



HAL
open science

Villes et agglomérations

Daniel Pinson

► **To cite this version:**

Daniel Pinson. Villes et agglomérations. CRA (Centre de Recherches administratives), FDSP, Aix-Marseille Université. Villes et agglomérations (Actes de la Table ronde du Centre de Recherches Administratives des 21 et 22 octobre 2011, J.-M. Pontier, Ed), 2011, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, p. 23-48, 2012, Annuaire européen d'Administration publique. halshs-01519645

HAL Id: halshs-01519645

<https://shs.hal.science/halshs-01519645v1>

Submitted on 9 May 2017

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

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

TEXTE INTRODUCTIF

Par Daniel PINSON *

Les termes « ville » et « agglomération » sont des concepts rencontrés fréquemment dans le langage commun mais aussi dans le vocabulaire administratif. Le premier terme est souvent utilisé pour nommer une commune quelle que soit sa taille et le second pour nommer un ensemble de communes la plupart du temps associées à une ville centre et qui, du fait de l'urbanisation, ont eu tendance à s'agréger avec cette ville. Je me propose d'y ajouter le concept de métropole qui désigne aujourd'hui un niveau d'agglomération encore supérieur et se trouve employé pour des ensembles particulièrement significatifs du phénomène d'urbanisation généralisé constaté à l'échelle planétaire.

Partant de définitions de ces trois termes, j'explorerai ensuite ces concepts en les rapportant aux processus qu'ils décrivent, aux représentations qu'ils recouvrent ainsi qu'aux perspectives qu'ils peuvent augurer. J'enchaînerai donc, au long de cette communication, différents thèmes qui interpellent l'histoire de la ville, les fonctions qu'elle remplit (produire, commercer, habiter...), les formes matérielles qui la définissent physiquement (de la ville dense à la ville

* Par Daniel Pinson, Professeur à l'Institut d'Aménagement Régional, Université Paul Cézanne, Aix-Marseille III.

diffuse), la place qu'elle peut trouver dans la définition des territoires (en termes d'échelles et d'échelons), les théories urbanistiques auxquelles elle a pu donner naissance et en dernier lieu les évolutions que l'on peut identifier en regard de certaines tendances contemporaines.

Définitions

Tentons à partir de quelques images de la ville, celle d'Aix au XVII^e, celle de la préfiguration des métropoles d'équilibre dans les années 1965, puis celle de l'« urbain généralisé » (1996) de définir ville, agglomération et métropole.



III. 1 : Le Plan d'Aix-en-Provence par Cundier (1680) (Archives de la ville)

On peut dire de la ville, un mot qui trouve son origine en 980, qu'elle est un établissement humain (terme de la géographie et de l'anthropologie employé au début du XX^e siècle, repris par l'ONU), caractérisé par :

- un rapport particulier à la nature (la ville s'oppose – s'opposait – à la campagne),
- ses types d'activités (les secteurs secondaire et tertiaire y dominant, laissant le secteur primaire – principalement l'agriculture – à la campagne),

- sa taille, en regard d'autres établissements (la ville se distingue du village, même si l'on parle de bien des villes comme « ville aux 100 villages »), et la densité de population (notion de population agglomérée).

Dans la réalité, les choses se présentent de manière plus complexe : la densité peut être très variable car des communes qualifiées de villes peuvent avoir une vaste zone de campagne.

Ainsi à Paris la densité est d'environ 20 000 hbts/km², alors qu'elle est de 66 à Arles, et la densité urbaine moyenne dans le monde, si une telle mesure fait sens, est de 900 hbts/km² (22 000 à Mumbai (Bombay), proche de Paris).

C'est en général ce critère de taille qui est retenu pour caractériser les villes et les classer :

1	Tokyo	37 730 064 (2011)
2	Mexico	23 293 783 (2010)
3	Séoul	22 692 652 (2011)
4	New York	22 232 494 (2011)
5	Mumbai (Bombay)	21 900 967 (2011)
6	São Paulo	20 853 705 (2011)

Mais ce critère a une valeur très relative et tout dépend de la manière dont on a circonscrit les limites de la ville (une grande ville de Chine peut passer du 1^{er} rang au 30^e selon les limites qui sont fixées à son aire urbaine¹).

Le terme agglomération est plus récent (1861), en rapport avec la formation de la ville industrielle ; il dit le caractère complexe des villes aujourd'hui, formées de communes initiales (et en France on sait que la taille en surface des communes est particulièrement petite), communes fondatrices, donc, prolongées par des faubourgs, auxquelles se sont ajoutées d'autres entités voisines (communes, parfois annexées, mais aussi paroisses, voire simples lotissements, tel que Levallois-Perret, par exemple). Ces dernières sont progressivement devenues les banlieues des villes centres, et participent dès lors de l'agglomération urbaine, d'un ensemble urbanisé qui se présente comme continu, sans limites internes nettement visibles.

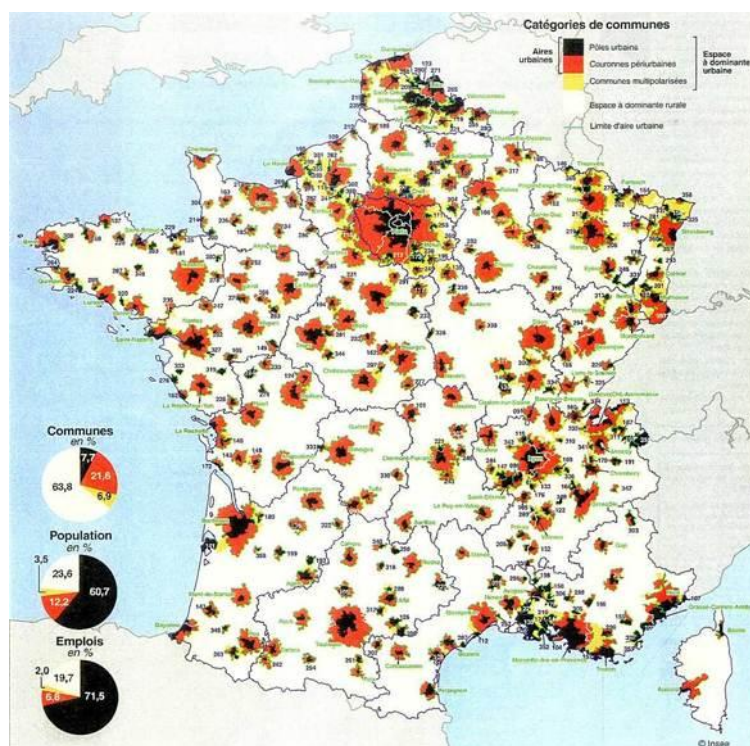
1 www.populationdata.net

Lorsque l'on consulte les définitions de l'INSEE, pour se limiter au cas français, le terme « agglomération » est chaque fois renvoyé à un autre concept, notamment celui d'« unité urbaine »²:

La notion d'unité urbaine repose sur la continuité du bâti et le nombre d'habitants. On appelle unité urbaine une commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants.

La complexité des entités urbaines ne cesse donc de s'accroître, elles deviennent des « agglomérations multicommunales », ce qui a conduit des organismes tels que l'INSEE à énoncer des concepts nouveaux, comme celui d'aire urbaine (INSEE, 1996, toujours en vigueur) :

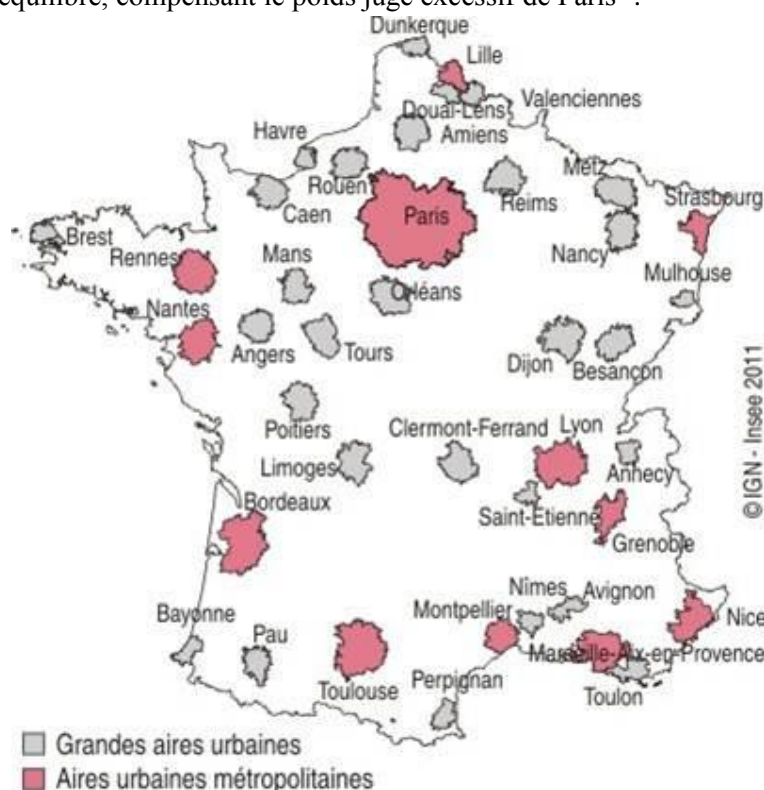
Une aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci (INSEE, 1996).



III. 2 : Les Aires urbaines identifiées par l'INSEE en 1996

2 <http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/unite-urbaine.htm>

Le concept a encore été sophistiqué tout récemment en distinguant « Grandes aires urbaines » et « Aires urbaines métropolitaines », dont la différence tient à l'existence de fonctions métropolitaines supérieures (recherche, rayonnement international, culture...). Ici intervient un terme (métropolitain) qui réintroduit, dans la nomenclature de l'INSEE, la notion de métropole, terme du langage courant (ville mère ou État), initialement utilisé dans la planification française des années 1960 pour la détermination des métropoles d'équilibre, compensant le poids jugé excessif de Paris ³.



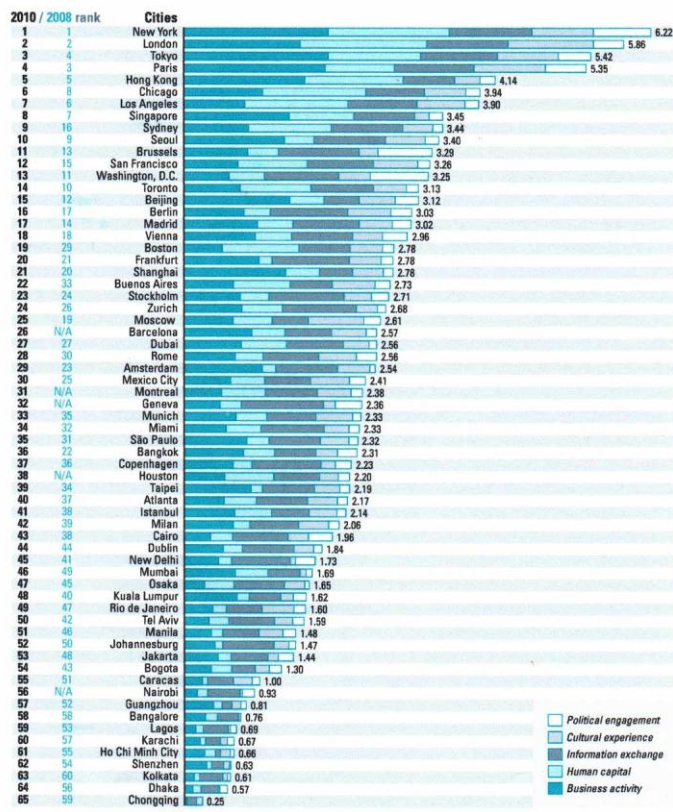
III. 3 : Grandes aires urbaines et aires urbaines métropolitaines en France (INSEE, 2011)

Pour conclure ce point, on remarquera que les mots pour caractériser la ville d'aujourd'hui ne manquent pas : un foisonnement de noms apparait pour appeler un objet toujours plus prégnant, finalement assez fuyant, dont les multiples réalités changeantes tendent à échapper aux tentatives de définition : mégapole, mégapole, métropole, archipel urbain, conurbation...

3 GRAVIER Jean-François, *Paris et le désert français*, Paris, 1947.

Ainsi, comme le montre le diagramme ci-contre, dû à un consultant privé ⁴, le seul critère de taille, de population, est réducteur pour signifier les sens (l'essence) de la ville.

Figure 1
A.T. Kearney Global Cities Index, 2010

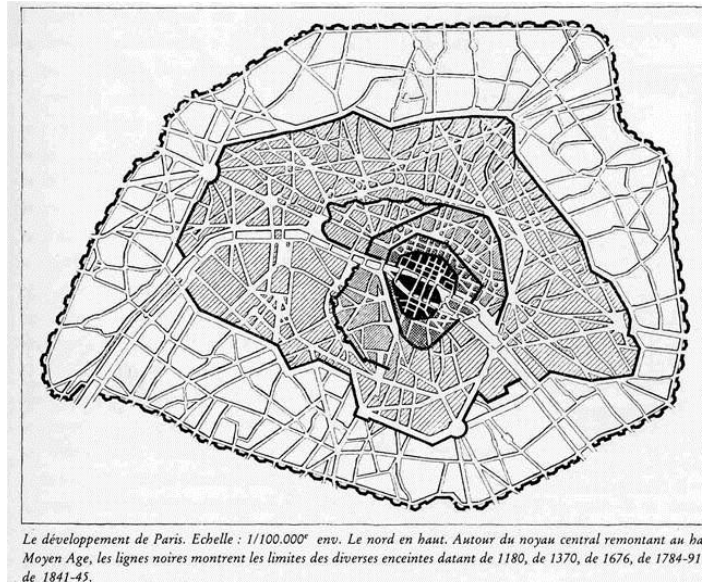


Note: Sydney's score increase is largely due to a revision to last year's data. The city's sponsorship of the Olympics was inadvertently omitted, causing an undervalued score in the cultural dimension. The city also improved its information exchange score quite significantly. Source: A.T. Kearney analysis

III. 4 : Le classement des villes de l'Agence A.T. Kearney (USA) prenant en compte d'autres critères que celui de la population

⁴ A.T. Kearney Global Cities Index, 2010 (<http://www.atkearney.com/index.php/Publications/global-cities-index.html>).

Urbs et Civitas



III. 5 : Les différentes enceintes de Paris au cours des âges (S.E. Rasmussen, *Villes et architectures*, 1951)



III. 6 : Squat d'un immeuble dans le quartier du Marais dans les années 1970 (Mouvement de l'Habitat social)

Avec ces deux documents (les enceintes successives de Paris, un squat à Paris : habitants organisés/agents de l'ordre public), nous abordons deux aspects contenus dans le mot « Ville ».

Le terme « ville » est en effet fondamentalement polysémique : il confond deux notions que le latin distinguait :

- *urbs*, la ville matérielle, un artefact,
- *civitas*, la communauté des citoyens, une partie de la société : les bourgeois : urbains, composites, formés de catégories sociales diverses (où les paysans ne figurent que de manière accessoire...), qui se donne des institutions (« consulat » dans le midi de la France, « commune » dans le nord...) et des règles (autrefois appelées « coutumes ») pour assurer la paix urbaine (tâches de police qui comprennent aussi des dispositions relatives aux usages de la voie publique, ou de rapport entre les constructions et l'espace public : prospect, salubrité...).

Les institutions de gouvernance municipale ont, à la fin du XIX^e siècle (création des syndicats intercommunaux à vocation unique en 1890) évolué vers des structures intercommunales de plus en plus sophistiquées auxquelles sont attribuées des compétences (souvent de réseaux : eaux, voiries, transports...) considérées, selon des justifications diverses, comme relevant de telle ou telle échelle/échelon d'administration (région, département, communauté urbaine, de communes...).

Les temps de la ville



III. 7 : Plan de Nîmes au XVIII^e : ses traces et tracés (Archives de la Ville de Nîmes)

La ville est, plus qu'aucun autre objet produit par l'homme, une œuvre du temps dont les traces passées sont présentes, plus ou moins lisibles et visibles, dans le tracé des voies comme dans les vestiges des formations anciennes réutilisées ou non. Enfouies, les traces dictent souvent la permanence des tracés, les grandes lignes du plan de la ville :

- c'est, première figure, séculaire, la ville construite sur la ville, un palimpseste comme l'a si bien dit le sociologue Marcel Cornu,
- mais c'est aussi, seconde figure, une ville dont le développement peut procéder par extensions (spontanées : les faubourgs, ou volontaires : les Villeneuve, quartier de la ville du XVIII^e, et les villes nouvelles des années 1970).

La ville, du fait de cette histoire visible, est en quelque sorte un musée en plein air, musée certes vivant, mais possiblement menacé de mort (pensons à Venise, menacé tant par la montée des eaux que par les excès du tourisme) ; elle est une « œuvre d'art », disaient l'historien Lewis Mumford (1961)⁵, comme le géographe Pierre Lavedan (1926, 1941, 1952)⁶ ; initialement installée dans un site naturel remarquable, elle est, au sens figuré, hantée par le « génie du lieu », comme disait l'architecte italien Aldo Rossi (1966)⁷ : ainsi Paris et l'Île de la Cité, Marseille et la calanque du Lacydon, NYC et la presqu'île de Manhattan...

Forme et histoire de la ville ont donc un rapport étroit ; ils sont en osmose, allant en général du cœur (historique) à la périphérie (moderne) ; et ces deux dimensions, l'une matérielle, l'autre mémorielle, contribuent à la fabrication de cette historicité de la ville, inscrite notamment dans le patrimoine urbain (les monuments historiques...) comme dans les traditions culturelles, tant celles de la gastronomie que celles du spectacle (les bouchons et le Guignol de Lyon, entre autres exemples).

5 Lewis MUMFORD, *La cité à travers l'histoire*, Paris, 1961.

6 Pierre LAVEDAN, *Histoires de l'urbanisme, Antiquité, Moyen âge* (1926), *Renaissance et temps modernes* (1941), *La ville contemporaine* (1952), Paris.

7 Aldo ROSSI, *L'architecture de la ville*, Paris, 1981 (Éd. originale : 1966).

Fonctions urbaines



Avec les images qui suivent, j'aborderai la question des « fonctions » urbaines.

III. 8 : Le Creusot des Schneider au XIX^e siècle (Archives de la Ville du Creusot)

III. 9 : L'ancienne gare d'Orsay (aujourd'hui Musée du XIX^e où sont ainsi entremêlés voyage, culture et mémoire)

La ville peut en effet être approchée par ses fonctions, ses activités principales et secondaires, qui peuvent lui donner son particularisme, son identité :

- capitale politique
- port de commerce
- ville d'industrie (textile, sidérurgique, chimique...)
- ville de garnison (avec des problèmes de conversion, aujourd'hui : Châteauroux convoité par les Chinois)
- ville d'administration (préfecture, tribunaux...),
- ville de tourisme, etc.

C'est l'approche de la ville qu'avait Max Weber (1921)⁸...

Le Mouvement moderne, dans La charte d'Athènes, document publié en 1942 à la suite d'un congrès tenu en 1933, a pour sa part identifié les fonctions générales de la ville : Habiter, travailler, circuler, se récréer. Ces fonctions s'inscrivent dans l'évolution des villes en relation avec leur territoire d'influence dans un monde sans cesse plus ouvert : on est passé d'« économies-mondes » (F. Braudel), relativement fermées (le bassin méditerranéen dominé par Venise)⁹, à des villes fonctionnant en réseau, avec des marchés de plus en plus étendus et internationaux. Y contribuent notamment les infrastructures

⁸ Max WEBER, *La ville*, 1982 (Éd. originale : 1921).

⁹ Fernand BRAUDEL, *La Méditerranée*, Paris, 1985.

de communication (matérielles et immatérielles : routes, relais téléphoniques, NTIC...).

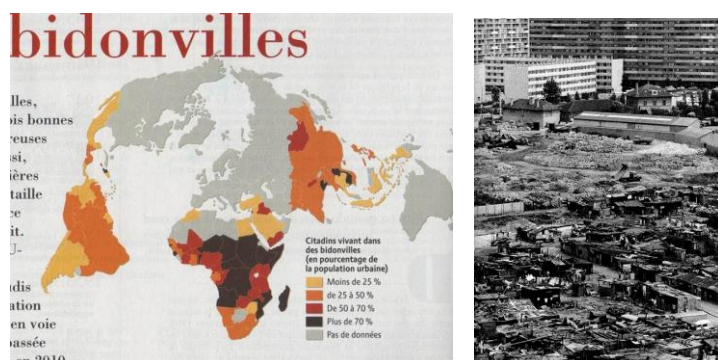
L'évolution des villes est donc aujourd'hui marquée par :

- une différenciation des tailles (métropoles, villes moyennes, petites villes) qui participe de leur essor ou de leur déclin (*shrinking city*), avec des effets sur la fréquence et la distribution des services (administration, santé, justice, éducation...),
- une capacité d'initiative renforcée (à la faveur des décentralisations, en France, 1982), et pour des villes dont la gestion-direction s'apparente désormais à celle d'entreprises privées¹⁰, avec des tendances alternées contradictoires :
 - celle de l'homogénéisation qui caractérise l'évolution des années 1990 (création des technopoles et généralisation des salles de congrès),
 - celle d'une spécialisation qui caractérise l'évolution des années 2005 (avec l'incitation à la formation de pôles de compétitivité),
- une concurrence aujourd'hui plus accusée, traduction de la tendance précédente, au niveau des villes les plus importantes – mais pas seulement –, depuis une vingtaine d'années :
 - à travers les candidatures concurrentes pour accueillir les grandes compétitions sportives (coupes du Monde, jeux olympiques, régates...),
 - à travers de grandes manifestations industrielles ou culturelles (expositions universelles, capitales de la culture européenne, label de classement au patrimoine mondial de l'Humanité...).

Une fonction majeure de la ville : l'habitat

Et, à côté de ces fonctions économiques et culturelles, essentielles pour la vitalité de la ville, cette autre fonction majeure : l'habitat.

¹⁰ Daniel PINSON, *Des banlieues et des villes*, Paris, 1992.



III. 10 : Les bidonvilles dans le monde (Le Monde diplomatique, *Manière de voir*, n°114 – 2010-2011)

III. 11 : Le bidonville de Nanterre (Mouvement de l'Habitat social)

La seconde photo, publiée dans les années 1970, dit bien l'importance de l'habitat dans la ville : son manque (le bidonville et sa solution d'urgence en béton : le grand ensemble), phénomène planétaire.

Le logement occupe en effet, dans une ville moyenne française (mais c'est assez général), la plus grande partie de l'espace urbain (la moitié – 400 m²/800 m²/ménage), le reste étant réservé à la production, la consommation, les loisirs et les déplacements.

Cette même photo dit aussi l'enjeu de l'habitat, en termes de ségrégation et d'inégalité sociale. La loi sur l'insalubrité de 1970 (Loi n° 70-612 du 10 juillet 1970 – dite Loi Vivien –, Loi tendant à faciliter la suppression de l'habitat insalubre) a permis d'éradiquer la plupart des bidonvilles en France.

Mais aujourd'hui, l'indignité (le logement indigne) s'est déplacée : elle s'est substituée au logement insalubre pour gagner ce qui dans les années 1960 était conçu comme le summum du confort. On voit ainsi apparaître les ghettos dans les grands ensembles et ce mot repoussoir, longtemps exclu, en France, des discours politiques comme des études savantes, en vient à s'imposer tant la réalité révélée par les enquêtes en apporte les preuves ¹¹.

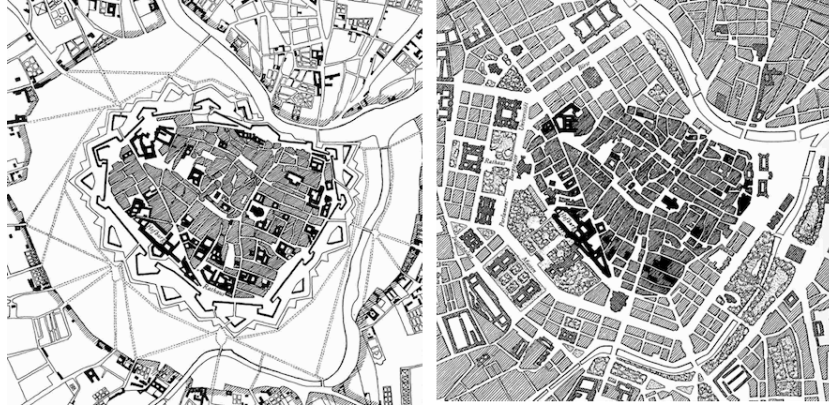
Ces considérations sont encore plus lourdes de sens si l'on aborde la question de l'habitation de fortune à l'échelle planétaire comme le montre bien la carte élaborée pour le Monde Diplomatique (*Manière de voir* n°114, 2010-2011), où l'Afrique occupe une place peu

¹¹ Jean-Marc STEBE, Hervé MARCHAL, *Mythologie des cités Ghetto*, Paris, 2009 ; Luc BRONNER, *La loi du Ghetto, enquête dans les banlieues françaises*, Paris, 2010.

enviable et ce sous-titre d'un récent livre du sociologue américain Mike Davis : *De l'explosion urbaine au bidonville global* ¹².

La forme de la ville

Après les fonctions, passons à la forme de la ville.



III. 12 : Le *Ring* de Vienne construit au-delà de sa dernière enceinte, à l'emplacement d'une zone non aedificandi...

Ces très beaux plans de Vienne (avant et après le Ring – l'anneau –) ont été établis par l'architecte historien danois Steen Eiler Rasmussen ¹³. Ils mettent en évidence un phénomène remarquable de la fin du XIX^e siècle : le passage de la ville close à la ville ouverte, à la ville diffuse et étalée...

La disparition des fortifications, leur urbanisation (Vienne, à la fin du XIX^e, avec son fameux Ring, Paris vers 1920, avec la ceinture des HBM ...) donnent lieu à de grand débats, car il s'agit d'une réserve foncière précieuse : à Paris, à l'occasion des élections municipales de 1908, on assiste à une lutte farouche entre les partisans des espaces verts et ceux des logements sociaux (les HBM, Habitations à Bon Marché qui ont précédé, de 1894 à 1950, les HLM).

12 Mike DAVIS, *Le pire des mondes possibles*, Paris, 2006.

13 Steen Eiler RASMUSSEN, *Villes et architectures*, Paris, 1984 (Ed. originale : 1949).



Ill. 13 : Affiche pour les élections municipales de 1908, en faveur de parcs à l'emplacement des anciennes fortifications (Archives de la Ville de Nantes)

En liant la ville et ses banlieues, l'urbanisation de la ceinture sonne la fin de la ville close, d'un modèle pluriséculaire : circulaire, fermé, quadrillé (*cardo, decumanus* : Axes Rivoli-Champs Élysées/bd St Michel-Bd Haussmann), centré (Île de la Cité). C'est, au-delà du rattachement des faubourgs, le développement des banlieues (1^{ère}, 2^e couronnes : la Ceinture rouge, les « mal lotis »...), puis la rurbanisation (la colonisation urbaine des villages proches de la grande ville), enfin la périurbanisation (l'occupation des interstices entre les villages rurbanisés et la grande ville, et la dispersion des habitations au gré des opportunités que font apparaître la densification des réseaux viaires, la formation des centres secondaires (grandes surfaces commerciales), des réseaux d'alimentation en eau et en énergie, la déprise des terres agricoles.

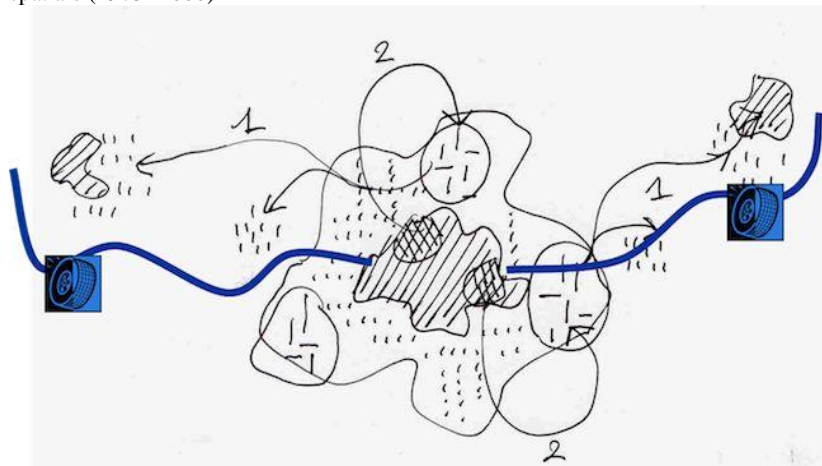
Avec cette dispersion, cet étalement et la mobilité des ménages, après les années 70, on voit ainsi apparaître le modèle de l'urbain diffus. Ce processus n'aurait pas existé sans l'élévation du niveau de vie à la fin des Trente glorieuses, avec le double salaire dans les

ménages, l'accession à la maison « particulière » et la possibilité d'achat d'une voiture individuelle. On assiste ainsi à une profonde redistribution du parc du logement, à une progressive dilution urbaine, mais aussi à une ségrégation plus marquée (1975 -2000) :

- avec l'arrêt de la rénovation de quartiers péricentraux et la fin de la construction des grands ensembles (années 1970),
- avec le mouvement d'accession à la maison individuelle (rurbanisation et périurbanisation) et la réhabilitation de certains quartiers dans les centres anciens (avec une gentrification latente : des catégories sociales aisées ont tendance à remplacer les populations pauvres de ces quartiers réhabilités),
- avec le regroupement familial des immigrés (après une courte vacance dans les grands ensembles, années 1980) et l'attribution massive de logements sociaux à ces familles (avec une ghettoïsation latente dont certains pensent qu'elle n'est plus aujourd'hui, sous ses formes modernes, une situation seulement nord-américaine).

J'ai essayé de représenter ce phénomène au moyen de ce croquis :

Ill. 14 : Représentation de l'étalement urbain sous l'effet de la mobilité sociale et spatiale (1975 -2000)



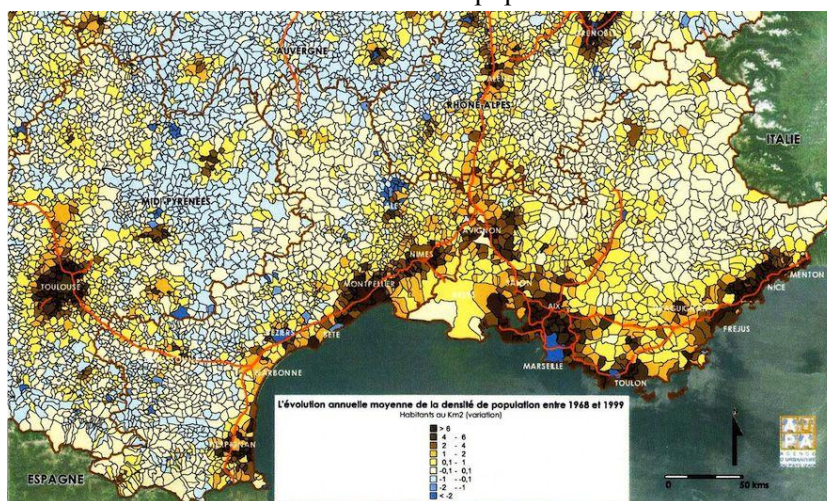
Légende :

- l'accession à la maison individuelle (rurbanisation et périurbanisation) des classes moyennes inférieures venues des grands ensembles est représenté par la flèche 1,
- le regroupement familial des immigrés venus des centres anciens (plus tard réhabilités) vers les grands ensembles délaissés par les classes moyennes inférieures est représenté par la flèche 2.
- en bleu les autoroutes et voies rapides

À l'échelle régionale des territoires, on peut dès lors établir, comme l'a fait l'AUPA (Agence urbaine du Pays d'Aix) une carte des

gains et pertes de population des communes des régions bordant la Méditerranée. Elle donne à voir une nouvelle image des territoires avec :

- des communes, représentées en bleu, qui se vident (grands centres urbains et petites communes de la campagne profonde),
- des zones périurbaines, représentées en brun, qui en reçoivent le solde et accroissent d'autant leur population.



Ill. 15 : Évolution des communes en termes de population entre 1968 et 1999 (carte élaborée par l'AUPA)

Cette évolution entraîne des conséquences désormais connues :

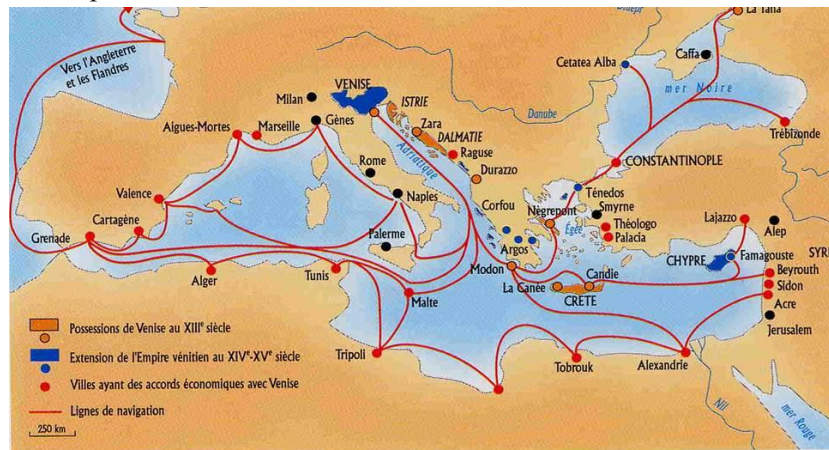
- en matière d'évolution des services, une tendance à la disparition des équipements publics et du petit commerce, dans les communes rurales éloignées, d'une part, et l'apparition, en périphérie des villes et souvent à proximité des axes et nœuds autoroutiers, de grands centres commerciaux, qui engendrent la formation de nouvelles centralités...
- en matière de déplacements : la dispersion de l'habitat impose aux péri-urbains le recours au véhicule individuel, faute de transports en commun efficaces (fermetures de lignes de chemins de fer, organisation difficile de la desserte en autocar)...

Je reviendrai plus loin sur l'incompatibilité de ce modèle avec la perspective d'un urbanisme durable.

La gouvernance des territoires

J'en viens à présent à mon 6^e thème, celui de la gouvernance, qui a sans doute plus à voir avec vos préoccupations. Le terme, assez récent, vient de la science politique, via l'économie et la culture anglo-saxonne, et il concerne l'administration des choses humaines : les hommes et leurs territoires notamment, d'une manière qui, plus adaptée à l'évolution démocratique des pays avancés, appréhende la question du pouvoir d'une manière moins monolithique. Une telle approche semble pertinente, ne serait-ce qu'avec, d'une part, les décentralisations et la répartition plus subtile des compétences, et, d'autre part, l'expression démultipliée de contre-pouvoirs, qu'une démocratie ne peut ignorer.

Pour aborder cette question, je procèderais volontairement, à la fois pour y réfléchir plus librement et envisager cette question avant tout en urbaniste, à un décalage historique, en m'appuyant sur l'exemple de Venise.

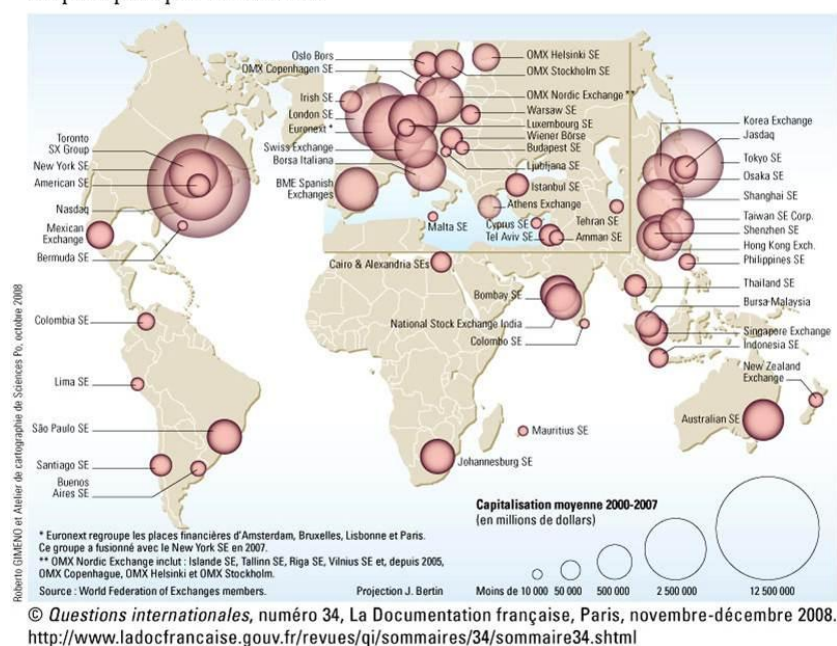


III. 16 : La République de Venise et la Méditerranée (Le livre scolaire)

L'histoire de la « Sérénissime » nous aide à comprendre que la ville n'est pas dissociable de son « économie-monde », pour reprendre l'expression de l'historien Fernand Braudel. Cité-État, République dirigée par une oligarchie de marchands, Venise exerce sa domination, construite à la faveur du transport des Croisés vers le Moyen-Orient, sur le commerce en Méditerranée. Forte de ses comptoirs et de ses colonies, elle défend cette domination contre la concurrence des Génois et la montée en puissance de l'empire ottoman. En période de déclin, Venise se repliera sur son arrière-pays, mais son recul est inéluctablement annoncé lorsque le monde sort de ses bornes méditerranéennes (1492) pour s'ouvrir vers le « Nouveau Monde ».

Or ce « Nouveau Monde » n'est en fait que le préambule du monde d'aujourd'hui, celui de la globalisation et, comme le titre l'un des derniers numéros de la revue *Urbanisme*, celui de la ville financiarisée¹⁴. La planète Terre, après avoir été colonisée et partagée, jusqu'au XIX^e, par les grandes nations européennes (Espagne, France, Angleterre) est désormais devenue un monde totalement ouvert, et, comme nous le montre la carte ci-après, la puissance des places financières (le trio NYC, Tokyo, London¹⁵) rivalise désormais avec les états (les revenus de la mégapole de Tokyo sont équivalents à ceux de la France – autour de 1500 milliards de dollars en 2001 - !)

Les principales places financières



Ill. 17 : Les principales places financières dans le monde (*La Documentation française*)

14 *Urbanisme*, N° 304, mai-juin 2012.

15 Saskia SASSEN, *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton, 1991.



III. 18 : L'Urbain en 2000
(*Le Monde diplomatique*, revue citée)

Au demeurant, on le remarquera avec cette autre carte, et c'est un signe de grandes inégalités, cette puissance ne se conjugue pas automatiquement avec le nombre d'habitants. Les places financières sont aujourd'hui associées aux grandes puissances économiques du monde capitaliste développé.

Ainsi, à toutes les échelles, du global au local, le monde du mouvement, des échanges, de la délocalisation, de « l'accélération », dit le philosophe-sociologue de l'École de Francfort Hartmut Rosa¹⁶... s'est substitué aux mondes de la sédentarisation, des installations (*settlement*). Parce que la mondialisation a sorti les villes et les États de leur aire d'influence, provinces ou empires, elle pose la question de la gouvernance, et ce à toutes les échelles : la crise de l'€ comme la gestion des services dans un « bassin de vie » nous le montrent avec insistance ! Ce sont là des questions de gouvernance interscalaire (entre cités et planète), qui ne sont pas sans effets sur l'aménagement des villes et des territoires, mais leur complexité et leur spécificité en fait aussi un domaine nouveau que je laisserai à la réflexion des politistes¹⁷.

Une « science » des plans de ville ?

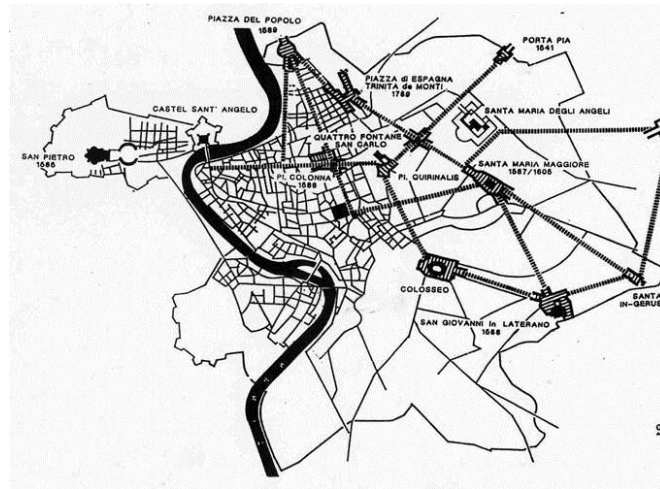
J'en arrive donc au 7^e thème, celui de la ville et de son aménagement, celui de la disposition des fonctions dans cet espace qui est toujours, normalement, quelque part, marqué par l'esprit du lieu fondateur.

Je l'illustrerai en introduction au moyen de deux documents, séparés dans le temps, à l'évidence, mais aussi dans l'approche :

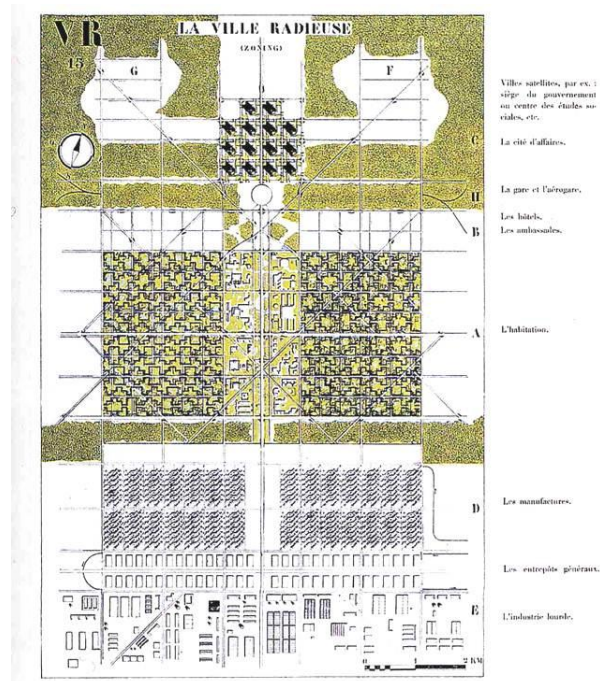
16 Hartmut ROSA, *Accélération et aliénation*, Paris, 2012.

17 Gilles PINSON, *Gouverner la ville par projet*, Paris, 2009.

- le plan baroque (et pragmatique) du pape Sixte Quint pour Rome au XVI^e siècle,
- le dessin atopique et utopique de la ville de 3 millions d'habitants de Le Corbusier.



III. 19 : Le Plan de la Rome baroque par le pape Sixte Quint (Charles Delfante)



III. 20 : La ville Radieuse par Le Corbusier (1935)

Ces plans expriment l'action volontaire qu'est l'aménagement et/ou l'urbanisme. L'Aménagement est un mot ancien, né au XIV^e siècle, qui est passé du langage commun, pour parler de construction, à celui de l'administration et de l'économie, pour fixer la place des activités dans l'espace urbain. La langue française lui a associé, au début du XX^e siècle, un néologisme : le mot « urbanisme » (Pierre Clerget, 1910), en réalité peu utilisé dans les mondes anglo-saxon comme germanophone.

Ces derniers disent plutôt *Städtebau* et les anglophones distinguent de manière plus détaillée les différentes pratiques de l'aménagement, notamment :

–l'*urban planning*, qui s'occupe des fonctions, économiques notamment,

–l'*urban design*, qui s'occupe de mise en forme des opérations.

L'urbanisme est désormais une pratique, voire une discipline, qui s'est autonomisée assez récemment, avec l'apparition des grandes villes industrielles dont la croissance appelait à la fois la nécessité d'une meilleure connaissance de leurs dynamiques urbaines et la création d'outils permettant de mieux maîtriser cette croissance.

Certes, il existait auparavant un « urbanisme de fait », qu'on pourrait appeler, d'une certaine manière pour paraphraser l'architecte italien Aldo Rossi, une « architecture de la ville »¹⁸ : un pouvoir fort, autocratique, s'appuyait sur un corps d'architectes, puis d'ingénieurs pour organiser la ville, l'accompagner dans les périodes d'intense poussée d'urbanisation. Parfois, le projet ne se limitait pas à la création d'un quartier nouveau ou au réaménagement de certaines parties de la ville. Il pouvait être guidé par une vision d'ensemble qui annonce l'urbanisme moderne. Le plan de Rome par le pape Sixte Quint (XV^e), celui du Major L'Enfant pour Washington (XVIII^e) et celui de Haussmann au XIX^e, participent de cette orientation...

On peut apparenter ce courant pragmatiste au courant culturaliste, identifié par l'historienne Françoise Choay¹⁹. On peut aussi y placer Henri Prost (auteur des plans des villes nouvelles du Maroc colonial avant la première guerre mondiale). Les aménagements nouveaux prennent en compte la ville existante. Cette conception n'est pas celle du courant fonctionnaliste ou utopique, dont le chef de file sera Le Corbusier. Son Plan de Ville Radieuse (1935) dit bien la posture du Mouvement moderne et de sa théorie portée par la Charte d'Athènes : une certaine ignorance voire une franche négation de la ville historique (de l'espace réel, concret...), une séparation stricte des

18 Aldo ROSSI, *L'architecture de la ville*, Paris, 1981 (Ed. originale : 1966).

19 Françoise CHOAY, *Urbanisme, utopies et réalités*, Paris, 1965.

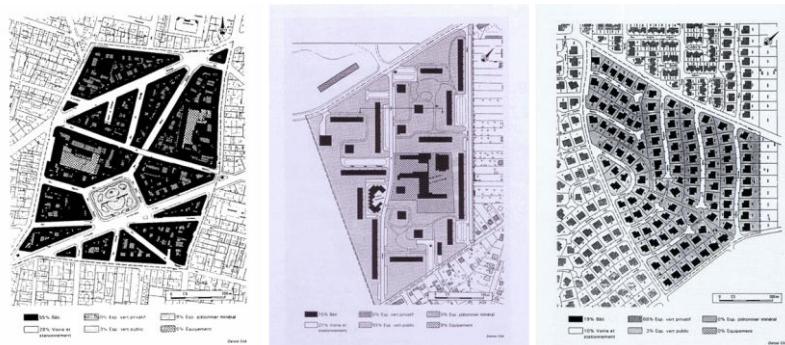
fonctions (affaires en haut, habitat au milieu, production en bas, dans le plan de la Ville Radieuse, présenté plus haut).

C'est ce courant qui s'est imposé dans de nombreux pays, au lendemain de la seconde guerre mondiale, en particulier en France, inspirant notamment les grands ensembles et les ZUP (Zones à Urbaniser en Priorité). Il a été l'urbanisme de la société que Le Corbusier qualifiait de « machiniste » et l'automobile personnelle y occupe effectivement une place essentielle, sans aller jusqu'à ces projets d'autostrade habitée proposés par Le Corbusier, entre les deux grandes guerres, tant à Rio qu'à Alger. Mais ce modèle est entré en crise dans les années 1970, à la fin des trente glorieuses, et si le véhicule personnel s'est maintenu comme mode de transport dominant, l'urbanisme horizontal des périphéries pavillonnaires, bien connu de l'Amérique du Nord, et théorisé par l'architecte Frank Lloyd Wright dans *Broadacre City* (1934), s'est substitué à l'habitat vertical prôné par Le Corbusier. Alors que les ZUP formaient un dernier rempart contre la dispersion urbaine, l'étalement urbain s'est en quelque sorte presque librement exprimé, affirmant en quelque sorte les limites de planification urbaine et l'incapacité de l'urbanisme moderne à anticiper l'évolution des modes de vie.

L'étalement urbain contre la ville durable

Différentes recherches ont montré que ce modèle de développement urbain, même s'il répondait aux attentes d'une majorité des habitants, ruinait, en se généralisant, les valeurs qui étaient à son origine, en particulier la recherche de nature et de calme. Fondé sur une utilisation intensive de l'automobile personnelle et un habitat individuel grand consommateur de foncier qui contribue à augmenter la longueur des réseaux et à porter atteinte aux paysages, il conduit de plus à des formes urbaines coûteuses en énergie, comme l'a fort bien montré une étude de Jean-Pierre Traisnel :

III.
21 :

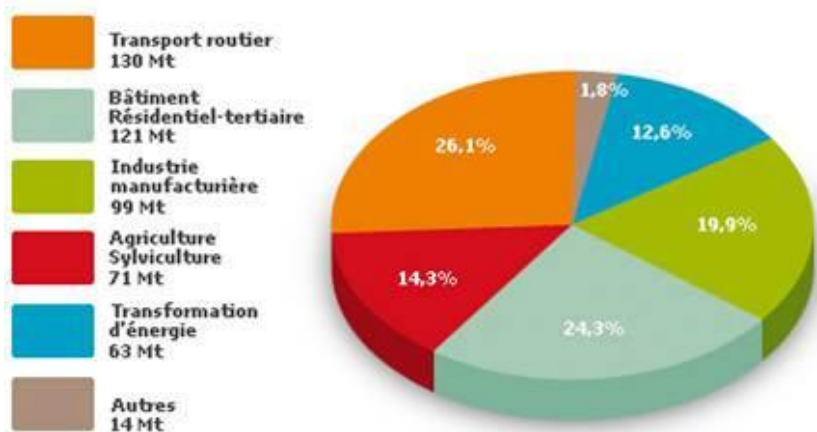


Consommation d'énergie et densité/dispersion urbaine (J.-P Traisnel, CNRS, 2003)

<i>Energie (kWh/m²)</i>	<i>Paris</i>	<i>Grand ensemble</i>	<i>Pavillonnaire</i>
Chauffage (RT2000)	87,5	77,0	103,5
Rénovation (*)	5,2	12,1	15,0
Déplacements	57,3	155,8	167
Autres	74,5	74,5	74,5
Total	224,5	319,4	360

Un questionnement est alors apparu, dès les années 1990, interrogeant la relation entre transport et habitat, d'une part, et le réchauffement climatique, d'autre part. Si la dégradation environnementale n'est pas réservée à la ville - l'agriculture y ayant aussi sa part -, sa contribution, par les activités industrielles, mais aussi par la densité de l'habitat et de la circulation, pèse d'un poids incontestable : la ville d'aujourd'hui concentre en effet une population urbaine qui a cru de manière exponentielle au XXe siècle (3 des 6 milliards d'êtres humains au seuil du 3^e millénaire) et elle produit, comme le montre ce graphique de l'ADEME, l'essentiel des gaz à effet de serre et des déchets.

> Emissions de CO₂ dans l'air en France : 498 Mt



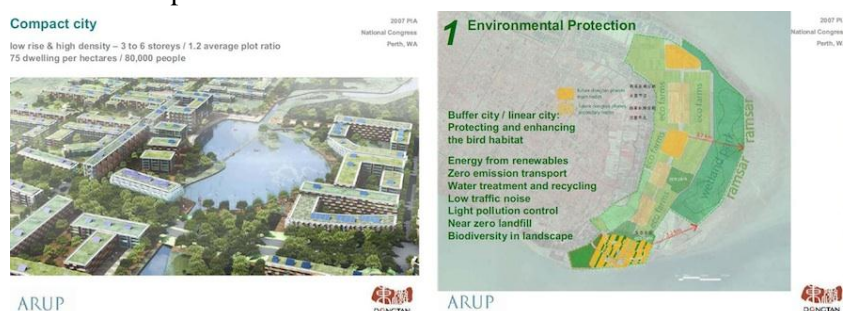
III. 22 : Les émissions de CO₂ en France (ADEME)

Certes la question n'est pas exactement nouvelle, déjà soulevée par la première conférence de l'ONU sur l'environnement, en 1972, inaugurée par le même Canadien, Maurice Strong, qui pilotera la Conférence de Rio en 1992, initiatrice du principe de développement durable pour les générations futures.

On sait que la bataille est loin d'être gagnée (comme vient de le montrer Rio + 20) :

- entre les pays riches qui rechignent à se serrer la ceinture,
- les pays en développement, notamment les BRIC (Brésil, Russie, Inde, Chine), qui ne voient aucune raison pour ralentir leur marche vers une modernité à l'occidentale.

Certes les villes, partout dans le monde, expérimentent des solutions, isolats urbanistiques de développement durable : les écoquartiers (tel que Dongtan à Shanghai, conçue par le BE britannique ARUP), mais souvent sans que les Etats²⁰ ne prennent véritablement les dispositions nécessaires à une échelle plus large (nationale, métropolitaine...) pour réduire les effets destructeurs de la surproduction et de la surconsommation, dont David Harvey a montré qu'elles constituaient des tendances autoalimentées pour accélérer la rotation du capital financier²¹.



Ill. 23 : L'écoquartier de Dongtan à Shanghai (Bureau d'Étude ARUP, Londres).

Sans doute, en dehors de sa dimension économique, la résolution écologique du problème se pose-t-elle pourtant principalement aux niveaux les plus élevés, de manière globale, d'une part, en ayant recours, par exemple, à d'autres sources d'énergie que les fossiles dont l'exploitation effrénée (aujourd'hui les gaz de schiste) ravagent des régions entières et, au niveau des vastes zones urbanisées, d'autre part, où il serait nécessaire de combiner :

- une action sur les transports pour réduire la part du véhicule individuel,
- une ouverture raisonnée et limitée à l'urbanisation pour répondre à une demande forte de logements et économiser la ressource foncière et les infrastructures,

20 sauf, et seulement dans une certaine mesure, l'Europe.

21 David HARVEY, *Le capitalisme contre le droit à la ville*, Paris, 2011.

–une requalification des espaces urbains, publics notamment, pour y faire revenir une nature qui en a été chassée, et dont les urbains sont terriblement en manque.

Ce ne sont là que certaines des initiatives à engager pour faire que la ville de la modernité tardive soit plus habitable que ne l'ont été les immenses cités de la modernité classique.

Bibliographie

- Braudel, Fernand (1985), *La Méditerranée*, Paris.
 Bronner, Luc (2010), *La loi du Ghetto, enquête dans les banlieues françaises*, Paris.
 Choay Françoise (1965), *Urbanisme, utopies et réalités*, Paris.
 Davis, Mike (2006), *Le pire des mondes possibles*, Paris.
 Gravier, Jean-François (1947), *Paris et le désert français*, Paris.
 Harvey, David (2011), *Le capitalisme contre le droit à la ville*, Paris.
 Lavedan, Pierre, *Histoires de l'urbanisme, Antiquité, Moyen âge* (1926),
Renaissance et temps modernes (1941), *La ville contemporaine* (1952), Paris.
 Mumford, Lewis (1961), *La cité à travers l'histoire*, Paris.
 Pinson, Daniel (1992), *Des banlieues et des villes*, Paris.
 Pinson, Gilles (2009), *Gouverner la ville par projet*, Paris.
 Rasmussen, Steen Eiler (1984, Ed. danoise : 1949), *Villes et architectures*, Paris.
 Rosa, Hartmut (2012), *Accélération et aliénation*, Paris.
 Rossi, Aldo (1981, Ed. italienne : 1966), *L'architecture de la ville*, Paris.
 Sassen, Saskia (1991), *The Global City, NYC, T, L*, Princeton.
 Stébé, Jean-Marc et Marchal, Hervé (2009), *Mythologie des cités Ghettos*, Paris.
 Weber, Max (1982, Éd. allemande : 1921), *La ville*, Paris.

Liste des illustrations

- Ill. 1 : Le Plan d'Aix-en-Provence par Cundier (1680) (Archives de la Ville d'Aix-en-Provence)
 Ill. 2 : Les Aires urbaines identifiées par l'INSEE en 1996
 Ill. 3 : Grandes aires urbaines et aires urbaines métropolitaines en France (INSEE, 2011)
 Ill. 4 : Le classement des villes de l'Agence A.T. Kearney (USA) prenant en compte d'autres critères que celui de la population
 Ill. 5 : les différentes enceintes de Paris au cours des âges (S.E. Rasmussen)
 Ill. 6 : Squat d'un immeuble dans le quartier du Marais (Mouvement de l'Habitat social)
 Ill. 7 : Plan de Nîmes au XVIIIe : ses traces et tracés (Archives de la Ville de Nîmes)

- III. 8 : Le Creusot des Schneider au XIX^e siècle (Archives de la Ville du Creusot)
- III. 9 : L'ancienne gare d'Orsay (aujourd'hui Musée du XIXe où sont ainsi entremêlés voyage, culture et mémoire) (Musée d'Orsay)
- III. 10 : Les bidonvilles dans le monde (Le Monde diplomatique, *Manière de voir* n°114 – 2010-2011)
- III. 11 : Le bidonville de Nanterre (Mouvement de l'Habitat social)
- III. 12 : Le *Ring* de Vienne construit au-delà de sa dernière enceinte, à l'emplacement d'une zone non aedificandi (S. E. Rasmussen)
- III. 13: Affiche pour les élections municipales de 1908, en faveur de parcs à l'emplacement des anciennes fortifs (Archives de la ville de Nantes)
- III. 14 : Représentation de l'étalement urbain sous l'effet de la mobilité sociale et spatiales (1975 -2000) (D. Pinson)
- III. 15 : Évolution des communes en termes de population entre 1968 et 1999 (AUPA, Agence urbaine du Pays d'Aix)
- III. 16 : La République de Venise et la Méditerranée (Le livre scolaire)
- III. 17 : Les principales places financières dans le monde (La Documentation française)
- III. 18 : L'urbain en 2000 (Le Monde diplomatique, déjà cité)
- III. 19 : Le Plan de la Rome baroque par le pape Sixte Quint (Charles Delfante)
- III. 20 : La Ville Radieuse par Le Corbusier (1935)
- III. 21 : Consommation d'énergie et densité/dispersion urbaine (Jean-Pierre Traisnel, CNRS, 2003)
- III. 22 : Les émissions de CO2 en France (ADEME)
- III. 23 : L'écoquartier de Dongtan à Shanghai (Bureau d'Etudes ARUP, Londres)