la médecine, pourrait se conjuguer avec la multiplication de pathologies actuellement rares, voire de nouvelles maladies de la sénescence. D'autres pensent au contraire, que les améliorations continues de la médecine s'accompagnent d'une compression croissante de la morbidité et de l'incapacité.

L'accroissement d'une population de très grand âge amène à se poser plusieurs questions : celle de la gestion de la mixité démographique en ville ; d'une « ville accueillante » selon la terminologie de M. Conan<sup>109</sup> dans laquelle l'aménagement des espaces et des équipements devrait tenir compte à la fois de la spécificité des groupes sociaux et des pratiques sociales des personnes âgées ; celle du modèle de vie que s'inventeront les générations successives de personnes très âgées. Les études longitudinales faites sur les populations âgées actuelles insistent sur une urbanisation de ces populations, un progrès de « l'amour de la ville », une capacité d'attachements multiples aux lieux, le développement de la double résidence<sup>110</sup>. L'étude du Bipe « Horizon 2001. Nouveau siècle, nouveau cycle ? » pose la question de l'évolution des valeurs liées à l'accroissement de l'espérance de vie. Comment se comportera-t-on, y est-il écrit, quand mourir avant 80 ans apparaîtra comme une injustice ? Modifiera-t-on ses attitudes envers le mariage,

la procréation, l'investissement ? Nombre de nos valeurs ont été forgées dans des époques où la loterie biologique transformait la vie en un jeu de hasard, où planter un chêne à cinquante ans n'était pas raisonnable », qu'en sera-t-il demain ?<sup>111</sup>

• *La diversification des structures familiales.* On assiste, depuis une trentaine d'années, à une montée des personnes seules, à une augmentation des familles monoparentales et des couples non mariés, ainsi qu'à une diminution des familles nombreuses au profit des familles de deux enfants. En fait, au schéma traditionnel d'un cycle de vie « continu » mariage/naissance des enfants/décohabitation/etc. ont succédé des séquences de vie scandées par des ruptures : célibat/mariage ou mise en couple/enfant ou non/divorce-séparation/vie isolée/remariage ou remise en couple/etc. L'entrée ou la sortie de la vie familiale ne se fait plus de façon aussi tranchée qu'auparavant, mais « en biseaux ». Les jeunes quittent leurs parents plus tard, habitent un logement indépendant tout en gardant une chambre chez les parents, recohabitent parfois. Si l'on assiste actuellement à un relâchement des liens conjugaux, les liens intergénérationnels eux perdurent. Malgré les rigidités du marché immobilier, les ménages apparentés parviennent à maintenir en milieu urbain, une assez forte proximité spatiale et relationnelle<sup>112</sup>.

Dans les recherches réalisées sur la France on remarque que le rapport à l'espace et au logement change en fonction de l'âge, du statut familial et social. Les personnes seules et les familles monoparentales sont en demande d'urbanité. Les cadres, qui sont ceux qui ont l'espace de vie le plus large, se distinguent des autres groupes sociaux. Ils ne diffusent pas leur mode d'habiter aux autres couches de la société. Les phénomènes de double résidence se multiplient - liés aussi bien aux vacances, qu'à la retraite ou à l'emploi lorsque les conjoints ne travaillent pas dans la même ville. Actuellement, le lieu de résidence

---

<sup>108</sup> cf. la contribution de J. Cl. Henrard intitulée « les aspects culturels du vieillissement » au séminaire « service public et populations vieillissantes » organisé par le CGPC, la DAEI et la DRAST en juin 1996.

<sup>109</sup> Pour une ville accueillante aux personnes âgées. Séminaire « service public et populations vieillissantes » juin 1996

<sup>110</sup> cf. F. Cribier « vieillir aujourd'hui dans nos villes. Des générations différentes, des villes différentes ». Séminaire « service public et populations vieillissantes ». Juin 1996.

<sup>111</sup> L'horizon 2001. Nouveau siècle, nouveau cycle ? Les prévisions glissantes détaillées du BIPE. Ed. 1996.

<sup>112</sup> cf textes Y. Bernard, C. Bonvalet, F. Cribier, F. Guérin, P. Louchart, D. Maison au colloque de Cerisy organisé par la RATP : vivre la ville demain : quels enjeux ? quels partenaires ? sept. 1996.

ne se définit pas seulement par rapport au domicile. Les appartenances peuvent être multiples.

## LA SOCIALITÉ

Pour Michel Maffesoli, la socialité de notre fin de siècle se caractérise par une tension fondatrice entre une massification croissante et le développement de micro-groupes qu'il appelle « tribus »<sup>113</sup>. Pour lui, la masse, contrairement au prolétariat ou à toute autre classe sociale ne repose pas sur une logique d'identité, elle n'est pas à l'origine d'une histoire en marche. Quant au développement tribal, il suppose une désindividualisation, l'individu et le groupe ne faisant qu'un. Il peut se décrire à partir de maints exemples de la vie quotidienne comme celui des punks qui expriment une conformité au groupe, qui ne choquent plus, qui font partie du spectacle permanent qu'offrent nos mégapoles contemporaines. Aux liens de type « contractuel » se substituent alors des liens de type « affectuel ».

Les tribus peuvent se constituer des « territoires d'appartenance »<sup>114</sup>, ces territoires peuvent être l'espace national pour les groupes en perte de repaires, comme ceux du Front National qui font preuve d'un engagement plus émotionnel et affectif que relationnel. Le territoire peut aussi être local, c'est le cas pour les jeunes de quartiers, issus de l'immigration qui se réinventent une identité communautaire, sans obligatoirement connaître ou adhérer au Coran, où à l'histoire des lieux où se trouvent leurs racines.

Décrivant la montée en puissance d'une identité de groupe liée à l'ethnicité, Didier Lapeyronnie la décrit comme fondée sur l'émotion et les signes<sup>115</sup>. Elle combine, écrit-il, un attachement à un milieu, des signes de référence communautaires ou identitaires, et l'expérience partagée du racisme. C'est ainsi que se construisent des identités « Black », « Beur » ou « Rasta », non pas dans la continuité d'une identité communautaire, mais, au contraire, en rup-

ture avec elle, par l'opposition et la confrontation à une société d'exclusion et de mépris, un mode de consommation et les références à une expérience commune de l'underclass. C'est ce qui explique, d'après lui, que les émeutes ne débouchent sur rien d'autre que l'expression de la rage. Elles n'ont pas de signification politique, et marquent toute la distance qui sépare la charge émotive de la rationalité d'une action politique.

Maffesoli insiste sur le fait que les tribus ne se développent pas seulement dans l'underclass. La création de « *doxa* » sur lesquels nous vibrons à l'unisson est la marque d'un conformisme que l'on retrouve partout, y compris chez les intellectuels. On devrait également pouvoir décrire les corps constitués, comme ceux de l'administration, comme autant de tribus différentes.

Par ailleurs, si auparavant, l'individu pouvait avoir une fonction dans la société, aujourd'hui, la personne joue des rôles tant à l'intérieur de son activité professionnelle qu'au sein des diverses tribus auxquelles elle participe. Son costume de scène changeant, elle va, suivant ses goûts, (sexuel, culturel, religieux, amicaux) prendre sa place chaque jour dans les divers jeux du *théatrum mundi*<sup>116</sup>.

L'individu se constitue ainsi des identités multiples, un spectre identitaire, un « réservoir » d'identités dans lequel il puise au gré de ses besoins et de ses groupes d'appartenance. Ce « soi multiple » entre en négociation permanente avec soi et les autres, dans une interdéfinition de ce que l'on est. Ces identités multiples se construisent dans la rencontre de la diversité sociale de l'espace urbain, de la diversité mégapolitaine. D'où l'importance de favoriser la rencontre des autres et le brassage social à l'intérieur des villes<sup>117</sup>.

## VILLE, MOBILITÉ ET LIENS SOCIAUX

Pour Pascal Bavoux, socio-anthropologue, la déambulation à travers

<sup>113</sup> Michel Maffesoli. Le temps des tribus. Le déclin de l'individualisme dans les sociétés de masse. Ed. Méridiens Klincksieck. 1988.

<sup>114</sup> Entretien avec François Meynard et Didier Vanoni. Fors.

<sup>115</sup> Didier Lapeyronnie. Individualismes, émeutes et ethnicité. Actes du séminaire « Déplacements et liens sociaux ». Cetur. 1993.

<sup>116</sup> Michel Maffesoli. Le temps des tribus. Le déclin de l'individualisme dans les sociétés de masse. Ed. Méridiens Klincksieck. 1988.

<sup>117</sup> Entretien avec François Meynard et Didier Vanoni. Fors Recherche Sociale.

l'espace public aide à intégrer et mettre en cohérence ces multiples identités. Il a observé le comportement de jeunes dans des espaces urbains différenciés : dans leurs quartiers, dans l'autobus qui les relie à Lyon, dans la rue de la République, une rue piétonne de Lyon. Dans l'autobus, jusqu'à l'arrivée place Bellecour, ces jeunes fonctionnent sur des sociabilités de quartier, c'est-à-dire qu'ils se parlent ou s'interpellent comme dans leur espace de résidence. Par contre, dès le contact avec la rue de la Ré, tout change, écrit-il<sup>118</sup>. Là, ils ne viennent pas pour « rouiller », ni pour reconstituer les sociabilités de quartier, mais pour déambuler dans l'espace public, lieu de brassage, de mixage, lieu inappropriable et caractérisé par l'hétérogénéité des populations en présence.

Il en a déduit l'idée que la déambulation dans la ville a une fonction d'apprentissage des codes et attitudes de l'urbain moyen ; elle aide à créer une identité, par la confrontation aux autres, et donne assez d'assurance pour s'aventurer plus loin. La rue de la République, écrit-il, est bien un espace hétérogène par excellence, et c'est bien ce que viennent rechercher les jeunes des banlieues. On vient pour changer d'air, pour rencontrer d'autres personnes, d'autres look, « voir s'ils sont comme nous ». Elle fonctionne vraiment comme un espace d'apprentissage d'une culture, d'un « savoir vivre ensemble » et a donc un rôle d'insertion de tout premier plan.

L'image d'une ville, lieu de l'hétérogénéité sociale, de la rencontre de l'autre, du différent, s'est traduit, dans les politiques publiques françaises, par la recherche de la mixité sociale des territoires, par l'injonction au rééquilibrage social. Si cette idée demeure, face à la difficulté de sa mise en oeuvre, l'accent s'est déplacé d'une approche en terme de composition des territoires urbains

à une approche en terme d'accès à l'espace public pour les citoyens<sup>119</sup>. Entre la mixité et la ségrégation, écrit Isaac Joseph, il y aurait place pour une conception de la ville qui pense dans un même mouvement pluralité et fluidité, spécificités locales et droit à un service de qualité, enracinement et mobilité des citoyens, échanges dans (ou malgré) la diversité.

Dans un article intitulé « Mobilité et quartiers en difficulté : entre « rouiller » et « s'arracher », réapprendre à flâner,<sup>120</sup> A. Begag réclamait des espaces pour flâner dans les quartiers sensibles. « I have a dream », écrivait-il, reprenant la fameuse introduction de Martin Luther King lors de son discours à Washington en 1967, I have a dream, Vaux-en-Velin, ville d'eau, où les gens viendraient flâner. Raccorder le verbe flâner avec le nom d'une commune qui connaît, comme beaucoup d'autres, des problèmes sociaux et qui souffre d'une mauvaise image. Va-t-on flâner aujourd'hui, en banlieue ? Va-t-on flâner aux Minguettes ? A la Courneuve ? La question pourrait prêter à sourire tant elle paraît incongrue. Pourtant, ajoutait-il, citant Patrick Viveret<sup>121</sup> « La ville est un territoire où l'on peut flâner et donc déambuler, penser, fêter. La flânerie n'est pas le désœuvrement, c'est même son contraire... La non-ville, la zone, interdit au contraire la flânerie, mais se peuple de désœuvrés... il n'y a pas de citoyenneté sans flânerie, sans temps pour écouter autrui, méditer soi-même et sortir de la logique de la guerre et de la puissance pour entrer dans celle de l'échange ». Et A. Béga de conclure : on construit une ville, une société, sur des utopies à atteindre, des rêves, même si nous n'ignorons pas que la ville est le lieu privilégié des contradictions sociales, le théâtre de l'expression des frustrations des uns, des richesses des autres<sup>122</sup>.

<sup>118</sup> Pascal Bavoux. Quartier et mode de vie urbain. Actes du séminaire « déplacements et liens sociaux ». Collection Déplacements n° 14. Cetur. 1993.

<sup>119</sup> Isaac Joseph. Diversité des publics et services urbains. Colloque de Cerisy la Salle « vivre la ville demain quels enjeux, quels partenaires » organisé par la RATP les 19-24 septembre 1996.

<sup>120</sup> cf déplacements et liens sociaux. Actes du séminaire : oct 92-juillet 93. Ed. Cetur. Collection Déplacements n° 14.

<sup>121</sup> Patrick Viveret. Réintégrer la Zone dans la ville. in Le Monde Diplomatique. Oct. 1991.

<sup>122</sup> Azouz Begag. Article cité.





## DES QUESTIONS EN SUSPENS...

Nous avons cherché, dans ce document, à faire un état des lieux des réflexions prospectives sur la ville à partir de questionnements que la littérature récente ou les séminaires en cours soulevaient. Nous avons décliné, mis en parallèle, la manière dont différents auteurs traitaient ces questions pour décrypter s'il se dégagait de la communauté scientifique un certain nombre de consensus sur la manière d'imaginer la ville de demain, si l'on se retrouvait face à un imaginaire éclaté, si l'on avait affaire à des divergences de fond ou de forme. C'est ce que nous écrivions en introduction.

Il n'existe évidemment pas de réponse unique à cette question, aussi avons nous choisi, face à une conclusion impossible, de reprendre un certain nombre de questionnements et d'en dérouler la logique.

Si dans les ouvrages cités, la métropole et la métropole sont l'une et l'autre induites par les mutations de l'économie et sa mondialisation, la métropole semble être un concept plus descriptif ; la métropole, un concept plus dynamique, à contenu économique et politique ; la ville globale concerne des sites exceptionnels et peu nombreux qui abritent les services spécialisés indispensables aux grandes firmes. La mégapole est un concept essentiellement démographique. Elle fait ré-

férence à une dimension millionnaire des villes sans liaison nécessaire à l'économie.

Le XXI<sup>e</sup> siècle sera majoritairement urbain. Selon J. Cl. Chesnais c'est le lien millénaire entre la population et son sol qui se dissout. On assisterait à une révolution de même nature que le passage du nomadisme à la sédentarité. Or, si la pauvreté a toujours été majoritaire à l'échelle de la planète, elle se retrouvait essentiellement dans les campagnes. La « pauvreté majoritaire » va dorénavant s'installer en ville, ce qui va changer le caractère de ces dernières. Hier et encore aujourd'hui lieux d'exception, les villes deviendront demain, des lieux ordinaires de vie pour une majorité d'individus. Leurs formes urbaines en sera transformé.

Conséquence prévisible : la ville ne jouera plus son rôle intégrateur et de creuset multiculturel et ethnique. On peut de ce fait imaginer la multiplication de scénarios déjà à l'œuvre à Los Angeles et à Sao Paulo de villes comprenant des enclaves fortifiées pour riches, entourées de murs, protégées par des gardiens appointés. Ces enclaves sont composées de rues privées, d'écoles privées, d'égouts privés, de polices privées. Certaines d'entre elles font déjà secession et se proclament indépendantes du reste du territoire. On peut imaginer le retrecissement de l'espace public

et son abandon aux sans abris, enfants des rues, à tous ceux qui sont jugés « indésirables »... cet espace devenant de ce fait le domaine de l'insécurité grandissante.

Dans ce scénario, les fonctions les plus prestigieuses ont tendance à prendre leurs distances par rapport aux mégapoles constituées. Centres d'affaires, centres commerciaux, universités, technopoles montrent déjà le chemin de la désertion des centres-villes. Les centres de commandement de l'économie fuyant les down-towns paupérisées préfigurent un divorce possible entre l'économie mondiale et la concentration urbaine. Les pouvoirs politiques pourraient suivre le mouvement.

Mais on peut également imaginer plusieurs scénarios fonctionnant en parallèle. Des mégapoles, villes multimillionnaires, zones de peuplement urbain qui croissent en dehors de tout appel économique, et qui induisent, du fait du rassemblement humain, une économie de type informelle, une économie « invertie ». Des villes globales, centres de commande de l'économie mondiale, fonctionnant en réseau horizontal entre grandes villes, au détriment de relations verticales avec leur arrière-pays, voire, ignorant ces relations. Des villes petites ou moyennes, indépendantes les unes des autres, vrais ou fausses petites villes ou nouveaux villages correspondant à un besoin qu'a l'homme de se situer dans un espace mesurable et repérable, de voir son espace de la vie courante, de l'autonomie quotidienne.

Et la ville européenne ? Peut-on imaginer qu'elle garde une certaine spécificité ? Le modèle de la ville européenne comprend un hypercentre, des immeubles compacts, des îlots, des rues des promenades, des jardins urbains, un substrat historique. Son centre reste investi par les couches aisées. La ville européenne se caractérise comme le lieu du brassage social, de la rencontre avec l'altérité, du mouvement incessant de la circulation des hommes et

des choses. Si chacun s'accorde à reconnaître la « spécificité » de la ville européenne, on peut être dubitatif face à la pérennité de ce modèle devant la montée de la péri-urbanisation, « le modèle américain » des entrées de ville, les débuts de constitution de zones de « non-droit », la paupérisation de certains centres-ville - dans le Sud de la France notamment - abandonnés par leur population aisée.

Va-t-on alors vers des villes éclatées ? Tout dépend de la définition que l'on donne à ce concept. Pour certains, la ville éclatée est celle qui est soumise à une évolution différenciée des modes de vie, les habitants utilisant aussi bien la commune que des espaces de plus en plus éloignés pour leur travail et leur temps libre. Cette évolution est elle-même liée à la multiplication des grandes surfaces à la périphérie, au développement de la motorisation, à la multiplication des espaces de loisirs et à la dispersion de l'emploi. Pour d'autres, la ville éclatée est celle qui renferme des ghettos, des zones de non-droit. Ces ghettos peuvent se situer en périphérie, au sein de la métropole, ou encore, dans les villes-centre. Pour d'autres enfin, la ville éclatée est celle de l'étalement urbain. On peut l'imaginer comme la généralisation du péri-urbain. Dans ce cadre, les villes ne se définissent plus par leur fonction de chef-lieu d'un territoire, mais comme lieux de peuplement. Elles ne sont plus le produit d'un territoire qu'elles gouverneraient mais des localités dans un système urbain réticulé. A cette notion, s'opposent ceux qui pensent que les villes demeurent encore des pôles, des centres par rapport à un pays naguère rural, aujourd'hui urbain. Ils pensent que les liens entre les espaces urbains sont en train de se modifier. On serait en train de passer d'un mode d'organisation urbain de type organique et hiérarchisé à un modèle de type systémique dans lequel il y aurait moins de relation d'allégeance entre les différents niveaux de villes en fonction de leur taille ou de leurs signes de centralité ou de commandement.

La ville européenne a amorcé sa transformation au milieu du siècle dernier. Celle-ci s'accélère du fait des nouvelles technologies, de la mobilité, d'une sociabilité qui fonctionne plus en réseau que sur la proximité. Les possibilités offertes par les moyens de communication nous permettent de vivre en ville (au sens de civitas) en étant à la fois partout et en mouvement. P. Lassave en déduit qu'il devient nécessaire de changer notre vision de la ville, de la dématérialiser, de passer du concept d'urbs à celui de ville-socius. Virilio imagine, lui, une mobilité dont l'aboutissement sera l'inertie. Il décrit avec virtuosité le passage du véhicule automobile au véhicule audio-visuel. A l'inverse, ceux qui travaillent sur les nouvelles technologies de l'information et de la communication réinvestissent le territoire. Ils prônent l'utilisation du virtuel pour habiter mieux le territoire, pour en devenir citoyens à part entière. Cela pose naturellement la question des nouveaux territoires de la démocratie : le gouvernement des hommes passera-t-il par le territoire ou les réseaux ou par les deux ? Certaines questions nécessitant des réponses plus territoriales, d'autres plus universelles ?

Comment résister à une mort programmée de la ville européenne ? Les projets urbains se veulent une réponse aux excès d'une ville éclatée, au désordre, à l'incohérence qui créent un « mal-vivre ». Le

concept de « ville durable » cherche à renouer avec la centralité, la mixité fonctionnelle et sociale, à établir des liens entre le passé, le présent et l'avenir ; à rétablir des coutures, là où se sont opérées des coupures morphologiques. C'est un projet volontariste qui s'oppose aux évolutions spontanées, prévisibles.

La culture urbaine passe, pour P. Bavoux, par la déambulation dans la ville. Pour P. Viveret, la citoyenneté passe par la flânerie, le temps pour écouter autrui, méditer soi-même, et sortir de la logique de la guerre et de la puissance pour entrer dans celle de l'échange. A. Bégag rêve à des espaces pour flâner dans les quartiers sensibles. Ces images ramènent à la rue... mais aussi aux galeries marchandes, à la mixité de l'espace public, à la mobilité non motorisée, à la marche à pied.

Ces images ramènent à l'essence de la ville européenne, lieu de rencontre et de brassage dans un espace public réel. Mais la vitesse et les nouveaux moyens de communication ont déjà transformé et transformeront encore le rapport de l'homme au territoire. Ils modifient et modifieront encore nos représentations, nos besoins, nos manières de vivre ensemble, notre sentiment d'appartenir à un corps social territorial ou relié en réseau, notre citoyenneté.



# **ANNEXES**



# ANNEXE I

## L'ARCHITECTE ET LA VILLE <sup>1</sup>

Carine ROBERT  
*Institut Français d'Urbanisme*

*Etude de synthèse et de prospective  
sous la direction de Thérèse Spector*

La ville européenne de nos trente ou quarante prochaines années est peut-être déjà construite à 95 %. Par conséquent, on modifie aujourd'hui la ville européenne plus qu'on ne la crée. Il s'agit de prolonger une ville qui a déjà une structure forte. « *La ville n'est pas une architecture, mais elle a besoin d'architecture* » écrit Chr. Devillers<sup>2</sup>. L'architecte, concepteur de la ville, - qui interprète l'espace par l'image et le dessin -, se situe dans une démarche collective comprenant des acteurs passés, présents et à venir. Faire de l'urbanisme, c'est reconnaître ce qui est là, les traces, le substrat, les mouvements et les flux dans lesquels on se situe, les fondations sur lesquelles on s'appuie pour établir des fondations pour d'autres, qui viendront après. C'est parler de la relation plutôt que des objets ; dans le temps autant que dans l'espace<sup>3</sup>.

La nécessité de se référer au passé est donc primordiale pour « faire la ville ». Après l' « urbanisme culturaliste » et l' « urbanisme progressiste », selon les expressions de Françoise Choay<sup>4</sup>, quels sont les modèles urbains actuels ?

« *Existe-t-il dans nos mémoires professionnelles une véritable culture de l'urbanisme moderne ? Ou bien sommes-nous face à une ruine de la pensée, face à des fragments dispersés et difficiles de réemploi, face à la nécessité de toujours réinventer à nouveaux frais, et à partir de rien ?* »<sup>5</sup>.

Il est impossible de parler d'un modèle urbain dominant. Ce qui est nouveau, c'est de penser qu'il n'y a plus de modèle mais plusieurs modèles, ou pas de modèle du tout. Il ne faut d'ailleurs plus considérer simplement la question de la ville, mais celle de la métropole ; car c'est à l'échelle de la métropole qu'il est possible d'expliquer et de voir la présence de plusieurs modèles superposés<sup>6</sup>.

Nous allons donc tenter de présenter ici la pensée urbaine de certains architectes-urbanistes français, et les thèmes sur lesquels ils s'appuient, pour fonder les différentes conceptions qui s'affrontent sur la ville d'aujourd'hui et de demain.

---

<sup>1</sup> Nous tenons à remercier vivement Ariella Masbounji - conceptrice et coordinatrice des Ateliers « Projet Urbain » et de « Ville et Architecture » - qui a contribué, par sa connaissance et ses capacités, à nous fournir les éléments de synthèse nécessaires. à cette étude.

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> Ibid.

<sup>4</sup> Françoise Choay. *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*. Ed. du Seuil. 1965. Paris.

<sup>5</sup> François Chaslin. in : *Urbanisme français, six relectures*. Ville et Architecture, n° 1. DAU. mars 1996.

<sup>6</sup> D'après Pierluigi Nicolini. In : interviews d'Odile Fillion réalisées à l'occasion de l'exposition « la ville » au centre Georges Pompidou. Paris. 1994.





# A - LES GRANDS AXES DE LA PENSÉE ARCHITECTURALE SUR LA VILLE

## 1. Où en sont les modèles urbains traditionnels ?

### a) L'urbanisme culturaliste

La *ville ancienne* est caractérisée par son harmonie entre le bâti continu (sous la forme d'îlots) et les espaces publics intermédiaires. La ville ancienne est de taille modeste, elle a des limites précises. Les formes et les tracés sont irréguliers, mais ils sont esthétiques et singuliers. C'est une ville ordonnée qui se définit dans son rapport avec « *l'harmonieux développement des individus* »<sup>7</sup>. Cet urbanisme *culturaliste*, caractérisé par le désir d'un retour aux formes de ce passé et par des modalités d'aménagement assez souples<sup>8</sup>, a évolué. C'est toujours un modèle urbain puissant, et il est sans cesse adapté par des architectes sensibles à ces théories.

Les concepteurs urbains reconsidèrent les formes et les tracés traditionnels pour leur qualité urbaine, et également parce qu'ils se réfèrent à une identité collective. L'îlot, la rue, la promenade, le jardin urbain sont encore des figures urbaines pertinentes et bien plus efficaces que d'autres formes de ville. Par contre, les typologies des habitations doivent être adaptées aux nouvelles manières de vivre, qui, elles, ont effectivement changé<sup>9</sup>.

L'idée néoclassique de la métropole pourrait se traduire par la pensée urbaine de Pierluigi Nicolini : « *si j'ose évoquer une utopie personnelle, ce serait celle d'une métropole composée d'un ensemble d'îlots de continuité et de monuments isolés dans une campagne urbanisée* »<sup>10</sup>.

Chaque architecte représentatif de ce courant a sa propre façon d'adapter les modèles anciens sur la ville actuelle.

Bernard Huet, par exemple, préconise une « *architecture urbaine* ».

Antoine Grumbach pense qu'il faut « *faire la ville sur la ville* ». A partir du parcellaire et du tissu existant, l'architecte doit faire, selon son expression, une « *archéologie inverse* »<sup>11</sup>. Il étudie minutieusement les raisons des formes urbaines existantes grâce à une analyse morphologique, car il faut selon lui tisser le projet avec les formes et les usages qui existent déjà. Puis il pratique une réhabilitation et une rénovation très fine.

D'autres architectes interprètent de façon tout à fait différente la pensée classique. Ricardo Bofill par exemple « *reproduit* » l'*architecture classique*, la monumentalise. L'architecte s'inspire de la conception architecturale classique, comme c'est le cas à Montpellier. Mais, comme le remarque J.P. Lacaze : « *une réalisation d'urbanisme doit-elle être conçue comme une oeuvre architecturale ?* »<sup>12</sup>.

<sup>7</sup> Françoise Choay. Op. Cit.

<sup>8</sup> Ibid.

<sup>9</sup> D'après Oriol Bohigas. In : interviews d'Odile Fillion réalisées à l'occasion de l'exposition « la ville » au Centre Georges Pompidou. Paris. 1994.

<sup>10</sup> Pierluigi Nicolini. Op. Cit.

<sup>11</sup> Antoine Grumbach. in : *La pensée urbaine*. Projet Urbain et Grands Ensembles, n° 5-6. DAU. Paris. Novembre-décembre 1993.

<sup>12</sup> Jean-Paul Lacaze. *La ville et l'urbanisme*. Ed. Dominos. Paris. 1995. 127 p.

## b) L'urbanisme progressiste

Dans leur volonté d'apporter de la nouveauté et de construire un « idéal » urbanistique, l'architecture et l'*urbanisme progressiste*<sup>13</sup> sont apparus à la fin de la seconde guerre mondiale. Le modèle progressiste est caractérisé par une conception de l'individu comme « idéal type ». Ce rationalisme, orienté vers l'avenir, est également dominé par la notion de progrès<sup>14</sup>. C'est la ville de l'expansion, de l'automobile, de l'industrie, des machines. Chaque ménage occupe un « logement standard ». L'air, la lumière et l'eau sont équitablement distribués à tous. L'éthique du mouvement moderne est fondée sur la volonté de contribuer à un cadre de vie meilleur, plus « fonctionnel ». L'espace urbain de « l'urbanisme progressiste » est largement ouvert. Les bâtiments sont posés comme des objets isolés, indifférents au site le plus possible, qui acquièrent une « valeur d'universalité », selon l'expression de Christian De Portzamparc. D'autre part, l'espace urbain est découpé selon les différentes fonctions humaines. Logique et beauté coïncident. « *La ville progressiste récuse tout l'héritage artistique du passé, pour se soumettre exclusivement aux lois d'une géométrie « naturelle »* »<sup>15</sup>.

De nombreux architectes revendiquent la continuité historique du mouvement moderne, et dans cet esprit, font évoluer l'urbanisme moderne.

« *La cité « industrielle », la « machine » à habiter, les « outils » conceptuels sont, de nos jours encore, des vocables qui racontent cette rencontre de l'industrie et de la société et en prolongent la mémoire. (...) La ville est l'invention de la modernité, le laboratoire de la culture humaine* »<sup>16</sup>. Paul Chemetov associe la conservation et la nouveauté ; il estime que la modernité est un état indépassable de la pensée.

Henri Ciriani a révélé une pensée urbaine issue de la vision idéaliste de Le Corbusier et de l'approche typomorphologique<sup>17</sup>, à travers la construction de La Noiseraie à Marne La Vallée. Il en a fait ressortir la notion de « pièce urbaine ». Celle-ci se situe à une échelle intermédiaire entre le logement et la forme urbaine. A partir de l'immeuble de logement et de ses diverses typologies, Henri Ciriani crée un effet de « *permanence* », de présence et de stabilité dans le tissu urbain<sup>18</sup>.

Ces deux modèles - culturaliste et progressiste - ont constamment été débattus au sein des écoles architecturales. Selon les époques et les influences idéologiques ambiantes, une pensée l'emportait sur l'autre. Le post-modernisme - entérinant la fin des grands dogmes -, a eu son équivalent dans une architecture qui a rompu avec l'idée de changer la ville pour changer la vie. D'où l'ambition de rompre avec la « table rase », de trouver des raccords avec la ville historique, de se projeter dans l'avenir en s'axant sur le passé. D'où également, l'idée de retrouver les formes anciennes - le classicisme -, ; d'accepter le mélange des formes - le kitch - ; de s'appuyer sur une esthétique populaire.

## 2. Vers de nouveaux modèles urbains ?

### a) La troisième ville

Cette notion tente de réconcilier deux villes antagoniques, la ville ancienne et la ville moderne. Mais différentes interprétations de ce qu'on appelle la « troisième ville » sont également apparues.

La conception la plus connue est celle de Christian De Portzamparc, qui propose de retourner à un « *urbanisme de type urbain* ». Le quartier des Hautes Formes, et le projet qu'il a élaboré pour le quartier Masséna, tous deux dans le XIII<sup>e</sup> arrondissement à Paris, illustrent cet « âge III » de la ville.

<sup>13</sup> Françoise Choay. Op. Cit.

<sup>14</sup> Ibid.

<sup>15</sup> Ibid.

<sup>16</sup> Paul Chemetov. *Le territoire de l'architecte*. Juliard. Paris. 1995. 154 p.

<sup>17</sup> L'approche typomorphologique est né de deux courants, l'un allemand représenté par Conzen, l'autre italien, avec Muratori, Aymonino, Aldo Rossi, Maffei...

La typologie se réfère aux formes du bâti, et la morphologie se réfère aux formes des villes. Aldo Rossi explique que tout passe par l'étude des permanences, le mot

« type » présentant l'idée d'un élément qui doit lui-même servir de règle ou de modèle. Elle a ensuite été développée en France à travers l'ouvrage de Jean Castex, Jean Charles Depaule et Philippe Panerai, « Formes urbaines : de l'îlot à la barre » (Dunod. Bordas. Paris. 1977), et a donné naissance à une méthode d'analyse de la ville (étude du site, du parcellaire, de la voirie et du bâti).

<sup>18</sup> D'après François Chaslin. « 1945/1995 : cinquante ans de réalisation urbaine et architecturale », in *Urbanisme*, n° 290, septembre-octobre 1996.

Selon l'architecte, le contexte actuel, - c'est à dire les techniques, l'économie, les mœurs -, ont changé, et un nouveau modèle de forme urbaine s'impose. Nous sommes face à des territoires urbains marqués par la ville ancienne (traces romaines, quartiers médiévaux, baroques, classiques, haussmanniens...) et par la ville moderne (ville de l'écartement entre les choses, ville où les bâtiments sont pensés comme des objets). Il s'agit aujourd'hui et demain de réhabiliter ces territoires, de les rendre plus harmonieux. « *L'âge III sera une époque de modulation (...): on donnera de l'intimité ici, on densifiera là, on ouvrira, on calmera, on rasera, on plantera ailleurs et, à tel endroit, on frappera d'imagination pour attirer, concentrer. (...) La troisième ville (...) a pour dessein de créer des cohérences urbaines sur les réalisations et décombres de ce qui est institué. (...) Elle est utopique au sens où elle réactive fortement l'idée d'urbanité, en vue, (...) de fonder une « autre » ville* »<sup>19</sup>.

L'îlot ouvert, ou l'îlot libre est la pierre de touche de son âge III de la ville. Cela consiste à rapprocher les bâtiments tout en leur laissant leur autonomie. C'est créer un ensemble rapproché.

On peut également faire un croisement entre pensée architecturale classique et pensée moderne sans en faire une théorie.

Bruno Fortier pense, quant à lui, qu'il vaut mieux « *modifier (la ville) plutôt que créer; corriger plutôt qu'avancer de nouveaux postulats. (...) Si la ville vers laquelle nous allons n'est ni l'ancienne ni la moderne, mais à travers une consolidation de la première et une modification de la seconde - quelque chose comme une troisième ville jouant des deux à la fois -, si nous sommes fascinés par l'une et prisonniers de l'autre, alors cette autorisation que nous nous donnons de jouer avec leur forme et avec leur mémoire pourrait être un trait capital* »<sup>20</sup>.

## b) Le chaos urbain

L'idée d'un chaos urbain est née à la fin des années soixante et au début des années soixante dix. Elle a été complétée par des images qui nous sont venues du Japon. « *Un observateur occidental ne pouvait, en effet, qu'être fasciné par la ville japonaise contemporaine, économiquement particulièrement performante dans le monde moderne, et pourtant apparemment complètement désordonnée, chaotique, à l'opposé des canons urbanistiques de la modernité* »<sup>21</sup>.

L'architecte japonais Kazuo Shinohara a développé la thèse de l'*ordre caché*<sup>22</sup>. Au Japon, l'espace est ordonné à partir de l'intérieur, dans un mouvement centrifuge, c'est-à-dire par addition. L'architecture et la ville se constituent par parties, les formes urbaines sont en perpétuelle restructuration car elles se renouvellent très vite. La notion de durée d'un bâtiment n'est pas la même qu'en Europe. L'urbanisme japonais se référerait à un « ordre spontané », qui, selon Kazuo Shinohara, est plus performant que l'ordre planificateur. La haute technologie irait de pair avec l'anarchie progressive. Le chaos urbain est ainsi valorisé esthétiquement et fonctionnellement.

L'urbanisme à la japonaise n'est en fait pas si différent de l'urbanisme libéral à l'occidental.

Et tout comme certains programmes urbains et architecturaux japonais, - par exemple : le projet de construire des tours flottantes de 80 000 habitants -, rappellent les grands projets utopiques issus du mouvement moderne occidental ; la thèse du chaos urbain inspire des concepteurs occidentaux.

Les *déconstructivistes* essaient de développer une architecture qui part également de l'intérieur, et qui est chaotique en apparence.

---

<sup>19</sup> Christian de Portzamparc. « Il n'y a pas la mauvaise ville ancienne opposée à la bonne ville moderne », in *Paris-Match*, mai 1995.

Olivier Mongin. *Vers la troisième ville ?*  
Hachette. Paris. 1995.

<sup>20</sup> Bruno Fortier. *L'amour des villes*. Mardaga.  
Paris. 1994.

<sup>21</sup> François Ascher. *Métapolis ou l'avenir des villes*. Ed. Odile Jacob. Paris. 1995.

<sup>22</sup> Kazuo Shinohara. (1989) *L'ordre caché. Tokyo, ville du XXI<sup>e</sup> siècle ?* trad. fr. Ed. Hazan.  
Paris. 1994.

L'architecte occidental se rapprochant le plus de l'idée du chaos semble être Rem Koolhaas, qui « magnifie » le chaos préexistant (« fuck context »). Il prétend que la ville du futur, et même la ville d'aujourd'hui, est une addition d'enclaves différentes. La métropole du futur est la métropole actuelle, mais à un niveau encore plus profond de complexité et de saturation. La ville du futur sera peut-être constituée, d'une part, d'une architecture visuellement, esthétiquement, programmatiquement, très forte, et d'autre part, d'une architecture plus éphémère, plus légère, provisoire. Le grand chaos, la contradiction, sont des conditions formidables de travail, car il faut s'engager à résoudre de manière positive la qualité formelle du monde. « *Il y a, au plus profond de mon action d'architecte, l'ambition et l'inévitabilité de changer les choses. Dans cette perspective, il m'est impossible d'adhérer à la ville classique* »<sup>23</sup>. Rem Koolhaas refuse la nostalgie du passé, il ne cherche plus l'harmonie mais le jaillissement, l'expression de la complexité, le choc des contraires<sup>24</sup>. Le fait d'avoir perdu l'art d'imposer des gabarits et des règles précis donne plus de liberté. C'est une perte de maîtrise, mais c'est aussi un élargissement des possibles. Cependant, « *l'architecte ne peut pas contribuer au chaos, puisque le sens profond, la définition de sa profession consiste à installer de l'ordre, mais il sait que son effort est condamné à l'échec. C'est donc simplement par son échec qu'il contribue au chaos* »<sup>25</sup>.

Massimiliano Fuksas préconise également une certaine idée du chaos urbain. Il préfère la *géographie*, qui est l'intégration dans la ville d'éléments économiques et humains, à la morphologie. Il accepte tous les éléments existants du paysage (la prairie autant que le transformateur EDF...), et il substitue le *land-art* au paysage. L'échelle lui semble inadéquate par rapport à la notion d'*horizon*, qui intègre tous les éléments du paysage, et des points de vue. Il prend en compte toutes les vitesses possibles, et le *visible* autant que l'*invisible*, les deux appartenant à la mémoire collective<sup>26</sup>.

Certains architectes, comme Jean Nouvel par exemple - qui ne partagent pas la thèse du chaos urbain, et ne basent pas leur création architecturale sur la déconstruction et le désordre -, estiment cependant, qu'il faut les prendre en compte.

### 3. Autres perspectives

#### a) La prise en compte de l'étalement urbain et du mouvement

Les différentes tendances d'orientation présentées ici ne sont pas des modèles au sens strict. Elles montrent seulement la complexité des différents courants actuels de la pensée architecturale sur la ville européenne.

Ces démarches, parce qu'elles proviennent d'architectes et par conséquent de constructeurs, ont des limites géographiques et conceptuelles évidentes. En effet, nous traitons ici de la pensée urbaine des architectes dans les limites de la ville européenne. Mais où se situe cette limite aujourd'hui ? Les individus vivant en pleine campagne, mais travaillant dans des centres urbains ne sont-ils pas des citoyens ? N'ont-ils pas des pratiques quotidiennes similaires aux individus habitant dans la ville ?

Les architectes imaginent plus la ville construite, bâtie, dense, la ville-centre, que l'agglomération ; ils s'intéressent plus à son aspect statique qu'à ses mouvements, aux transports, à la circulation, à la mobilité. Or, la péri-urbanisation et la mobilité devraient aussi entrer dans leurs préoccupations. On pourrait imaginer que cela se traduise par une nouvelle pensée architecturale qui intègre le mouvement.

Par ailleurs, on peut regretter une dissociation continue entre pensée architecturale et pensée sociologique. Même lorsque cette dernière est présente, comme

---

<sup>23</sup> Rem Koolhaas. In : interviews d'Odile Fillion réalisées à l'occasion de l'exposition « la ville » au Centre Georges Pompidou. Paris. 1994.

Voir aussi *New York délire*. Ed. du Chêne. trad. fr. Paris. 1978. 261 p.

<sup>24</sup> D'après François Chaslin. Op. Cit. in *Urbanisme*, n° 290. septembre-octobre 1996.

<sup>25</sup> Rem Koolhaas. Op. Cit.

<sup>26</sup> D'après *Urbanisme français, six relectures*. Ville et Architecture, n°1. DAU. mars 1996.

dans les programmes de réhabilitation des quartiers en difficulté, le travail sur la conservation des traces esthétiques ou sensibles est plus argumenté que celui sur l'usage des logements, des cheminements ou de la ville.

## b) Les nouvelles utopies et contre-utopies

Enfin, dans un document sur la prospective, on ne peut passer sous silence un certain nombre de projets utopiques ou contre-utopiques qui mettent en scène diverses visions de la ville du futur.

C'est le cas des projets de Paolo Portoghesi qui conçoit, par exemple, une ville idéale se transformant au gré du désir des habitants, et en fonction des nécessités collectives à l'aide d'une « plateforme du possible » hypertechnologique. En Italie, les partisans des « mégastructures urbaines » proposent de recréer, en partant de zéro, un pan de ville, une ville intégrée, une cellule susceptible d'être reproduite de différentes manières dans une structure en béton armé jusqu'à la formation d'une unité urbaine à croissance spontanée et illimitée.<sup>27</sup>

Archigram est composé d'un groupe d'architectes qui cherchent à affranchir « l'architecture » (l'habitable) de la « ville » (lieu de sociabilité) ; la ville du territoire ; l'une et l'autre de toute prédétermination, et ainsi l'homme de toute coercition. La ville, en tant que projet architectural se ramène à un dispositif électronique continu qui enregistre et règle au jour le jour les besoins de croissance de la ville comme toute exigence de ses habitants<sup>28</sup>.

Le groupe Archizoom propose pour sa part « la ville contre-utopique », un urbanisme mondial qui se développe à l'image du supermarché. « No stop city » est conçue comme une série de couches superposées souterraines, strictement monofonctionnelles : un empilement de supermarchés d'extension infinie. Seuls la nature, sous cloche de verre, et les ascenseurs émergent du sol. Sous terre, dans les « quartiers homogènes d'habitation », les cellules ne ménageant entre elles aucune espace « vide », l'occupation atteint une saturation ultime, la densification absolue<sup>29</sup>.

Superstudio<sup>30</sup> parle de la super-architecture comme d'une « architecture de la superproduction, de la super-consommation, de la super-incitation à la super-consommation, du supermarché, superman et supergazoline ». Les protagonistes de ces contre-utopies cherchent à révéler par la fiction l'aliénation ou les absurdités du monde contemporain.

---

<sup>27</sup> Rossano Astarita. « Les mégastructures italiennes ». La ville : art et architecture en Europe 1870-1993. Centre G. Pompidou. P.

<sup>28</sup> Dominique Rouillard. Archigram *in* La ville : art et architecture en Europe 1870-1993. p. 428.

<sup>29</sup> Dominique Rouillard. Archizoom. Op. cité.

<sup>30</sup> Dominique Rouillard. Superstudio. Op. cité.



# B - UNE APPROCHE THÉMATIQUE DE LA PENSÉE ARCHITECTURALE SUR LA VILLE

La pensée architecturale ne provient pas seulement de modèles posés à priori. Elle tient également compte des transformations majeures qui se produisent à l'échelle de la ville. C'est la raison pour laquelle il nous semble utile de compléter la typologie précédente par un inventaire sélectif des principaux thèmes autour desquels se structure aujourd'hui ce débat sur la ville, pour en envisager les conséquences possibles sur les conceptions architecturales dans les années à venir.

On retiendra essentiellement quatre de ces thèmes.

Le premier, est celui de l'espace public dans ses relations avec le paysage et la géographie.

Le second, celui des infrastructures et des réseaux.

Le troisième, celui de l'irréversibilité ou de la réversibilité des espaces construits et des structures urbaines. Le temps est une dimension essentielle de l'urbanisme. La ville change vite ; et ce changement met en contradiction permanente le souci du patrimoine et l'objectif de modernité. Comment cette contradiction pourra-t-elle être résolue à l'avenir ? Afin d'éviter que nos villes se patrimonialisent, la flexibilité et la réversibilité des espaces urbains et architecturaux semble nécessaires, sans tomber dans l'éphémère.

Enfin, les procédures opérationnelles sont, elles aussi, en train de changer. Sommes-nous dans une période de transition, entre la fin de la planification et le début de démarches différentes - multi-sectorielles - comme le projet urbain ? Et où, dans un tel contexte, placer « le concepteur » urbain ? Qui doit faire la ville ?

## 1. La géographie, le paysage, les espaces publics

On se réfère aujourd'hui beaucoup à la géographie, aux traces naturelles et anthropiques visibles sur le territoire, comme points de repère, vecteurs d'une conception urbaine. Ce point de repère reflète peut-être la confusion de la pensée urbaine actuelle. La géographie semble, en effet, assurer la continuité entre la morphologie de la ville et les réalisations futures. Les traces géographiques, au même titre qu'un tracé classique, deviennent des matrices à partir desquelles il est encore possible d'inventer. « Révéler la géographie des lieux » semble être la dernière aspiration de l'architecte contemporain<sup>31</sup>. La géographie devient également

---

<sup>31</sup> Odile Fillion, in « interviews réalisées à l'occasion de l'exposition « la ville » au centre Georges Pompidou ». Paris. 1994.



une garante de la qualité du projet pour les concepteurs urbains, car elle permet de trouver les traces de la ville, et c'est grâce à celles-ci que l'on peut donner du sens au projet. « La géographie, c'est sans doute l'ancrage dans le lieu après l'ère de la table rase.(...) C'est aussi, tisser des relations par opposition aux ruptures, à l'approche périmétrale (...). Ce sont des traces, or elles sont là souvent indicibles, parfois repoussantes. (...) La relation se crée aussi par la confrontation et non seulement par l'effacement »<sup>32</sup>.

La ville est un assemblage de volumes pleins, mais ce sont les vides - les espaces - qui définissent les lieux, orientent les perceptions et donnent une qualité urbaine à l'espace. Faut-il parler de vide, ou plutôt de « *distance* »<sup>33</sup> ? Car l'espace public est le lieu de l'interrelation entre le tissu et la structure, entre ces différentes échelles.

C'est le lieu où l'on se retrouve, qui renvoie à une identité collective. C'est pourquoi l'histoire et la géographie doivent être lisibles tout au long de l'évolution des formes urbaines. Ce sont des références susceptibles d'être partagées par tous et il suffit de les rendre visibles. « *La notion d'identité d'une ville ou d'un territoire est rarement à inventer, elle est à révéler* »<sup>34</sup>.

Un espace public peut avoir un effet d'encadrement et de stimulation, il peut valoriser un territoire par des interventions ponctuelles modestes, mais bien choisies et ayant un effet de catalyse : un espace vert bien situé peut entraîner une recalcification de plusieurs îlots environnants. Et l'espace public doit être suffisamment complexe pour avoir de multiples usages.

Le système des espaces publics bâtit la ville plus que les bâtiments. Aujourd'hui, on pense plus en terme de « ville-paysage » que d'espace urbain. « La ville-paysage incarne (ainsi) le passage d'un modèle de ville à l'autre, plus qu'il ne symbolise la fin de la ville. Elle est le miroir de la culture urbaine contemporaine et des pratiques qui la scandent, l'expression d'une ville qui jongle avec et jouit de tous les signes de la ville »<sup>35</sup>.

## 2. Les infrastructures, les réseaux, les techniques

L'architecture est liée à la technique, mais l'assemblage de ces techniques, comme on le sait, ne suffit pas pour « constituer » un habitat viable. Il faut pouvoir y habiter. En revanche, il est désormais impossible de maîtriser, même localement, la forme urbaine sans comprendre qu'elle est engendrée par des réseaux. « *Les réseaux produisent un espace délocalisé dont les raisons sont ailleurs, ils sont toujours plus puissants que les aménageurs locaux* »<sup>36</sup>.

La ville se lit de plus en plus dans le déplacement. La vitesse, et toutes les vitesses possibles, - liées au développement des infrastructures de communication -, doivent être prises en compte<sup>37</sup>. La composition est aujourd'hui de l'ordre de la « *séquence* »<sup>38</sup>. Seulement, c'est avant tout, le temps de la personne qu'il faut prendre en compte, pas le temps de la montre. C'est ce temps qui devrait devenir l'élément essentiel de la composition architecturale<sup>39</sup>. La ville moderne se renouvellera, en effet, à partir du concept de mouvement.

Les concepteurs urbains tentent donc aujourd'hui de rendre compatible la ville des piétons et la ville des nouvelles technologies, des autoroutes et des réseaux de communication modernes.

Les infrastructures de communication sont des espaces de la ville, comme la voie ferrée par exemple, qui passe dans le tissu urbain, et permet aux passagers du train de découvrir la ville. Inversement l'architecture se montre à la voie ferrée.

---

<sup>32</sup> Ariella Masbouni. in *Urbanisme français, six relectures*. Ville et Architecture, n° 1. D.A.U. Paris. Mars 1996.

<sup>33</sup> Manuel de Sola Morales. in *Périphérie maudite ou splendide*. Projet Urbain, n° 8. D.A.U. Paris. Mai 1996.

<sup>34</sup> Alexandre Chemetov. in *Stratégique, l'espace public*. Projet Urbain, n° 4. D.A.U. Paris. Mai 1995.

<sup>35</sup> Olivier Mongin. Op. Cit.

<sup>36</sup> Christian Devilliers. Op. Cit.

<sup>37</sup> D'après Massimilio Fuksas. in : *La ville hors la ville*. Projet Urbain, n° 3. D.A.U. Paris. Mars 1995.

<sup>38</sup> D'après Jean Nouvel in : interviews d'Odile Fillion réalisées à l'occasion de l'exposition « la ville » au Centre Georges Pompidou. Paris. 1994.

<sup>39</sup> Paul Andreu. in *Les infrastructures comme architecture urbaine*. Projet Urbain, n° 6. D.A.U. Paris. Décembre 1995.

Louis Kahn a mis la relation ville/ infrastructure à l'origine du projet urbain. « Les routes expresses sont des fleuves qui ont besoin de ports ; les rues des canaux qui ont besoin de docks »<sup>40</sup>. Pour cela, les voies doivent être perméables, multifonctionnelles et monumentalisées<sup>41</sup>.

Les infrastructures - ces outils des réseaux - deviennent générateurs de projet et ils peuvent être vecteurs d'urbanité. « *Le parcours (...) doit dire quelque chose, avoir un sens, un agrément. Et tous les lieux d'échelle doivent susciter des développements autour d'eux, devenir des liens. Il faut lutter contre cette image de la ville moderne - la métropole éclatée - faite de lieux épars arrachés un à un à la ville* »<sup>42</sup>. Les infrastructures peuvent valoriser un espace. Un équipement public, par exemple, peut créer des flux qui attireront les commerces.

On peut décider de *cache* une infrastructure, de la *révéler*, comme a fait Norman Foster à Nîmes ; (voir aussi la réalisation du contournement Est de la ville de Lyon, où la voie rapide a renouvelé le paysage et a permis de créer des activités sportives et de loisir à proximité), on peut aussi décider de la *banaliser*. Mais « *les infrastructures, parce qu'elles sont des lieux de passage, permettent de créer des lieux urbains, en particulier dans les parties déshéritées de la ville* »<sup>43</sup>. On peut révéler l'existence des réseaux pour en faire l'architecture de la ville. C'est un support pour l'architecture moderne. On peut penser l'infrastructure comme un bâtiment, en traitant ses façades, son insertion urbaine, et en fabriquant un espace public<sup>44</sup>.

Inversement, on peut penser que le développement des réseaux de communication (et de la télématique) est tel qu'il transforme le rapport au lieu. Grâce à ces technologies nouvelles, il devient, en effet, possible de maîtriser un territoire sans infrastructure lourde, par « *une loi de proximité électromagnétique* »<sup>45</sup>. Quels peuvent être alors dans ce contexte, les rôles de l'architecte et de l'urbaniste ? « *Le temps réel de l'immédiateté, le « live », dominant définitivement l'espace réel du bâtiment, exigeant du constructeur un renouvellement complet de ses concepts, d'une perspective où le temps, la durée de l'interactivité, ou plus exactement son absence de durée, l'emporte sur l'espace géométrique* »<sup>46</sup>. Les « théories architectoniques et urbanistiques »<sup>47</sup> seraient donc à inventer...

### 3. Patrimoine et modernité : réversibilité et irréversibilité

Le fondement archéologique de la ville constitue un héritage tout à fait européen. La conception de beaucoup d'architectes consiste souvent à adapter à la marge les formes urbaines existantes. Dans une telle perspective, la ville européenne devrait continuer à se bâtir sur elle-même. En d'autres termes, la ville est une continuité. Elle est comme une roche. Un principe morphologique permet à la ville de se reconstituer et de se reconstruire sur elle-même. La ville se forme d'elle-même, avec le temps, et les architectures se renvoient les unes aux autres dans un souci d'harmonie spatiale. Mais ce mouvement de préservationnisme que préconisent certains architectes et autres concepteurs de la ville, est à double tranchant. Cela peut provoquer la préservation d' « un peu tout et n'importe quoi », dans un refus de la modernité.

On adopte une attitude historiciste par rapport aux centres historiques, ce qui signifie que ce passé est terminé. L'architecte doit donc travailler dans un contexte déjà formé, analyser, décomposer, relire, et enfin, recomposer dans une scène différente<sup>48</sup>. « *Cela devient plus moderne de comprendre la ville dans son épaisseur temporelle. (...) La ville est en perpétuelle transformation, qui se recycle en permanence* »<sup>49</sup>.

---

<sup>40</sup> Christian Devillers. Op. Cit.

<sup>41</sup> Ibid.

<sup>42</sup> Paul Andreu. Op. Cit.

<sup>43</sup> Paul Andreu. Op. Cit.

<sup>44</sup> D'après Christian Devillers. in

*Les infrastructures comme architecture urbaine*. Projet Urbain, n° 6. DAU. Paris. Décembre 1995.

<sup>45</sup> Paul Virilio. « Territoire, flux et inertie », in *Villes & Transports*, tome I. DAU/ MELTT. Paris. 1991- 1994.

<sup>46</sup> Ibid.

<sup>47</sup> Ibid.

<sup>48</sup> D'après Léon Krier. in : interviews d'Odile Fillion réalisées à l'occasion de l'exposition « la ville » au Centre Georges Pompidou. Paris. 1994.

<sup>49</sup> Christian de Portzamparc. in *Urbanisme français, six relectures*. Ville et Architecture, n° 1. DAU. Paris. Mars 1996.

Au lieu d'accentuer la coupure existante entre la ville ancienne et la ville contemporaine, il est nécessaire d'engager un processus de patrimonialisation de cette ville. Et cela « *par des logiques simples de démolition/restructuration (...). On pourrait ainsi fonder les nouvelles valeurs d'une ville pluraliste et contextuelle* »<sup>50</sup>.

Les travaux des architectes Reichen et Robert sont significatifs de cette volonté de reconverter les bâtiments anciens. Ils préconisent la mutation, le recyclage, la reconquête des bâtiments industriels. Reconverter un bâtiment, c'est le réhabiliter, c'est-à-dire conserver ses qualités architecturales anciennes, redémarrer à partir d'éléments fondamentaux, et en transformer l'usage. Les anciennes usines Leblan, à Lille, sont ainsi devenues des logements. L'ancienne chocolaterie Ménier, véritable quartier industriel, est devenue le nouveau siège social de Nestlé. Le bâtiment industriel est donc passé d'une fonction de production à une fonction de gestion et de contrôle, s'adaptant ainsi aux conjonctures économiques. C'est une architecture de valorisation. Cependant, les ré-usages ne doivent pas être définitifs. Construire en bloquant les fonctions sans possibilité de renouveler l'usage signifie qu'il faudra démolir un jour. Et « *l'architecture existe au-delà de la fonction qui l'a fait naître. (...) L'espace précède la fonction* »<sup>51</sup>.

Peut-être serons-nous amenés à produire de la nouvelle architecture convertible, reconvertible assez vite. En effet, la mutabilité des espaces architecturaux et urbains devient de plus en plus nécessaire, pour plusieurs raisons. Les mutations économiques exigent des transformations d'usages des lieux (des villes comme Elbeuf ou Roubaix, par exemple, sont fortement marquées par leur tissu industriel qui nécessite une reconversion des usages). Certains lieux qui ne fonctionnent pas - comme les échecs urbains et architecturaux -, doivent être reconvertis. La souplesse d'interprétation et d'évolution est de plus en plus demandée, car elle est garante d'une durabilité de la réalisation, et de sa capacité à accompagner le temps et les évolutions nécessaires<sup>52</sup>.

## 4. L'urbanisme : une œuvre collective

Le système de planification est quantitatif. C'est une définition abstraite d'un projet urbain car il reflète peu les formes, alors que le dessin est capital pour interpréter l'espace.

Le *projet urbain* tente de réconcilier le projet théorique et son interprétation dans l'espace. C'est une démarche et une articulation de compétence<sup>53</sup>.

L'architecte, qui « *a une faculté créatrice, un pouvoir de mettre en image* »<sup>54</sup>, pourrait être appelé à intervenir d'amont en aval pour la définition de ce projet urbain. Cependant, les architectes ont toujours tendance à ramener la ville à un objet ; ils l'interprètent sous la forme de « plan-masse » (trop figé) et de « composition » qui relève plus de l'esthétique d'un plan que de l'esthétique d'un espace. Le projet architectural est fondé sur une pensée de l'unité. Seulement la ville ne doit pas être pensée comme un objet d'art. Au contraire, le projet urbain est issu d'une production collective et il n'a pas de limite spatiale et temporelle<sup>55</sup>.

« *L'architecte créé des objets, des bâtiments et même de l'espace urbain, mais les problèmes qu'affrontent nos villes ne sont pas d'ordre spatial ou formel. La réussite me semble dépendre de deux efforts de la part des architectes : ils doivent s'informer - se ressourcer - du travail considérable accompli par les autres professionnels de l'urbanisme, et s'engager dans un travail d'équipe loyal, tantôt chefs, tantôt apprentis, et non en tant qu'individuels. L'avenir de la profession, comme celui de la ville, est à ce prix* »<sup>56</sup>. C'est pourquoi, il semble indispensable de relier plusieurs professions pour élaborer un projet urbain. Un géographe, par exemple,

<sup>50</sup> Bernard Reichen. in *Urbanisme français, six relectures*. Ville et Architecture, n° 1. DAU. Paris. Mars 1996.

<sup>51</sup> Ibid.

<sup>52</sup> D'après *Urbanisme français, six relectures*. Ville et Architecture, n° 1. DAU. Paris. Mars 1996.

<sup>53</sup> Analyse des principes du Projet Urbain, d'après la conférence de Christian Devillers au Pavillon de l'Arsenal. Op. Cit.

<sup>54</sup> Ariella Masbouni. « Le chaînon manquant ? », in *Urbanisme*, n° 290. Septembre- octobre 1996.

<sup>55</sup> Christian Devillers. Op. Cit.

<sup>56</sup> Bert Mc Clure. « Tant de talent et d'énergie », in *Urbanisme* n° 290. Septembre-octobre 1996.

semble plus apte à élaborer une carte de synthèse, réunissant les facteurs spatiaux (le site, la situation, les formes urbaines...), économiques (les implantations économiques, les flux, les déplacements...), sociaux (la répartition de l'habitat...), politiques (les limites administratives, la répartition des équipements publics...).

Il faudrait donc créer un outil conceptuel et méthodologique flexible, souple, correspondant à la problématique actuelle de la ville. Christian Devillers pense que les instruments conceptuels pour penser cet embrayage sont : *l'îlot parcellaire*, car il se situe à un niveau d'articulation intermédiaire entre la parcelle et la forme urbaine ; *la pièce urbaine*, car c'est une unité opératoire de plus grande dimension, dans laquelle l'architecte peut assurer la relation entre la ville et l'architecture ; *l'ordonnement*, architecture propre à l'espace public<sup>57</sup>.

Toutefois la notion de projet urbain correspond à une idéologie. On peut aussi penser, qu'en raison de la présence de logistiques entrecroisées des transports, de l'énergie, de l'économie, de la politique..., tout outil conceptuel et méthodologique est trop figé, et donc destiné à tomber en désuétude. La logique économique tendrait plutôt à favoriser des actions d'urbanisme et d'architecture ponctuelles, d'origine publique et privée.

Sommes-nous dans une période de transition ou avons-nous franchi un pas ? Certains architectes ont une pensée urbaine qui permet de faire avancer la réflexion sur la ville. Mais ces démarches sont-elles nouvelles ? Et l'innovation est-elle indispensable ?

Modifier, restructurer, réaménager, réhabiliter, rénover, corriger..., tel semble être l'orientation majeure de la pensée architecturale sur la ville. La ville est affaire de couture... On peut « travailler sur les fragments à l'instar d'un collage pour une nouvelle réalité urbaine, redécouper pour recomposer »<sup>58</sup>. Toutefois, cette idéologie bricoleuse est ancienne : Tony Garnier ou Henri Sauvage l'avaient déjà développée (Henri Sauvage voulant trouver les moyens de faire de la vue et de l'air, du soleil et de la lumière).

Il convient d'être extrêmement vigilant avec ce que peuvent apporter aujourd'hui les productions théoriques, car le projet urbain semble se situer bien au-delà de modèles. Au lieu de penser en terme de modèle ou de typologie comme on peut le faire plus facilement avec l'architecture, il convient plutôt de se référer au contexte urbain, économique, sociologique et politique, à ses capacités, et de les révéler pour élaborer un projet urbain.

Certains architectes ont une pensée urbaine. Seulement, ils ont souvent une vision esthétique et artistique de la ville, ce qui rend leurs projets parfois plus virtuels qu'opératoires. La pensée architecturale sur la ville a ses limites géographiques et conceptuelles. Il convient d'y remédier grâce aux travaux complémentaires des autres concepteurs de la ville (ingénieurs, paysagistes, techniciens, constructeurs, consultants, hommes politiques, promoteurs, juristes, philosophes...), et grâce à une maîtrise foncière et une gestion locale adéquate. « *Le tracé d'une ville est oeuvre du temps plutôt que d'architecte.(...) Que la ville compte une longue suite de siècles ou se soit rapidement développée, peu importe, ce n'est point une seule pensée qui l'a enfantée. Elle résulte des travaux accumulés d'un grand nombre d'intelligences, elle est le produit de volontés fort diverses, mais qui concourent harmonieusement ; elle est conforme à une loi qui a ses origines et ses modifications à la fois dans les circonstances locales, dans la constitution politique, dans les évolutions du passé, et dans les moeurs de habitants.(...) Ce qu'une longue série de circonstances, ce que d'innombrables révolutions dans les moeurs ont enfanté, aucun homme n'eut été en état de la concevoir* »<sup>59</sup>. L'urbanisme est une oeuvre collective. L'architecture en elle-même, si elle est parfois source de valorisation d'un quartier, ne « fait » pas la ville. Il manque peut-être aujourd'hui un véritable outil opérationnel qui tiendrait compte de toutes les interconnexions, qui prendrait également en compte la pensée architecturale et la pensée géographique, économique, sociale, politique et philosophique.

« *Ce qui est a toujours été. Ce qui fut a toujours été. Ce qui sera a toujours été* »<sup>60</sup>.

<sup>57</sup> Christian Devillers. Op. Cit.

<sup>58</sup> Christian Devillers. in : *La pensée urbaine*. Projet Urbain et Grands Ensembles, n° 5-6. DAU. Paris. Novembre-décembre 1993.

<sup>59</sup> Léonce Reynaud. *Traité d'architecture*. Paris. 1858.

<sup>60</sup> Louis Kahn.



# ANNEXE II

## VERS UN MONDE URBAIN

### Synthèse prospective de l'OCDE\*

Depuis un siècle, la proportion de citadins dans le monde a progressivement augmenté, au fur et à mesure qu'un nombre croissant de pays s'industrialisaient. Dans la zone de l'OCDE, 70 % à 80 % de la population habite aujourd'hui dans les villes, tandis que le Tiers-Monde comble rapidement son retard dans ce domaine.

Cette synthèse examine, à la lumière de publications récentes, l'évolution probable de l'urbanisation, les tendances et facteurs essentiels qui la sous-tendent, l'évolution probable du rôle économique des villes et les tâches qui attendent les responsables dans les prochaines décennies.

## 1. Perspectives de la croissance urbaine

Au cours des 30 prochaines années, le nombre de citadins dans le monde devrait croître deux fois et demie plus vite que la population rurale. Aussi, la population urbaine mondiale pourrait doubler, passant de 2,6 milliards en 1995 à 5,2 milliards en 2025. Trois habitants de la planète sur cinq pourraient alors vivre en ville, contre deux sur cinq seulement en 1990.

Une très faible partie seulement de cette expansion se produira dans les pays de l'OCDE, où le nombre de citadins devrait passer de 900 millions en 1990 à environ 1,1 milliard en 2025. En revanche, on s'attend à une croissance urbaine considérable dans les pays en développement : en 2025, 4 milliards d'habitants pourraient y vivre en ville (57 % de la population), contre 1,5 milliards (37 %) en 1990.

La croissance des mégapoles sera particulièrement remarquable. A la fin du siècle, 21 villes du monde compteront plus de 10 millions d'habitants (dont 17 dans les pays en développement, contre 13 en 1990).

## 2. Démographie

L'incidence de la démographie sur le développement urbain varie d'une région du monde à l'autre. Dans les pays de l'OCDE, le taux d'urbanisation déjà élevé et l'accroissement lent de la population contribueront largement à la faiblesse de la croissance urbaine. En fait, en dehors du vieillissement graduel de la population, le changement démographique le plus marquant aura son origine hors de la zone OCDE : des flux d'immigration massifs venant des pays en développement. Par exemple, dans la région de Munich, le pourcentage d'étrangers pourrait se situer entre 21 % et 28 % en 2010.

---

\* Source : Base documentaire de l'OCDE sur les études prospectives n° 11, mai 1995.

Dans les pays en développement, au contraire, la croissance urbaine sera alimentée par une forte augmentation naturelle de la population urbaine et l'exode rural. Cette croissance finira par se ralentir sous l'effet conjugué de la baisse de la fécondité, déjà amorcée dans de nombreux pays, et de l'urbanisation elle-même, y compris dans les régions à forte croissance démographique. En Afrique occidentale, par exemple, l'expansion de la population urbaine devrait se réduire à 4,2 % par an sur la période 1990-2020, contre 6,3 % sur les trente années précédentes [5295]. Toutefois, la baisse de la fécondité n'empêchera pas une augmentation sensible de la population sensible de la population d'âge actif dans les prochaines décennies, évolution qui mettra à rude épreuve la capacité de nombreuses villes du Tiers-Monde de créer des emplois, et pourrait favoriser l'émigration vers les villes des pays développés, comme indiqué plus haut.

### **3. Développement économique**

Le progrès économique devrait stimuler l'urbanisation. Dans la région de l'OCDE, le passage à une économie de services pourrait concentrer davantage encore les activités dans les grandes villes et à leur périphérie. L'incertitude grandissante d'un monde de plus en plus soumis à la concurrence pourrait bien renforcer cette tendance en incitant les entreprises à préférer la flexibilité des métropoles à l'engagement social qu'implique le choix de villes plus petites.

Dans le Tiers-Monde, la croissance urbaine reflètera largement le passage progressif de l'agriculture et du secteur primaire aux industries de transformation et aux services. De 1990 à 2025, les effectifs du secteur non agricole devraient même augmenter trois fois plus vite que ceux de l'agriculture. Cette expansion videra en grande partie du secteur informel urbain à faible productivité qui devrait absorber le gros des nouveaux citoyens.

Un environnement commercial plus ouvert aux produits agricoles pourrait accélérer cet exode rural dans les pays de l'OCDE comme dans des pays en développement, s'il conduit au remplacement des cultures locales par des importations, tandis que la modernisation des activités agricoles restantes entraînera le licenciement d'autres ouvriers agricoles.

### **4. Les villes, moteurs de la croissance**

Alors qu'à l'avenir les accords internationaux prendront une importance croissante dans la vie économique, réduisant d'autant le champ d'action des gouvernements nationaux, les villes, elles, seront amenées à jouer un rôle économique plus grand. En effet, dans un monde plus ouvert à la concurrence internationale, les villes devront faire preuve d'une plus grande liberté d'action pour tirer pleinement parti de l'ouverture des marchés internationaux et tisser de nouveaux liens économiques à travers les frontières nationales.

Le rôle des villes devrait se renforcer encore par leur organisation en réseaux qui serviront de cadre pour échanger connaissances et meilleures méthodes, stimuler l'innovation dans l'élaboration des politiques et des projets, et favoriser la coopération économique interurbaine. Les réseaux de villes pourraient jouer un rôle plus dynamique encore lorsque les villes très proches les unes des autres, formeront des « couloirs urbains ».

Un patchwork de ces agglomérations créatives, reliées entre elles par un vaste réseau d'échanges régionaux, est en cours de formation dans certains sites névralgiques du monde. Ainsi, en Asie du Pacifique, une série de couloirs urbains se dessinent, par exemple dans la zone de la mer du Japon et dans celle du sud de la Chine. D'autres ensembles se forment autour de Pékin, Séoul et Tokyo : un couloir urbain de quelque 1.500 km englobant 77 villes, peuplée chacune de plus de 200.000 habitants.

## 5. L'enjeu social

Plus d'un quart de la population des villes du Tiers-Monde va rester dans la misère pendant peut-être encore plusieurs décennies. Pour faire face à ce formidable problème il faudra non seulement mettre en place un ensemble de mesures à caractère social (y compris des services de base en matière d'éducation, de santé, de nutrition, de planning familial et de formation technique) mais aussi créer un nombre considérable d'emplois [5388]. En effet, un milliard de nouveaux emplois seront nécessaires entre 1990 et 2025.

Puisque la plupart de ces emplois proviendront du secteur informel (petites entreprises de transformation, de services et de commerce), il faudra porter une attention particulière à son développement et à l'augmentation de la productivité des travailleurs les plus pauvres. Ainsi, dans les villes d'Afrique occidentale, le secteur informel pourrait avoir absorbé 44 % de la population en 2020 sans représenter plus de 23 % du produit régional brut.

La réduction du chômage sera aussi une préoccupation majeure dans les pays de l'OCDE au cours des prochaines années. Le problème sera d'autant plus sérieux que la forte différenciation des compétences qui caractérise les services modernes risque d'aggraver la ségrégation sociale et la polarisation des revenus. C'est dans les grandes villes que cette polarisation pourrait être la plus visible, le fossé se creusant, dans le secteur financier et les autres services dominants, entre les « maîtres de l'univers » riches et très mobiles, qui sont au sommet de la pyramide sociale, et ceux qui sont en bas de l'échelle (petits employés, personnel d'entretien).

A court terme, les difficultés liées à l'intégration de la masse d'émigrés du Tiers-Monde peu qualifiés pourraient aggraver le problème. Cependant, si des mesures sont prises qui favorisent l'intégration, ce flux d'immigration devrait s'avérer bénéfique à long terme et enrichir le tissu culturel et social des villes de l'OCDE.

## 6. Environnement et infrastructure

Les villes de l'OCDE connaîtront de graves problèmes d'environnement, notamment du fait de l'usage de l'automobile, mais ceux-ci seront éclipsés par les difficultés qu'entraînera la rapidité de la croissance dans les villes du Tiers-Monde. En particulier, les problèmes liés à la pénurie de logements, aux mauvaises conditions sanitaires, à l'insuffisance de l'alimentation en eau, à la pollution de l'air et aux encombrements s'aggraveront dans l'ensemble du Tiers-Monde. Ainsi, à Sao Paulo, malgré les progrès réalisés dans l'alimentation en eau courante, le traitement des eaux usées et l'évacuation des déchets devraient rester une préoccupation majeure pour au moins une décennie encore.

Pour résoudre ces problèmes, il faudra investir massivement, peut-être à hauteur de 100 à 150 milliards de dollars par an. L'essentiel du financement devra venir des recettes des autorités nationales et locales, et du secteur privé (y compris l'investissement direct étranger), l'aide au développement étant au mieux un catalyseur.

D'où l'impératif d'améliorer la conduite des affaires publiques, dans chaque ville comme au niveau national, et d'assurer une meilleure répartition des responsabilités entre les différents niveaux de gouvernement. Sans une gestion publique plus efficace, la population ne bénéficiera pas du progrès économique ; l'infrastructure ne se développera pas, empêchant alors les constructeurs individuels d'améliorer leur logement ; les réseaux de transports continueront de se détériorer, entraînant l'aggravation des encombrements ; les recettes fiscales stagneront, entravant le financement de la formation et des services de santé destinés aux défavorisés.



## 7. Vers un monde urbain

Le monde de demain sera urbain. Non seulement la grande majorité de la population vivra dans les villes ou à proximité, mais les villes elles-mêmes s'affirmeront sans doute comme des acteurs de premier plan sur la scène économique mondiale. Malgré une baisse progressive de son taux de croissance, la population urbaine mondiale pourrait bien doubler d'ici 30 ans. Il faudra donc créer des emplois, investir dans le logement et les infrastructures à une échelle sans précédent, notamment dans les villes du Tiers-Monde où se produira le gros de la croissance. Dans les villes de l'OCDE, la dichotomie des revenus qui résulte de l'inégale répartition des qualifications requises dans les services modernes sera sans doute l'enjeu social le plus important. A court terme, les flux massifs d'émigrés du Tiers-Monde aggraveront le problème. Cependant, si des mesures sont prises pour assurer l'intégration culturelle, ces flux devraient s'avérer bénéfiques à long terme.

# ÉLÉMENTS BIBLIOGRAPHIQUES

## OUVRAGES RECENTS

- Ascher (François), *Métapolis*, Paris, Ed. Odile Jacob, 1995
- Boissonnat (Jean) " *Le travail dans vingt ans* " Commissariat Général du Plan. Editions Odile Jacob. Nov. 1995.
- Chemetov (Paul). *Le territoire de l'architecte*. Juliard. Paris. 1995. 154 p.
- Choay (Françoise). *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*. Ed. du Seuil. 1965. Paris
- Fortier (Bruno). *L'amour des villes*. Mardaga. Paris. 1994.
- Gabe (Pierre). *La ville et EDF*. InterEditions. 1995.
- Gaudin (Thierry) (Sous la direction de). *2100 récit du prochain siècle*. Payot. 1990.
- Haeringer (Philippe). *La mégapolisation du monde. Du concept de villes à la réalité des mégapoles in géographie et cultures*. L'harmattan, n° 6, juin 1993. pp. 3-14.
- Herpin (Nicolas) *Evolution des modes de vie en France, lieux et formes de sociabilité, conséquences sur la ville*. Oct. 1995.
- Juan (Salvador). *Mobilités et sociabilités dans la ville*. Nov. 1994.
- Koolhaas (Rem) *New York délire*. Ed. du Chêne. trad. fr. Paris. 1978. 261 p.
- Lacaze (Jean-Paul). *La ville et l'urbanisme*. Ed. Dominos. Paris. 1995. 127 p.
- Maffesoli (Michel). *Le temps des tribus. Le déclin de l'individualisme dans les sociétés de masse*. Ed. Méridiens Klincksiek. 1988.
- Pettonnet (Colette). *Espaces habités*.
- Reich (Robert). *L'économie mondialisée*. Dunod. Paris, 1993.
- Reynaud (Léonce). *Traité d'architecture*. Paris. 1858.
- Sassen (Saskia). *La ville globale*. Descartes et Cie. Oct. 1996.
- Shinohara (Kazuo). (1989). *L'ordre caché*. Tokyo, ville du XXIème siècle ? trad. fr. Ed. Hazan. Paris. 1994.
- Veltz (Pierre), *mondialisation villes et territoires l'économie d'archipel, économie en liberté*-PUF févr. 1996
- Virilio (Paul). *L'inertie polaire*. Christian Bourgeois éditeur. 1990
- Comprendre, penser, construire la ville. DAU. Ed. du STU. Juillet 1993.*
- La France au-delà du siècle*. Ed. de l'Aube
- La ville : art et architecture en Europe 1870-1993*. Centre G. Pompidou. P.
- La ville. 6 interviews d'architectes* réalisés par Odile Fillion (Le Moniteur) à l'occasion de l'exposition " la ville " au centre Georges Pompidou.

## ACTES DE COLLOQUES OU DE SEMINAIRES

- *Déplacements et liens sociaux*. Actes du séminaire organisé par le Cétur d'octobre 1992 à juillet 1993. Déplacements n° 14
- *Se déplacer au quotidien dans trente ans*. Eléments pour un débat . Actes du colloque organisé par l'Adème, le Centre de prospective de la DRAST et l'INRETS les 22 et 23 mars 1994. La documentation Française. Mars 1995.
- *La modernisation des services publics et l'Europe*. Ouvrage à paraître.
- *La ville éclatée*. Ouvrage à paraître.
- *La ville émergente*. Actes du séminaire sous la direction de Dubois-Taine (Geneviève), Chalas (Yves). Editions de l'Aube. mars 1997.
- *De la ville à la métropole. Vers une reconception de la pensée urbaine ?* Ouvrage à paraître.

## RAPPORTS

- Acadie. *Petites villes en Ile de France*. Note d'étape réalisée dans le cadre de l'appel d'offre DAEI-DRAST sur la ville éclatée. Juin 1996. BIPE. L'horizon 2001. *Nouveau siècle, nouveau cycle ?* Ed. 1996.
- Burdèse (J. Cl.). *Les figures du savoir traditionnel sur la ville*. Séminaire "De la ville à la métropole. Vers une reconception de la pensée urbaine ?" 1996-1997.
- Haeringer (Ph). *Eléments pour une théorie de la pauvreté majoritaire et pour son dépassement*. Texte rédigé dans le cadre de la préparation du sommet mondial sur le développement social, Copenhague, 6-12 mars 1995.
- Haeringer (Ph.). *La mégapolisation n'est pas une crise*. Esquisse de mise au point sémantique et problématique. in *Villes du Sud*, sur la route d'Istanbul. Textes réunis pour préparer la conférence d'Habitat II. Juin 1996. ORSTOM Ed. Paris, pp. 5-24.
- Haeringer (Ph.). " *La petite ville dans la mécanique de polarisation urbaine*" in *villes en développement*. ISTED n° 32 Préparation du sommet des villes (Habitat II, Istanbul, juin 1996).
- Jonas (O.) - rapport provisoire réalisé pour la DRAST, intitulé *La ville interactive - Recherche sur l'intégration des technologies de la communication et de l'information dans la ville*. Sept. 1996.
- Jobert (A.) sous la direction de Gardent (H.) pour le groupe de référence français du programme européen Cost A5 " *viellissement, technologie et vie quotidienne* ". Nov. 1993.
- Marchetti (C.). *Space, Time and Movement*. Conférence de Milan. 3 octobre 1996.
- Nicot (B.H.). *Une mesure de l'étalement urbain en France 1982-90*. Mai 1995.

## PUBLICATIONS DU CENTRE DE PROSPECTIVE ET DE VEILLE SCIENTIFIQUE 2001 +

- N° 32. Nov. 1994. " *Mobilité et télécommunications* " ; " *télétravail* " et *transports*. Une étude de l'administration américaine. Massot (M.H.).
- N° 40 Nov. 1996. " *Lebensraum stadt* " - " *la ville, espace de vie* ". *Mobilité et communication dans les grandes villes allemandes en 2020 : deux scénarios*. Dossier préparé par Pouyer (A.) et Scherrer (F.)

## NOTES DU CENTRE DE PROSPECTIVE ET DE VEILLE SCIENTIFIQUE

- N° 4. Oct. 1995. *Eléments pour une prospective de la sécurité*. Galland (J.P.).