



HAL
open science

Des banlieues et des villes, dérive et eurocompétition

Daniel Pinson

► **To cite this version:**

Daniel Pinson. Des banlieues et des villes, dérive et eurocompétition. Les Editions de l'Atelier (anciennes Editions ouvrières), 271 p., 1992, Collection Portes ouvertes, Laurent Laot, ISBN : 2-7082-2986-9. halshs-01526302

HAL Id: halshs-01526302

<https://shs.hal.science/halshs-01526302v1>

Submitted on 20 Dec 2019

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.

DANIEL PINSON

DES BANLIEUES ET DES VILLES
DERIVE ET EUROCOMPETITION

Editions Ouvrières, 1992

INTRODUCTION

La ville est un objet bien difficile à saisir : concentration inégalée d'espaces et d'hommes qui vivent le moment présent, elle est en même temps sédimentation incommensurable d'histoire. Mais son avenir pose encore plus de questions que son présent et son passé : la ville est-elle l'acheminement inéluctable de la société, puisque les campagnes rétrécissent comme peau de chagrin ? Depuis les temps les plus reculés le devenir de la ville n'a cessé d'interroger les hommes, dans son gouvernement comme dans sa forme matérielle, et, si bien des cités idéales restent archivées dans les cartons à dessins, bien d'autres ont aussi inspiré les villes d'aujourd'hui, leurs édifices, leurs quartiers et leurs jardins les plus magnifiques comme leurs zones les plus anonymes et les plus désolées. Car c'est bien là une autre caractéristique de la ville : cette difficulté qu'a l'homme à la discipliner. Elle reste imperturbablement un mélange d'ordre et de désordre : les efforts d'intelligence et d'invention de son créateur n'arrivent jamais à bout de la dégradation qui vient la frapper et des excroissances parasitaires qui surgissent sans crier gare. Parce que la ville est

la "chose humaine par excellence", comme l'a dit Claude Lévi-Strauss, elle se trouve être aussi la plus inattendue et la plus imprévisible. Mais l'homme ne peut se satisfaire de cette situation : ainsi envisagée, la ville, donc la vie, sont éminemment exposées à la maladie ou à l'émeute, à l'épidémie, à l'autodestruction et à la mort. La politique et l'urbanisme, gouvernement ancien des citadins-citoyens et science jeune du développement urbain, sont alors les moyens de réguler l'activité et l'essor de la ville, des groupes qui y vivent et des espaces qui contiennent leurs occupations. L'urbanisme est précisément né à la fin du XIX^{ème} siècle, en ces temps où la ville européenne connaissait une croissance inconnue jusqu'alors.

En même temps que la ville croissait, elle ne cessait d'aller plus loin dans la complexification de la vie urbaine. La ville, rassemblée pour produire, multipliait l'invention des objets techniques pour ses habitants, développait la consommation, entraînant le monde urbain dans une sophistication insoupçonnée de perfectionnements divers, dont bénéficiaient tant la sphère domestique que la sphère publique. Mais, à l'image de la société inégale qu'elle abritait, la ville était, pour reprendre une expression devenue célèbre, "la projection dans l'espace" de la division de la société, avec ses nantis, "sans logis" et ses "mal lotis". Tandis que ces ségrégations s'accroissaient, à l'image du domestique qui avait disparu de la maison de maître, salarié dans quelque usine des périphéries, l'urbanistique mit en œuvre le projet d'une ville faite de zones fonctionnelles séparées, dissociant le travail de l'habitat, céda aux perspectives grandioses qu'annonçait la production de masse : la circulation urbaine fut pensée pour la voiture, le logement de masse pour le robot ménager. Les parcelles d'humanités que contenaient la ville furent oubliées dans la production des grands ensembles, et l'univers machinique des rêves démiurgiques de

la ville rationnelle s'est bientôt, avec la crise, retourné contre les populations qui y avaient été casées. La ville est aujourd'hui cette addition de quartiers historiques riches d'une cité convivialement édifiée et de quartiers anonymes paupérisés d'une ville bureaucratiquement planifiée ; c'est de cette dichotomie brutale qu'elle essaie aujourd'hui de sortir en retrouvant les linéaments d'une culture urbaine complexe, hors de portée des dogmes réducteurs.

Cette ville, en mouvement, est le sujet ce livre, non pas envisagée comme un outil technique, comme un système descriptible en tant que succession de formes, pouvant faire l'objet d'un classement, ou comme une structure cristallographique, composée d'unités élémentaires additionnées, ou comme un ensemble d'unités de population comptabilisables. Ces visions parcellaires amputent la réalité de la ville, nient sa globalité de complexe matériel, humain et culturel, oublient sa dynamique, ses logiques intelligibles comme ses moteurs secrets et inattendus. Nous n'épuiserons donc pas ici l'être ville, mais nous essaierons de le saisir dans l'entrelacement

des aspects nombreux qui la qualifient en pointant les multiples interactions qui rendent insatisfaisante toute réduction analytique.

Qui dit mouvement dit aussi histoire, en tout cas perspective historique, non pour le seul plaisir de cette histoire qui remplit de ses traces la ville, mais parce que l'histoire est à la ville ce que l'habitus est à l'homme, une tendance si profonde qu'il finit toujours par en sourdre une bribe dans la vie présente et les projets d'avenir. La ville d'aujourd'hui, sous tous ses aspects, ne peut se comprendre hors de son passé, qui reste autant le substrat de ses formes matérielles que celui de ses formes de gouvernement. Toutefois l'histoire ne sera jamais en soi la quête ce livre, qui porte sur la ville présente, mais une des clés de compréhension de son état présent ou d'une tendance future.

Car la ville dont nous nous occuperons ici est celle d'aujourd'hui, en France, aspirée dans un tourbillon qui l'entraîne hors de l'hexagone, dans la mégapole européenne en voie de formation. Après le temps de la croissance démesurée des "Trente glorieuses", après les blessures de la crise économique apparue dans les années 75, la ville est elle-même soumise à une nouvelle crise profonde, à une tendance centrifuge, qui propulse en avant ses quartiers d'affaires et son centre historique, reconquis, vers les sommets de l'excellence européenne et laissent sur place, foudroyés par la misère, les quartiers modernes de la société fordiste révolue. Le premier mouvement est inspiré par le credo d'une issue économique de la crise par la construction de l'Europe et le développement des industries de pointe : il fonde la perspective d'une ville-entreprise, susceptible à moyen terme de sortir les parties les plus meurtries de la cité de leur isolement externe et de leur déchirement interne sans cesse grandissants. En attendant, ces quartiers en attente d'avenir vivent des

expédients d'une politique solidariste de la ville, laissant en friche l'énergie débordante d'une jeunesse en mal d'exploits, de réalisations et d'aventures.

CHAPITRE 1

VILLES DE FRANCE, DANS L'HISTOIRE, EN EUROPE, DANS LE MONDE

Ancienneté du fait urbain en France - prégnance des réseaux, des sites de fondation - génie du lieu - l'essor urbain de la fin du moyen âge - rapport villes : campagnes - cités marchandes - rôle des guildes et des corporations - bastides du midi - Renaissance, influence italienne - réalité profonde de l'Europe - découverte du Nouveau monde - Compagnie des Indes - les ports - essor industriel et urbain du XIXème - ville malade - fondation de l'urbanisme comme science, urbanisme et art urbain - urbanisation folle du Tiers-Monde - domination planétaire du fait urbain.

Il y a quelques années, peut-être deux décennies, l'avenir de la ville était encore pensé sans faire référence à son histoire : elle constituait un boulet pesant que la ville devait traîner, dont elle se débarrassait de temps à autre ou qu'elle laissait de côté provisoirement pour ne penser qu'à ses projets futurs et les édifier sur des terres vierges, conquises sur une campagne qui était elle aussi reléguée dans les archives du passé. Les historiens s'occupaient de traiter cette matière obscure, tandis que les techniciens et les politiques - qui ignoraient largement les premiers - dressaient les plans de quartiers nouveaux pour une société qui n'en finissait pas, en tout cas en Occident, de se laisser bercer par les plaisirs de la consommation.

A l'ombre de cette fièvre consummatrice, agitant des populations déruralisées et des familles éclatées, le spectre de la mémoire, la nostalgie des racines réapparaissaient, passant de la curiosité touristique - encore recherchée par une société en mal de voyage et d'exotisme - à la réappropriation patrimoniale par un corps social en quête de pays et de ressourcement.

Entre temps la croissance de la ville, au lieu de l'embellir, l'avait rendue méconnaissable, défigurée même dirent certains. L'histoire revint en force dans la vie présente, des quartiers menacés de disparaître furent sauvés in extremis ; on s'aperçut que la ville future ne pouvait faire abstraction de ses parties les plus anciennes, qu'elles étaient son coeur et son âme et que sa croissance ne pouvait ignorer ce qui constituait sa personnalité profonde. Finalement la ville nouvelle devait composer avec la ville ancienne, la continuer, la prolonger et non l'ignorer - voire la détruire - retrouver ce génie du lieu qui avait produit son originalité, sa différence, son attachement, l'avait inscrite dans son territoire, tirant de lui d'innombrables avantages dont l'origine est perdue au plus profond de la mémoire et façonnant en retour ce site pour l'adapter aux conjonctures nouvelles.

Désormais, on ne peut plus parler de la ville, de la ville qui bouge et qui se prépare à l'avenir, sans évoquer son passé. Dans la nouvelle conception de la modernité que nous vivons aujourd'hui - qui parle de futur, d'Europe, qui a vu, au

tournant des années 90, les frontières de cette Europe éclater, le monde impénétrable de l'Est s'écrouler et s'ouvrir, et avec lui s'effondrer un système qui promettait la justice et la prospérité, sans pouvoir l'accomplir - la mémoire, les valeurs du passé constituent un ensemble de repères indispensables pour tempérer l'incertitude que créent autant de bouleversements. Ils garantissent ce minimum de stabilité dans un monde où le prévisible ne l'est plus précisément. Et la ville reste sans doute pour la communauté cette matrice de sécurité collective, comme l'est la maison pour la famille, en dépit des poches d'insécurité qu'elle voit apparaître, mais précisément dans ces quartiers situés à l'écart et sans rapport de configuration avec la ville historique, la "vraie ville".

Alors est-il possible d'échapper à une rétrospective minimale sur l'histoire de la ville ?

Colonies romaines en Gaule

L'ancienneté de fondation semble donner à la ville ce respect, cette dignité, ces lettres de noblesse, l'affirmation d'une identité qui n'est pas sans rapport avec la recherche que font les individus sur leur arbre généalogique. Les villes du Sud de la France, disposent de ce privilège particulier, en premier lieu Marseille, la cité phocéenne, mais aussi Nîmes qui possède des monuments romains dans un état de surprenante conservation et même d'actuelle utilisation - comme l'amphithéâtre grâce à un vélum d'une grande légèreté -. Et l'on pourrait citer bien d'autres villes moins prestigieuses et plus petites qui ne reflètent pas aujourd'hui l'importance de la cité d'établissement premier, telle Vaison-la-Romaine. Ce privilège de l'antériorité dans la fondation, que les villes du sud doivent à leur proximité avec le monde antique méditerranéen, trouve néanmoins quelques échos dans des villes

plus éloignées, avant-postes de la conquête de la Gaule telles que Saintes.

Mais, au-delà de cette fierté que trouvent les villes actuelles à dire l'ancienneté de leur fondation et à en montrer les vestiges encore solidement dressés, il est intéressant de noter à quel point ces premiers établissements humains ont marqué la forme de la ville, plus précisément son noyau initial, souvent central, à quel point ils ont dessiné le réseau urbain et structuré le territoire qui l'a reçu. Cette remarque est surtout pertinente pour le sud-est de la France et secondairement pour l'est dans une direction qui aboutit à Trêves en Allemagne. Ainsi la perdurance de ce réseau, la superposition quasi systématique des grandes villes actuelles avec les villes de l'Empire romain nous donne la mesure de la solidité du choix des hommes de l'Antiquité pour édifier leur cité. On connaît, par l'architecte militaire du temps de César, Vitruve, mais aussi par d'autres auteurs, les principes de nature pratique et rituelle, qui guidaient la fondation des villes. Cet acte revêtait en effet un caractère

sacré, qui empruntait beaucoup à la tradition étrusque: la fondation de Rome par Romulus en constitue l'illustration la plus saisissante, à la fois réelle et mythique. Le vol des oiseaux, favorable ou "sinistre", décide de l'emplacement de la ville. Une petite fosse est alors creusée, le "mundus", qui reçoit une motte de la terre des ancêtres : elle indiquera le coeur de la ville. Ensuite viendront deux opérations non moins ritualisées: la délimitation et l'orientation. La première consiste à tracer les limites de la cité avec une charrue au soc de cuivre, tandis que la seconde met en place les deux axes médians structurant la forme de la ville, la reliant au cosmos : l'axe nord - sud appelé "cardo" et l'axe est-ouest dénommé "decumanus". Une résille de rues, espacées d' environ 50 à 100 mètres, viendra ensuite s'appuyer sur les deux axes principaux pour former les "insulae", les îlots recevant les maisons. A l'intersection du "cardo" et du "decumanus" sera placé le forum, centre géographique de la ville, en même temps que centre politique et religieux de la vie citadine.

Ensevelies sous les couches urbaines successives, résultats des destructions, démolitions, reconstructions et réaménagements, les fondations initiales marquent donc profondément encore bien des villes, en particulier la trame viaire de leur noyau central : c'est le cas aussi bien de Paris, de Bordeaux que de Toulouse. Ce constat, valable à l'échelle des quartiers centraux, l'est aussi à l'échelle plus réduite de certains îlots : ainsi, à Tours, l'amphithéâtre n'a pas la présence physique, en élévation, qu'il conserve à Nîmes et à Saintes, mais ses fondations ont guidé l'érection ultérieure des habitations et le tracé circulaire des rues qui les bordent.

Dans certains cas, le centre de la ville actuelle ne coïncide plus avec son emplacement initial. Le cas de Lyon est à cet égard intéressant. Fondée en 43 avant J.C., un an après la mort de César, la ville est installée à la rencontre de deux voies gauloises, celle qui relie le Rhin à la Méditerranée et celle qui conduit du Léman à la façade atlantique. A leur croisement existait un village celte, perché sur la colline de Fourvière. La colonie romaine fut édifiée à cet endroit, clos de murailles dont on a seulement localisé les portes. Un certain nombre d'hypothèses ont été émises sur l'emplacement du "cardo", du "decumanus" et du forum, mais les couches successives des constructions ultérieures masquent les traces de cette fondation romaine dont il ne reste que les vestiges du théâtre et de l'aqueduc. La situation stratégique de Lyon, après la soumission des Gaules, explique son essor : capitale de la Lyonnaise, elle se trouve également à la jonction des deux autres provinces soumises, la Belgique et l'Aquitaine ainsi qu'avec la Narbonnaise, conquête plus ancienne. Par son importance, elle devance Narbonne, Nîmes, Trêves et Vienne, autres grandes villes de la Gaule romaine. Sous la poussée de sa croissance, Lyon a dû sortir de son enceinte - l'antique fondation de Fourvière semblant même avoir été abandonnée - pour investir les quartiers de l'actuel centre-ville, à la confluence de la Saône et du Rhône, mieux situés en regard de l'activité fluviale.

Si Lyon déborde de l'enceinte initiale, bien des villes de la Gaule romaine semblent s'inscrire sans difficulté à l'intérieur d'un périmètre fortifié trop vaste pour elles. La raison en est souvent le déclin qui les frappe avec la crise économique et politique du Bas Empire et la menace plus pressante des invasions germaniques : Autun et Avenches, parmi les plus excentrées au nord et par conséquent les plus exposées, illustrent une telle régression. Au III^{ème} siècle l'édification de murailles de protection se généralisent : Bordeaux s'inscrit par exemple dans un rectangle bordant la Garonne, à l'intérieur d'une enceinte sensiblement plus réduite que la ville antique (450 m x 700 m) . Dans ce cas le tracé des remparts n'est pas sans rapport avec le damier initial qui structurait la ville antique et bien d'autres villes ont aussi guidé la forme de leur enceinte pré-médiévale sur ce type de résille orthogonale (Orléans, Soissons, Le Mans, Evreux...). Cette configuration n'est pourtant pas unique: Grenoble, Périgueux, Limoges, Reims ont été entourées d'une muraille de forme circulaire, tout en contenant, comme c'est précisément le cas pour Reims, un tracé intérieur révélant très nettement le "cardo" et le "decumanus" romains et le réseau des voies quadrillées qui les accompagnent.

On considère en général, ajuste titre semble-t-il, que la ville a connu, après la chute de l'Empire romain d'Occident, entre le IV^{ème} et le IX^{ème} siècle , une nouvelle période d'ombre : on cite encore le cas d'Autun dont la superficie habitée passe entre ces deux dates de 200 à 10 hectares. Les riches se retranchent dans leurs domaines, au milieu de leurs terres, laissant les villes exangues aux bons soins des évêques de la toute jeune chrétienté. Là encore le sud-est occupe une place essentielle : c'est à Lyon et à Vienne qu'apparaissent les premières communautés chrétiennes. A leur tête les évêques seront aux avant-postes pour assurer la survie des villes et leur défense contre les invasions qui seront, celles-ci, arabes, normandes ou sarrazines.

Villes médiévales, productrices et marchandes

Ainsi le IV^{ème} siècle inaugure-t-il, d'une certaine manière, ce qui sera plus tard un moment essentiel de la civilisation urbaine, modèle original contrastant avec la ville de l'antiquité, la ville médiévale, organisée dans un premier temps autour de sa cathédrale et de son chapitre.

Les premières "ecclesiae" (basiliques) s'érigent au V^{ème} siècle. Elles sont en général édifiées dans des quartiers populeux, sensiblement à l'écart du centre et souvent à proximité de l'enceinte. Cette situation, plus qu'un manque d'espace à bâtir, révèle la place des communautés chrétiennes à l'époque de leur formation initiale. A Lyon, la primatiale Saint-Jean est placée en bordure de la Saône, en contrebas de la colline de Fourvière. Certains textes poétiques en décrivent la beauté et en suggèrent le décor de mosaïque ; d'autres lieux de culte viendront plus tard l'accompagner dans d'autres quartiers périphériques.

Après la désagrégation de l'Empire romain, miné par la crise interne et harcelé par les invasions "barbares" (Rome tombe en 410), les villes sont confrontées à une situation de grande instabilité. Le pouvoir politique se recompose sur les restes des institutions romaines. Les évêques chrétiens gagnent en autorité en dépit des incertitudes territoriales qu'entraîne la rivalité des tribus venues d'au delà du Rhin (Burgondes, Visigots, ostrogots. Francs, Lombard...). La christianisation des chefs francs tempère toutefois les antagonismes entre les évêques - qui prennent de plus en plus en charge la conduite des affaires profanes de la cité - et les comtes représentant le fragile pouvoir royal franc - auxquels incombe la frappe de la monnaie -. Mais souvent les alliances familiales finissent par confondre comtes et évêques. Au demeurant, l'évêque, proche de ses fidèles, réussit à préserver les intérêts du peuple des villes, comme le montre par exemple un différent entre l'évêque Grégoire de Tours et le roi Childebert lors de la révision du rôle des impôts de la ville de Tours. La simple invocation de la mémoire de Saint Martin, moine fondateur de Moirmoutier (IV^{ème} siècle) - établissement monastique typique de cette période - suffit pour convaincre le Roi.

A l'instabilité du royaume franc, s'ajoutent au IX^{ème} siècle les raids normands à l'ouest du pays et ceux des Arabes, puis des Sarrasins dans le sud. Ce sont surtout les villes côtières qui subissent ces opérations de pillage, mais Paris comme d'autres villes de l'intérieur, connut aussi plusieurs attaques successives.

Avec le XI^{ème} siècle et la fin des invasions s'ouvre alors une ère plus propice au développement urbain. Malgré les violentes rivalités opposant les grands féodaux pour la possession de la couronne de France et les importants contrastes ethniques qui marquent le royaume, une stabilité territoriale relative s'installe. Elle permet le déploiement de la production agricole, l'essor du commerce et de l'artisanat, et donne ainsi naissance à une vie urbaine très affaiblie, retranchées derrière ses murailles.

Un certain nombre de villes purent connaître ainsi un nouvel élan, donner naissance, hors de leur enceinte, le long d'une voie d'accès ou à proximité d'un établissement monastique, à de nouveaux faubourgs, eux-mêmes ceints de nouvelles fortifications. Par ailleurs d'autres agglomérations se créent dans l'environnement immédiat d'une grande abbaye isolée ou d'un château : tels sont les cas de Cluny et de Loches, et de bien d'autres cités, en particulier là où le réseau gallo-romain n'avait qu'une faible densité.

On assiste en effet, au cours de cette période, à un basculement lourd de conséquences dont l'origine est due à la modification du flux d'échanges. Alors qu'auparavant dominait le commerce méditerranéen, entre rive orientale et occidentale, ce sera désormais l'axe vertical qui relie la Méditerranée d'une part, la Manche et la Baltique d'autre part, qui s'imposera, préfigurant déjà la fameuse banane

bleue, cette immense mégapole structurant l'Europe de demain. Ainsi Gand et Bruges renaissent des cendres de l'incendie normand pour devenir de grands centres urbains rivalisant avec Milan et Venise.

Complétant et dépassant cette fervente polarité religieuse qui avait aidé les cités à traverser les épreuves successives de l'effondrement de l'Empire romain des invasions "barbares", puis des raids normands et des razzias arabes et sarrazines, le rôle économique, productif et commercial des centres urbains va rapidement s'affirmer, annonçant la puissance des corporations d'artisans et des guildes de marchands. Avec le bourg, mot d'origine germanique désignant une construction fortifiée, et par extension une agglomération rurale ou une excroissance urbaine (faubourg), va apparaître le bourgeois, représentant d'une classe sociale qui comptera désormais d'une manière essentielle dans l'histoire de la société.

La forme urbaine aussi témoigne pour la ville médiévale d'un mode de croissance à partir de l'économie : la mer, le fleuve et le port à côté de l'édifice épiscopal ou cathédral, voire castrai sont des générateurs essentiels du tissu urbain : l'édification des maisons suit le tracé de la mer marchande ou les bords de la rivière et de ses bras, s'ajustant plus volontiers aux aléas topographiques du site qu'à une géométrie fondée sur des rituels d'orientation ou des techniques de rangement militaire. Ainsi tendent à dominer dans le réseau viaire les configurations linéaires, plus souvent sinueuses que rectilignes, engendrées par une édification le long d'une voie de transit importante, ou encore la configuration "radioconcentrique", issue d'extensions successives autour d'un noyau urbain central. Cette morphologie urbaine contraste nettement avec celle des colonies romaines, mais aussi avec celle des créations purement militaires que seront à la fin du Moyen-Âge les bastides du sud-ouest de la France. Fondées pour contrôler des territoires secoués par les hérésies, les rivalités féodales ou franco-anglaises (comme en Guyenne-Gascogne), les bastides reprennent le principe quadrillé du camp militaire déjà utilisé par les Romains. Montauban, Montpazier, Aiguës Mortes constituent les exemples les plus connus de ce type urbanistique.

Un autre signe de la croissance par l'économie est illustré par la structuration des rues et des quartiers en fonction du type d'activité économique, artisanale ou commerciale, souvent les deux à la fois. Ainsi les marchands et artisans du même métier ouvrent leurs échoppes sur la même rue ou le même ensemble de rue. Ceci nous est encore familier, car bien des rues des centres anciens de nos villes conservent le nom des activités de l'époque médiévale. Les maisons urbaines reflètent également ce système économique et social : boutique au rez-de-chaussée, logement du maître-artisan ou commerçant à l'étage, et en "galetas", sous les combles, chambres des ouvriers et apprentis. La maison Kammerzel, située près de la cathédrale de Strasbourg, est le type exemplaire et achevé de l'architecture domestique de la fin du

Moyen-Age : rez-de-chaussée en pierre avec larges ouvertures en arc surbaissé, superstructure à colombages en bois richement sculpté établie sur trois niveaux encorbellés. En fait ces architectures nous sont familières puisque beaucoup de nos villes conservent un cœur historique datant de l'époque médiévale; et pourtant nombreux ont été les incendies qui les ont ravagés, entraînant par la suite, dans la plupart des villes, l'interdiction des constructions à pans de bois.

Ajoutée à l'utilisation du bois, matériau igniphile s'il en est, la densité des constructions est aussi pour beaucoup dans la propagation des incendies : les maisons sont très serrées, les rues très étroites, assombries par les encorbellements successifs. C'est que dans la ville médiévale, enserrée dans ses remparts - car elle a encore besoin d'assurer sa défense -, la surface constructible n'est pas à la mesure de la croissance démographique et économique. De plus le système de construction à ossature en bois n'autorise pas une hauteur très importante des édifices. Seules les cathédrales - avec les donjons, il est vrai - ont le privilège de la pierre et de la hauteur, comme temple de Dieu, et parce que les maîtres-maçons y déploient les trésors de leur inventivité avec les arcs ogivaux, les arcs-boutants, les flèches et les pinacles. Et si elles se détachent du reste de la cité par la hauteur, elles restent enserrées à leurs pieds dans les murs des maisons qui les avoisinent. La cathédrale manifeste donc essentiellement son élan à l'horizon, lorsque le voyageur ou le pèlerin découvre la ville au détour de son chemin, et en son intérieur lorsque le regard du fidèle appelé par Dieu s'élève vers la voûte. En réalité le dégagement de la base des édifices gothiques est une pratique tardive, née avec l'institution des Monuments historiques, développée au XIX^{ème} siècle par l'écrivain Mérimée et son ami architecte Viollet-le-Duc : en l'occurrence, il s'agira de satisfaire une vision perspective de l'édifice qu'aura inaugurée, nous le verrons, l'art urbain propre à la Renaissance.

Renaissance : le théâtre de la ville

D'une certaine manière la Renaissance constitue un moment fort de l'émancipation urbaine, bourgeoise, même si le pouvoir de l'Eglise et de la noblesse reste souvent dominant sur les plans militaire et politique, protégeant jusqu'à un certain point les affaires bourgeoises, devenant souvent les mécènes d'une vie intellectuelle et artistique qui retrouve dans l'antiquité une alternative au tout puissant dogme chrétien. C'est, en fonction des contextes territoriaux et politiques, l'avènement de la ville et de l'homme libres, par l'octroi des franchises urbaines, conquises soit par la révolte (république de Strasbourg, 1262), soit par la révolution (république néerlandaise, 1609), soit par le compromis du pacte d'alliance. L'homme libre, savant et entreprenant, développe sa puissance qu'il tient non du ciel mais de lui-même, de ses capacités et de son activité, productive, commerciale et même bancaire, depuis que l'usure - jadis strictement condamnée par l'Eglise - est mieux acceptée. Certaines communautés se distinguent sur ce plan, en particulier les juifs et

les lombards. Dès lors cette puissance se manifeste dans le paysage de la ville à travers l'édification des maisons de ville et des sièges de corporation dont la Halle aux draps d'Ypres est peut-être l'un des exemples les plus remarquables. Les beffrois rivalisent alors avec les clochers au nord, tandis que les tours des palais communaux et des demeures bourgeoises disputent avec les campaniles des basiliques au sud.

On situe en général l'architecte du Dôme de Florence, Brunelleschi au passage - à vrai dire bien difficile à établir - du Moyen-Age à la Renaissance: Santa Maria dei Fiore illustre encore cette tension vers la prouesse qui caractérise l'oeuvre du maître-maçon du Moyen-Age. Dans ce travail la valeur esthétique de la ville n'est pas une chose recherchée pour elle-même, elle est le produit résultant mais non intentionnel d'un effort constant de création, d'innovation, de surpassement, d'offrande au Seigneur. Son aboutissement accessoire est cette richesse et cette éloquence plastique - la cathédrale "livre de pierre", écrivait Victor Hugo - dont certains courants esthétiques de la fin du XIXème siècle - issus du romantisme - s'efforceront de retrouver la dimension épique. Un intense débat s'ensuivra au XIXème siècle entre les partisans de l'urbanisme pittoresque, admirateurs de la ville médiévale, et les défenseurs de l'urbanisme classique, zélés de la ville antique.

Au fond cette idée d'une rupture est sans doute, si l'on se place du point de vue de la ville, de sa vie économique et sociale, vraisemblablement surfaite. La Renaissance, comme rupture stylistique substituant la référence de l'Antiquité aux inventions médiévales, ne fait que témoigner de la puissance latente de la nouvelle bourgeoisie, de son émancipation vis-à-vis de l'Eglise, de sa volonté de réhabiliter la culture de l'Antiquité comme culture de la cité libre. La maîtrise des affaires du bas monde qu'accomplit le bourgeois, commerçant et entrepreneur, lui suggère qu'il est en mesure de rivaliser avec Dieu.

La Renaissance est ainsi cette quête de savoir, ce début d'une connaissance qui se construit au dessus de la pratique et à l'écart du dogme religieux. Le maître-maçon devient architecte: certes Brunelleschi reste entrepreneur, mais il préfigure, à travers ces documents spéciaux que sont les plans (comme l'avait déjà fait avant lui Villard de Honnecourt pour la cathédrale de Laon), l'édifice qu'il a l'intention d'exécuter. Par là-même la ville fait partie des objets que l'homme de la Renaissance peut façonner et contrôler. Elle fait aussi partie des projets sur lesquels il peut projeter sa conception et son image idéale de l'ordre, du monde. L'Italie abonde en ingénieurs militaires et en architectes qui répondent aux sollicitations des princes et des grandes familles en vue de dresser les plans de leur ville idéale. Filarete, architecte au service du Duc de Milan, François Sforza, est devenu célèbre avec le plan étoile de sa cité idéale, Sforzinda. Les seize rues de son octogone étoile convergent vers une place centrale où s'élève le palais ducal.

Ce qui distingue ce plan idéal du quadrillage militaire, c'est déjà la mise en scène perspective qu'il contient : l'idée d'un point de fuite. Deux villes construites par François 1er, l'une et l'autre par des ingénieurs italiens, expriment bien cette évolution : Vitry-le-François en Champagne (1545) reste une simple résille quadrillée, tandis que Villefranche-sur-Meuse à la même date s'inscrit dans un carré dont les voies sont structurées par médianes et diagonales convergeant vers une place carrée. Un tel type de plan entrera dans la tradition urbanistique française : le plan de Washington aux Etats Unis (1790), conçu par le Major français Pierre L'Enfant assume ainsi cette filiation. Ce dispositif urbanistique intègre ainsi les principes de rigueur géométrique d'Hippodamos de Milet, hérité et transmis par les Romains, et l'invention perspective propre à la Renaissance italienne. On peut également y ajouter la recherche des corps géométriques idéaux de la pensée néo-platonicienne : carré, pentagone, hexagone et octogone dans lequel le rectangle n'a pas sa place. Si l'idée de la géométrie rapproche la bastide de Montpazier et Neufbrisach construit en 1700 par Vauban et les distingue ainsi des formes aléatoires des villes non programmées (en particulier beaucoup de villes médiévales), la nature des figures qui les ordonnent les séparent nettement. La rationalité urbaine n'est plus strictement d'ordre pratique, elle inclue une dimension esthétique importante, à laquelle le grand traité d'Alberti ("De re aedificatoria") n'est pas indifférent. La ville est désormais pensée pour être belle dans son ensemble, et l'émotion esthétique n'est plus produite par le seul monument, elle doit aussi émaner des bâtiments qui l'entourent, si modestes soient-ils. Le spectacle est désormais urbain, idée qu'illustreront autant la peinture (Véronèse, Poussin...) que le fameux décor scénique du théâtre de Vicence réalisé par l'architecte padouan Palladio.

Mais cela ne veut pas dire que l'édifice majeur soit pour autant banalisé : on soigne le traitement de la rue, son "alignement", son ordonnance pour mieux l'accompagner, le mettre en valeur. C'est tout le sens des directives du pape Sixte-Quint pour Rome à la fin du XVIème siècle. Sous sa bénédiction naît véritablement la mise en application pratique et systématique de la perspective urbaine : elle inspirera tout l'urbanisme classique et plus tard encore, dans le Paris éventré du XIXème siècle, le Baron Haussmann et ses architectes. A Rome, Sixte-Quint mettait en perspectives les sept grandes églises de la ville, nivellait les rues pour effacer les aspérités qui masquaient les façades frontales des basiliques, redressait ces mêmes voies pour les élargir à dix et douze mètres et pour aligner les façades des maisons qui formaient les cadres perspectifs de cette mise en scène.

Haussmann fera la même opération, mais les temples (comme l'église de la Madeleine) n'occuperont plus qu'une place secondaire par rapport aux gares, espaces d'un autre type de pèlerinage, lieux stratégiques d'une société où s'accélère l'échange des hommes et des marchandises, où le temps est définitivement devenu de l'argent. De la vitesse de rotation du capital dépend désormais l'accroissement de la richesse.

Ainsi les grands édifices, les monuments n'existent plus en eux-mêmes, plus ou moins isolés; ils entrent en dialogue avec la ville, ce qui constitue l'essentiel de son espace construit, c'est-à-dire les maisons, puis les immeubles composés d'appartements superposés, invention tardive du XVIème siècle. Dans les quartiers nouveaux qui se créent dans les grandes villes au XVIIIème siècle et sur les principes urbanistiques du classicisme, les façades d'immeubles sont souvent soigneusement ordonnancées, voire très répétitives, affirmant le goût d'ordre des intendants du Roi. Elles constituent une trame de lecture qui dirige le regard vers le monument mis en perspective ou encore un mouvement enveloppant qui délimite l'espace strictement géométrique de la place au centre duquel s'élève la statue équestre du souverain. Initiée par Ludovic le More, duc de Milan, pour la place du marché de la petite ville lombarde de Vigerano, cette conception trouvera sa consécration dans l'aménagement de nombreux quartiers dans les villes françaises, la place Bellecour à Lyon, les Quinconces à Bordeaux, le quartier Graslin à Nantes, la place Stanislas à Nancy, le Peyrou à Montpellier... A Paris les places des Vosges et de Vendôme en sont de brillantes illustrations, mais aussi l'ordonnance sobre et sévère de la rue de Rivoli réalisée par les architectes Percier et Fontaine sous le premier Empire. L'architecte-voyer, architecte de la ville bien nommé, assure le contrôle de l'ordonnance architecturale de la rue, laissant la liberté au propriétaire et à son architecte de concevoir ce qui se développera au-delà de la façade, par là-même se trouvent physiquement structurés deux types d'espaces coïncidant avec la conception de la démocratie occidentale : l'espace public de la rue, de la vie sociale, l'espace privé du logement, de la vie familiale... La liberté du citoyen-citoyen est ainsi contenue dans sa nécessaire relation à l'autre, et le respect des règles démocratiques, l'appartenance à une société se traduit par analogie dans des règles urbaines affichant d'un immeuble à l'autre l'identité des parties et l'unité du tout. La répétition ordonnancée des façades exprime l'idéal de l'égalité, tandis que celle de liberté - en particulier celle d'entreprendre qui fait varier les conditions sociales - s'exprime dans la décroissance de hauteur des étages : grands appartements, hauts de plafond, à l'étage "noble" au dessus de la rue, appartements de plus en plus petits aux niveaux supérieurs. Cette distribution témoigne aussi du mélange social propre à la ville du XIXème siècle, plus tard compromis par les effets ségrégatifs du zonage.

La Renaissance italienne nous a entraîné au coeur de la ville du XIXème siècle, c'est dire à quel point les principes élaborés à cette époque, et tout particulièrement la vision de l'espace bouleversée par la découverte perspective imprègne désormais notre conception de l'urbain. Principes qui sont spécifiques au monde occidental, mais encore largement étrangers à d'autres sociétés urbaines, comme l'arabe et la japonaise. Ici et là, l'espace traduit d'autres règles, d'autres normes étroitement inspirées tant par le contexte écologique que culturel : là une autre conception du rapport avec la nature, ici une surprotection de la famille.

Vieilles solidarités européennes

En même temps la référence italienne nous rappelle cette solidarité culturelle que nous avons avec ce creuset de la civilisation occidentale, ces continuités qui, derrière les particularismes régionaux, nous rattachent à l'Europe, de la Méditerranée à la Baltique, et font ressurgir après le pansement des blessures qui - tout au long de l'histoire occidentale et mondiale - ont été la conséquence des querelles nationales internes à l'Europe, les liaisons profondes unissant le continent.

Car, au-delà de la forme spécifique de la ville, au-delà du développement de cet art urbain qui participe de la culture citadine, la personnalise, lui donne une figure singulière par cette manière d'adapter des règles communes dans un site unique, il ne faut pas perdre de vue les fils qui guident le flux des échanges et influent sur l'activité urbaine, économique, productive et marchande. On est alors étonné de

voir à quel point la "banane bleue", cette mégapole qui lie aujourd'hui Milan, Francfort et Londres, reprend dans ses grandes lignes les réseaux d'échanges qui structuraient l'Europe vers 1500. Les flux sont en effet intenses entre l'Italie du Nord et la Flandre, le réseau des villes respectives extrêmement serré, autour de Venise (100 000 hbts), Florence et Gênes (50 000 hbts) au sud, et autour de Bruges, Gand et Anvers (50 000 hbts) au Nord. Un autre pôle nordique concurrence le triangle flamand avec les villes libres de la Hanse organisées autour de Lübeck (80 000 hbts). Au centre de l'Allemagne, sur le chemin de l'Italie vers la Flandre, plusieurs cités libres constituent un réseau qui n'a pas d'équivalent sur le territoire français. Strasbourg (50 000 hbts), république depuis 1262, participe de ce réseau avec Metz et Dijon : l'Alsace et la Lorraine ne font pas encore partie du domaine royal. Lyon y occupe une position marginale, tandis que la fonction politique royale de Paris (200 000 hbts) en fait déjà la plus grande ville européenne, perdue comme aujourd'hui dans ce qui préfigure le "désert" français.

Avec le développement du commerce, l'intense trafic des flottes génoise et hanséatique, les villes portuaires prennent un certain essor que la découverte du nouveau monde va encore accroître. La politique de Colbert consolidera aussi ce développement en renforçant la Royale, lui donnant une puissance susceptible de rivaliser avec les flottes espagnole et anglaise et de mieux protéger ainsi l'activité commerciale française. Au nombre des initiatives prises dans ce cadre figure la création de plusieurs ports militaires et arsenaux sur la côte atlantique, tels Brest, Lorient et Rochefort, et de Sète sur la Méditerranée. Cet essor du commerce maritime n'est pas sans expliquer la forte démographie des grandes villes ponuaires au XVIIème et au XVIIIème siècles, surtout Bordeaux et Nantes, qui profitent du commerce avec l'Afrique et le Nouveau Monde, commerce des épices, mais aussi de la vente des esclaves. Bordeaux est ainsi, à la veille de la Révolution, la seconde ville de France

(110 000 hbts) derrière Lyon, rivalisant avec Marseille, et Nantes (80 000 hbts) dépasse Rouen (72 000 hbts), l'une des plus grandes villes du Royaume à la fin du Moyen-Age.

La ville et les épidémies

La référence démographique n'est pas sans interpeller différents facteurs d'augmentation et même de diminution de la population urbaine : celui de l'inirri-
gration en ville et de l'exode rural, celui de la natalité et de la mortalité, autant de déterminations qui entretiennent elles aussi un rapport étroit avec ces deux dimensions de la santé urbaine : sa santé économique et sa santé physique. Cette dernière, précisément, occupe une place considérable dans les fluctuations démographiques qui affectent la ville jusqu'au seuil de notre ère et ce phénomène permet de comprendre mieux toute l'importance que va prendre au XIXème siècle la question de l'hygiène dans la conception de la ville et ses applications. Nous aurons à y revenir...

Ainsi les épidémies de peste furent-elles meurtrières dans les villes médiévales, favorisées par l'entassement urbain, celui des hommes comme de leurs maisons, l'absence de toute répur-
gation, et difficilement enrayées faute de moyens de lutte médicale et hospitalière contre la contagion. Les épidémies de 1348 et de 1440 sont de ce point de vue citées comme particulièrement mortifères. Une accalmie semble ensuite s'installer, sans qu'on puisse en apprécier très exactement les raisons. Mais ces dernières ne relèvent pas essentiellement, de toute façon, ni d'une amélioration de l'organisation urbaine, ni de progrès sensibles de la médecine. Seul le développement et la généralisation des hospices religieux permettent quelques soins et un accueil des malades. Et pourtant de véritables hécatombes continuent de frapper périodiquement la population urbaine: Lyon perdit ainsi en 1628 40 000 habitants, soit la moitié de ses habitants et Aix en Provence vit sa population chuter de 28 500 hbts en 1700 à 16 600 lors de l'épidémie de peste de 1720. Moins graves par la suite - celle qui frappa Paris en 1832 (choléra) fit néanmoins plus de 18 000 morts -, les épidémies rappelleront sans cesse à l'ordre les Etats et les maires, qui institueront, d'abord en Angleterre, puis en France, autour des années 1850, un certain nombre de lois concernant l'hygiène de l'habitat urbain.

Ces lois auront un effet considérable sur l'aménagement de la ville, en créant un réseau d'égout. en instituant la répur-
gation (initiative du préfet Poubelle sous le Second Empire, en réalisant le traitement et l'adduction d'eau potable en remplacement des puits, souvent très pollués à la fin du XIXème siècle, en diffusant et en prescrivant les installations sanitaires dans les immeubles et maisons neuves (invention des "lieux", des water closet et de la chasse d'eau). Fortement incidentes sur l'équipement technique de la ville, ces lois et leurs attendus éthiques et médicaux

auront également une influence considérable sur la conception urbanistique de la ville. La perspective de la Renaissance ouvrait les rues pour instituer l'art urbain, le spectacle des monuments et l'ordonnance architecturale sensée symboliser la solidité de l'ordre social, le XIX^{ème} siècle va de nouveau les ouvrir pour y faire passer l'air, favoriser une ventilation évacuant les germes morbides, ajoutant à cette nouvelle forme d'ouverture l'aura de l'action philanthropique. A l'occasion ces larges ouvertures faciliteront la soldatesque qui aura à réduire les révoltes du prolétariat urbain à la fin du XIX^{ème} siècle.

La ville industrielle

Avec le XIX^{ème} siècle précisément, nous entrons dans l'ère de la ville industrielle : la cité manifeste dans l'évolution de son paysage, de ses activités, les changements introduits par la révolution scientifique et technique. Dans les années 1830 la multiplication des machines à vapeur s'accompagne de l'érection d'innombrables cheminées de briques et les nuisances occasionnées par certaines industries dissocient progressivement les quartiers destinés à l'habitation des quartiers réservés aux usines. Une réglementation urbaine datant de 1810 classe désormais les établissements industriels en fonction de leurs "insalubrité et incommodité". Une rupture s'effectue dans la ville occidentale: le modèle de la ville médiévale, plus ou moins prolongé dans la ville classique, qui mélangeait activité artisanale et habitat, commerce, manufacture et résidence, tend à être remplacé par un dispositif de séparation fonctionnelle qui sera plus tard systématisé dans la théorie du zonage et donnera les ZUP, les ZIL et autres ZPIU...

L'essor de cette activité industrielle modifie considérablement les rapports de la ville et de la campagne. Cette dernière pourvoit la croissance urbaine qui atteint un rythme considérable dans certaines grandes villes. L'équilibre antérieur du réseau urbain en est profondément modifié, surtout à partir des années 1850: Paris accentue son poids démographique (1806 : 580 000 hbts - 1851 : 1 274 000 hbts -1911 : 4 275 000 hbts), de même qu'un certain nombre de grandes villes de province, Lyon (109 000 - 177 000 - 558 000), Marseille (111 000 - 195 000 - 490 000), Bordeaux (90 000 - 130 000 - 334 000), Nantes (74 000 - 96 000 - 188 000), Toulouse (50 000 - 93 000 - 191 000), Lille - Roubaix - Tourcoing. Leur population est ainsi souvent multipliée par deux, trois, voire cinq pour Paris, tandis que celle des petites ville semble stagner ou même dans certain cas régresser.

Confirmant les premiers indices de cette différenciation, elle-même sensible à l'inégal essor industriel, la structuration du réseau urbain est confortée par la création des chemins de fer. Comme aujourd'hui son passage contribue à isoler ou au contraire à lier des villes qui ne l'étaient auparavant que par les routes et les chemins vicinaux. La gare devient, à l'égal de la halle dans la ville du Moyen-Age, un pôle urbain

considérable que le tracé des rues et des avenues, reconnaissant son importance pour la ville moderne, saura mettre en valeur. Les gares créées au XIX^{ème} siècle constituent encore de nos jours le centre de quartiers restés très vivants : il donne au train ultra moderne qu'est le TGV un accès à la centralité urbaine que lui envient ces gares d'un mode de transport encore plus rapide: les aéroports.

Deux autres facteurs, l'un politique, étatique et territorial, l'autre industriel contribuent à la modification du réseau urbain. C'est d'une part la réforme administrative qui suit la Révolution, instituant en particulier les départements et les préfetures, et d'autre part la localisation de certaines industries essentielles à proximité des ressources minières. Des villes secondaires, mais relativement importantes, prennent ainsi naissance comme la préfeture de Vendée, Napoléonville, future La

Roche sur Yon, ville à quadrillage militaire et Le Creusot, ville d'industrie sidérurgique implantée à proximité des gisements de houille et de fer du Charollais, où la marque patronale des Schneider imprégnera fortement le territoire urbain, la conception de son tracé, la position de ses édifices centraux comme la configuration et la différenciation du logement ouvrier.

Ville et logement populaire

Le Creusot nous introduit ainsi à cette question essentielle que sera au XIX^{ème} siècle, et surtout dans sa seconde moitié, le problème de l'habitat social. En effet, si les lois sur la salubrité tempèrent les abus des propriétaires fonciers, qu'a si bien caricaturés Daumier, elles ne donnent pas de solution à la crise du logement. Or sa réalité est mise en évidence par les enquêtes sur la santé menées au XIX^{ème} siècle par de nombreux médecins dans la plupart des grandes villes. Ce problème occupera de manière importante aussi bien un certain patronat éclairé que nombre de leaders du mouvement socialiste naissant. A la Renaissance, les ingénieurs et les architectes, en même temps hommes de savoir universel, avaient conçu la ville du Prince, ville d'ordre et de beauté, au XIX^{ème} siècle, les médecins, ingénieurs, philosophes et écrivains imagineront la ville industrielle harmonieuse, mettant le profit au service de la paix et de la justice. "Les 500 millions de la Bégum" de Jules Verne, écrit en 1879. met en scène France-Ville, "cité modèle" créée dans l'Etat américain de l'Orégon par le Docteur Sarrazin. Elle s'oppose à Stahlstadt, la cité de l'acier fondée par le chimiste Herr Schutze, "le plus grand fondeur de canon des deux mondes". Derrière un antigermanisme de circonstance, se dessinent ainsi deux modèles urbains. Celui de la ville où l'énorme usine crachant de noires fumées domine des "villages d'ouvriers, aux petites maisons de bois uniformes et grises" et celui de la ville où L'on n'en finirait pas si l'on voulait énumérer tous les perfectionnements hygiéniques". Dix règles sont imposées pour la construction des maisons: elles sont individuelles, isolées sur un lot

de terrain, et présentent diverses sortes de dispositions, toutes plus ou moins ingénieuses et futuristes dans la meilleure inspiration vernienne, toutes également obsédées par la chasse aux miasmes morbides. Zola reprendra ce même thème dans "Travail" (1901) : Beauclair est le nom de la ville moderne construite par le héros fouriériste du roman, Louis Froment. Si ce dernier emprunte largement à la doctrine socialiste de Fourier (1830), il substitue au modèle urbanistique de Fourier, le Phalanstère, "palais du peuple" très inspiré dans sa forme architecturale du Versailles de Louis XIV, le modèle de la cité-jardin du britannique Ebenezer Howard, modeste employé qui fut le théoricien et le fondateur de quelques Garden City de la banlieue londonienne (Tectworth et Welwyn). Cette version paysagée et pittoresque de la cité populaire connaîtra une grande influence dans toute l'Europe occidentale. Elle constituera ainsi le relais du modèle patronal de la cité ouvrière, dont la conception comme le dessin conservaient de manière excessivement lisible la marque de l'ordre usinier, et trouvera plus tard en France, grâce à l'effort de propagation du Musée social une formulation spécifiquement française. Cette dernière est très bien représentée par la cité-jardin de Suresnes, créée par son Maire Henri Sellier, qui fut Ministre de la Santé publique sous le Front populaire et joua dans l'entre-deux-guerres un rôle essentiel dans l'enseignement et la pratique de l'urbanisme.

A travers ces deux modèles divergents de la maison individuelle en accession et de l'immeuble collectif, nous voyons ainsi apparaître, à la fin du XIXème siècle, autant dans l'imaginaire social et romanesque, dans la pensée politique que dans la réalité pratique, les deux formes concurrentes qui vont façonner les extensions de la ville du XXème siècle, marquer ses périphéries et dresser peu à peu l'un contre l'autre deux courants de la pensée urbanistique, le Mouvement moderne et son dogme de la Charte d'Athènes et divers autres courants, qui pensent la ville comme corps réel et vivant, hors de l'emprise de toute modélisation définitive. Les nécessités de la reconstruction, jointes à cette deuxième vague d'urbanisation qu'a connue la France pendant les trente glorieuses, favoriseront les thèses du Mouvement moderne, simplificatrices, mais efficaces pour produire le logement de masse.

Formation des banlieues

Entre temps, avec l'expansion urbaine, l'accroissement démographique, la production du logement auront surgi les banlieues. Extensions, débordements de la ville-mère dans un premier temps, elles finissent bientôt par ne plus avoir grande parenté avec les faubourgs initiaux dont elles sont souvent issues. L'organisation systématique du territoire après 1793 donne aux municipalités un minimum de

prérogatives (aménagement de la voirie, perception des droits d'octroi...) donnant réalité à leur existence politique et territoriale, prérogatives qui seront largement étendues avec la loi de 1882 : la désignation antérieure du maire par le préfet se voit remplacée par son élection au sein du conseil lui-même. Ainsi le chapelet des communes avoisinant les grandes cités devient-il non plus de simples annexes de la ville, mais d'autres cités voisines, administrant leurs affaires selon une ligne orientée par les intérêts des catégories de populations nombreuses qu'elles contiennent. Cette réalité engendrera un nécessaire dialogue d'agglomération, dialogue fait autant de querelles que d'ententes et de compromis. Il nous faudra en parler.

Deux faits importants pour la formation des banlieues doivent être ici mentionnés. Ils ne sont pas sans effet, l'un sur l'économie urbaine et les enjeux de pouvoir et de territoire, l'autre sur la forme de la ville : le premier concerne l'arrivée de l'industrie, le second la démolition des fortifications. Si certaines banlieues restent, à l'exemple de Versailles, le domaine d'excellence de la villégiature des gens bien

nés ou bien fortunés, d'autres deviennent le terrain de prédilection des nouveaux industriels, qui y trouvent à la fois un espace plus vaste et une imposition moins lourde. Ainsi voit-on se différencier la couronne des banlieues, en particulier à Paris, mais aussi à Lyon et même à Bordeaux et Nantes. L'autre fait remarquable concerne les fortifications et surtout, en dehors de la capitale, celles des villes situées à proximité des frontières. En effet, si les enceintes médiévales disparaissent dans bien des localités après la Révolution, elles sont par contre plus longtemps conservées, ou reculées et reconstruites, autour de Paris et d'un certain nombre de grandes villes telles que Lille et Metz. La capitale se voit ainsi pourvue, entre 1841 et 1845, d'une enceinte nouvelle de 36 km qui coupe le territoire des communes limitrophes en deux et occupe en épaisseur un espace de 300 mètres de large, soustrayant plus de 2000 hectares à la construction. Leur inutilité ultérieure justifiera leur démolition et la libération d'une couronne destinée à la construction des HBM de la ville de Paris après la Grande Guerre (14 -18).

La ville coloniale

En évoquant du fait urbain au XIXème siècle, il n'est plus possible de parler des villes en France sans donner la mesure des dépendances plus nombreuses qui lient désormais la France au monde et à son empire colonial. Tandis qu'aujourd'hui l'internationalisation encore plus poussée semble resserrer les rangs des nations européennes, le XIXème siècle les voyait se diviser pour le contrôle de leurs empires respectifs. Tandis que l'Inde et l'Egypte s'inscrivaient dans l'aire d'influence anglaise, l'Afrique du Nord et de l'Ouest était sous la "protection" ou la domination française, intégrées ainsi à des systèmes hégémoniques dont les effets divers : territorialisation

artificielle, pouvoirs inféodés, bureaucratie sans limite, argent sublimé ne sont pas près de se dissiper.

Mais cette extension territoriale a aussi laissé ses traces, et dans une large mesure effacé, brisé, anéanti d'autres réalités propres aux peuples qui vivaient dans ces contrées. A côté de la ville initiale, ou sur son emplacement même, d'autres villes sont nées : l'urbanisme colonial a largement tailladé la médina de Constantine, comme celle de Tlemcem. L'administration directe établie en Algérie a produit des événements urbains sur le mode haussmannien et qui quelquefois lui sont antérieurs - la Place d'Armes date de 1832 -. Seul le Maroc a échappé, grâce à la politique "indigène" ambiguë du Général Lyautey, Résident général, à ce massacre urbain : Fès, Marrakech, Rabat-Salé n'ont pas eu à subir le syndrome de la supériorité du modèle urbain occidental. Mais l'eupérianisation de l'Afrique s'est faite malgré tout : Casablanca conçue par l'architecte-urbaniste Henri Prost (1912...) constitue l'expérimentation à grande échelle de la science urbanistique naissante.

Avec Prost la ville est désormais appréhendée dans sa globalité: ce n'est plus seulement l'ajustement de la ville existante, son extension partielle par la création de quartiers nouveaux, répondant à des échéances et à des délais d'exécution maîtrisables, prévisibles, c'est véritablement une vision de la ville à long terme qui est désormais pensée et expérimentée, une planification à l'échelle de la ville. Ainsi naît l'urbanisme prévisionnel : Tony Garnier, Prix de Rome rebelle de 1898, admiré par Le Corbusier, lui donne sa forme utopique dans son projet de "Ville industrielle" de 1904, envoi de Rome peu conforme aux reconstitutions de villes antiques élaborées habituellement par les pensionnaires de la Villa Médicis, tandis qu'Henri Prost lui donnera figure concrète dans la cadre de la création des villes nouvelles que lui avait confiée le Résident général Lyautey. Il saura en faire profit en 1932 pour l'aménagement de la Région parisienne.

Tandis que le modèle urbain de la ville arabe, la médina, régressait de façon définitive, devenant progressivement ces quartiers d'extrême pauvreté qu'ils sont aujourd'hui, tandis surpeuplés accueillant les campagnes vidées par l'urbanisation folle du Tiers-Monde, une configuration urbaine encore différente du modèle européen surgissait dans le Nouveau Monde. Chicago en constitue l'exemple premier, bientôt suivi par New York et finalement imité jusque dans les grandes villes européennes à l'image du quartier de la Défense. Le gratte-ciel est sa figure emblématique et symbolique, et l'on n'arrête pas de s'étonner que les premiers immeubles de cette hauteur aient pu être quasiment contemporain de notre Tour Eiffel. Mais une autre dimension essentielle de ces villes nord-américaines, c'est la fulgurance de leur développement et leur cosmopolitisme. La population de Chicago, inférieure en 1840 au seuil des 5000 habitants que certains considèrent comme la frontière entre le village et la ville, dépasse le million cinq cent milles au tout début du

XXème siècle, pour atteindre les trois, quatre millions d'habitants en 1930. Autre caractéristique de Chicago, qui en fait une ville moderne avant l'heure et aussi un véritable laboratoire urbain - il donna d'ailleurs naissance à une école sociologique, l'École de Chicago -, c'est qu'elle est presque essentiellement une ville d'immigrants, italiens, polonais, irlandais, allemands, suédois, russes. Ces populations occupent des aires géographiques particulières sur l'échiquier du plan de Chicago. Fortement hiérarchisées, elles tendent à se déplacer avec le temps - à la façon du célèbre Bronx, ancien quartier juif de New York devenu ghetto noir dans les années soixante de ce siècle -.

Migrations internes, immigrations externes, venant désormais de ce qu'il est convenu d'appeler le Sud, urbanisation fulgurante et principalement dans le Tiers-Monde, tels semblent être aujourd'hui les mouvements de population qui contribuent à faire de notre planète un monde de plus en plus urbain. Le rythme de cette évolution a été relativement lent pendant de nombreux siècles, isolant les villes dans les vastitudes des campagnes. Les concentrations sont désormais en route parallèlement à l'abandon des espaces ruraux, avec ce paradoxe qui veut que les déchets provenant de la consommation urbaine massacrent sans cesse un peu plus les espaces naturels indispensables à la vie humaine et à la vie tout court. Et ce qui est non moins stupéfiant, c'est la rapidité avec lequel ce phénomène d'urbanisation atteint les pays dits "en développement" et que nous dirons "économiquement dominés". New York, Paris, Londres, Tokyo sont ou seront, selon les experts en démographie, bientôt dépassés par Mexico, Sao Paulo, Le Caire, Lagos, Djakarta. En 1984, 34 métropoles avaient plus de 5 millions d'habitants ; en 2025, l'ONU prévoit 93 métropoles de cette taille. Ainsi pour la première fois dans l'histoire de l'humanité le monde comptera vers l'an 2000 plus d'urbains que de ruraux. Mais autre perspective, alors que nos villes européennes bataillent pour accéder au label d'Eurocité, elles seront lilliputiennes en comparaison des villes du Tiers Monde, et ce à la mesure du différentiel d'augmentation de population entre pays du Nord et pays du Sud (1, 39 milliard d'habitants au Nord en 2025 contre 6, 77 milliards au Sud).

La précarité de l'urbanisation actuelle des villes du Tiers-Monde nous interpelle d'autant plus devant cette déferlante de population. L'épidémie de choléra qui a sévi au Pérou montre assez les dangers auxquels sont exposées ces populations, venues d'une campagne ruinée, souvent mise à sac pour le profit des pays riches, sans cultures vivrières susceptibles de nourrir la population locale, rurale et même urbaine, contrainte d'avoir recours aux produits venus d'Occident. Que dire également de la prolifération de ces quartiers construits la nuit, conquis sur des terrains squattés, non équipés en égouts, en eau potable, en électricité, voire même installés dans les cimetières comme au Caire, anticipation macabre de la sombre destinée de ces raillons de ruraux déracinés. On assiste finalement à une "occidentalisation" perverse du monde : après avoir imposé dès l'expédition des conquistadores et le

génocide indien, l'ensemble de ses valeurs par les moyens de la force, l'esclavage aussi bien que la domination coloniale. l'Occident continue de dicter au monde la loi de son économie, de sa monnaie, de ses besoins, de ses modes de consommation, de sa culture et de ses modèles urbains. Le capitalisme des Droits de l'Homme doit procéder à une sévère introspection.

ORIENTATION BIBLIOGRAPHIQUE

- Pierre GRIMAL, *Les villes romaines*, Paris, PUF, "Que sais-je" n°657, 1954.
- Georges DUBY, *Le temps des cathédrales*, Paris, Gallimard, 1976.
- Max WEBER, *La ville* (1921), Paris, Aubier Montaigne, 1982.
- Jean-Claude PERROT, *Genèse d'une ville moderne, Caen au XVIIIème siècle*, Paris-La Haye, Mouton, 1975.
- Victor CONSIDERANT, *Description du Phalanstère* (1848), Paris-Genève, Ressources, 1980.
- Roger Henri GUERRAND, *Les origines du logement social en France*, Paris, Les Editions ouvrières, 1967.
- Christian DEVILLERS et Bernard HUET, *Le Creusot*, Seyssel, Champ Vallon, 1981.
- Jules VERNE, *Les cinq cents millions de la Béguine*, roman, Paris, Hetzel, 1879, réédition Le Livre de Poche n° 2032.
- Emile ZOLA, *L'assommoir*, roman, Paris, Fasquelle, 1877, réédition Le Livre de Poche n° 97.
- Emile ZOLA, *Travail*, roman, Paris, Fasquelle, 1901.
- Ebenezer HOWARD, *Les cité-jardin de demain* (1898), Paris, Dunod, 1967.
- François BEGUIN et alii, *Arabisances*, Paris, Dunod, 1983.
- Collectif, présenté par I. JOSEPH et Y. GRAFMEYER, *L'Ecole de Chicago, Paris*, Champ Urbain, 1979.
- Tom WOLFE, *Le bûcher des vanités*, roman, (1987), Paris, Trad. S. Messinger, 1988, réédition Le Livre de Poche n°6788.
- John F.C. TURNER, *Le logement est votre affaire* (1976), Paris, Le Seuil, 1979.
- Serge LATOUCHE, *L'occidentalisation du monde*, Paris, La Découverte, 1989.

CHAPITRE 2

LA FIEVRE URBANISANTE DES TRENTE GLORIEUSES

Le baby-boom - Un patrimoine locatif social très en retard - La Reconstruction - La politique des grands ensembles - La sarcellite - Les ' /MF - Premiers signes de la crise - Des pratiques de consommation dirigées - L'aberration urbanistique des ZUP - Le chant du cygne des ZUP - Les-villes nouvelles.

Fait paradoxal, ce qui doit être principalement réparé dans la France urbaine d'aujourd'hui, ce n'est pas tant les parties les plus anciennes de la ville que ses parties les plus récentes, tous ces quartiers que l'on a construits à toute allure dans les années 1950 et dans les décennies qui ont suivi. Mais en réalité le paradoxe n'est pas aussi étrange qu'il en a l'air au premier abord. Les quartiers historiques sont en effet ceux dont on s'est occupé avec le plus d'empressement dans les années 75. Coeur traditionnel de la cité, ils concentrent en général les organes du pouvoir de la ville, ou même de l'Etat pour ce qui concerne Paris, de la Région - pas toujours, car leur création est récente - et des préfectures pour nombre de grandes villes de France. Lieux anciens d'exercice du pouvoir urbain, ils sont aussi pour cela pôles d'attraction touristique, étant donné la densité d'édifices prestigieux qu'ils contiennent et, pour toutes les raisons précédentes, zones urbaines à valeur immobilière et foncière élevée, recherchées par les puissances économiques - les banques - et le commerce de luxe. A côté de ces quartiers historiques, il est pourtant des quartiers anciens et centraux dont on s'est moins occupé : le Marais fut de ceux-là avant qu'on ne s'y intéresse et la Goutte d'Or fait aujourd'hui encore partie de ceux qui sont menacés à l'exemple de Belleville et du quartier Italie. Et l'on pourrait trouver en province, à Lille par exemple dans le quartier de Wazemmes, des situations comparables.

En réalité le paradoxe tombe lorsqu'on se penche sur les conditions dans lesquelles ont été construites en France les périphéries urbaines, en particulier la rapidité avec laquelle on a tenté de répondre à un mouvement d'urbanisation qui a dépassé en intensité ce qu'a connu l'essor premier du capitalisme au XIXème siècle. A cela s'est ajoutée l'obsolescence rapide de cette forme urbaine en regard des pratiques domestiques et sociales, l'évolution de ces populations aux destins divergents : une fraction mobile en instance d'accession au pavillon et une population "captive" paupérisée par la crise de 1974 qui n'en finit plus, fixée à demeure dans un cadre urbain sans rapport avec ses pratiques et ses aspirations. Tout cela a produit la désertion partielle de ces quartiers, leur occupation par une partie de population non solvable et des problèmes de gestion accrus pour les organismes HLM qui en sont propriétaires, mais qui retardent sans cesse les opérations minimales d'entretien.

Aujourd'hui la dégradation est telle qu'un redressement paraît difficile : le contentieux est lourd, car à la déroute physique du bâti s'ajoute désormais une stigmatisation fortement imprimée dans les têtes et les coeurs, de ceux qui y habitent comme de ceux qui les évitent.

Comment en est-on arrivé là. c'est ce que voudrait débrouiller le présent chapitre en reconstituant point par point les mécanismes et les modèles qui ont engendré et justifié la politique des grands ensembles, traduisant cet essor économique rarement atteint qu'a vécu la France des "Trente glorieuses".

Le baby-boom

Les années d'après-guerre ont été marquées par ce fait connu, devenu lieu commun, du "baby boom". En réalité cette reprise de la fécondité se prolonge jusque dans les années 70, moment à partir duquel, brusquement, on constate que le niveau de remplacement des générations n'est plus assuré. Entre la fin de la guerre et la décennie 70, la population urbaine passera ainsi de 53% à 75%. Dans cette évolution, il apparaît que l'exode rural contribue faiblement à l'accroissement urbain, sauf, peut-être, pour les régions de l'ouest de la France (Bretagne et Pays de Loire). Par contre l'immigration et le rapatriement d'Afrique du Nord influencent assez fortement l'apport migratoire des villes. Aux populations italiennes et espagnoles de l'entre-deux-guerres succèdent ainsi d'importants contingents de rapatriés, avec une arrivée exceptionnelle en 1962, année de l'indépendance de l'Algérie. Au total ce sera 900 000 rapatriés, puis deux millions d'immigrés, rejoints bientôt par leur famille (1974...), qui viendront s'ajouter aux populations des quartiers populaires.

A l'intérieur de l'hexagone lui-même les inégalités tendent à se renforcer en faveur de la région parisienne, captatrice de population nouvelle, et de l'Est de la France, et surtout de son Sud-Est avec les régions Rhône-Alpes et Provence-Côte d'Azur, tandis que le Centre se dépeuple avec une belle constance.

En fait il semble que la comptabilité urbain/rural masque sensiblement le phénomène très net de récession du secteur primaire (l'agriculture) au profit du secondaire. D'abord parce que les catégories définissant la limite entre le rural et l'urbain apparaissent arbitraires (pourquoi 2000 et 5000 habitants comme ligne de fracture entre ville et village rural ?), et ensuite parce que la mobilité modifie considérablement le rapport du lieu de travail au lieu d'habitat : la rurbanisation, cette urbanisation des bourgs ruraux en périphérie urbaine large, en constitue la traduction nettement manifeste après les années 1970. Cette mobilité fonctionne d'ailleurs autant dans le sens de l'auto-organisation salariale des déplacements vers le lieu de travail que dans le sens de l'organisation patronale du ramassage ouvrier par autocar. Ainsi assiste-t-on à un effacement des frontières entre le rural et l'urbain, tendant

d'ailleurs plus vers une acculturation urbaine des campagnes que vers une urbanisation des espaces ruraux. Celle-ci apparaît en effet se limiter soit au lotissement en greffe des bourgs péri-urbains, soit à la formation de zones de peuplement industriel et urbain, avec un semis de villages industriels très dense : le choletais apparaît un bon exemple de ce phénomène dans l'ouest de la France.

En réalité, par delà les chiffres concernant les apports respectifs de l'exode rural, de l'immigration, du rapatriement, du croît naturel, il faut interroger plus profondément les brutales mutations qui font passer la France de moins de 50% d'urbains avant la guerre à plus de 70% après 1970. Cette rupture contraste avec les situations anglaise et allemande, où l'urbanisation, conséquence de l'industrialisation s'est fait beaucoup plus précocement. Cette différence questionne alors les modèles urbanistiques et architecturaux qui ont été généralisés pour accueillir ces populations nouvelles, et tout particulièrement les grands ensembles.

Immédiatement après guerre, la France est confrontée à la lourde tâche de reconstruire son économie, et en premier lieu son potentiel industriel profondément atteint par les destructions de guerre. L'infrastructure des réseaux routiers et ferroviaires a elle aussi beaucoup souffert, des ports tels que Le Havre et Saint-Nazaire sont en état de ruine totale, des noeuds d'échange ferroviaire, tels que Saint-Pierre des-Corps ou Tergnier dans le Nord, hors d'état de fonctionner. Tergnier illustre dramatiquement la vulnérabilité de ces villes-croisements. Déjà détruite en presque totalité lors de la première guerre mondiale et reconstruite sur le modèle de la cité-jardin, elle est à nouveau totalement dévastée au cours de seconde guerre mondiale et constituera encore un terrain d'expérience pour l'urbanisme, cette fois-ci avec des conceptions qui empruntent largement aux nouvelles théories modernes.

Un patrimoine locatif social très en retard

Mais sur le plan de l'urbanisation la France souffre d'une seconde difficulté : elle est liée au retard accumulé dans le domaine du logement entre les deux grands conflits mondiaux. Les timides politiques de cette période, plus ouvertes à la petite propriété foncière qu'à une politique sociale du logement, ont accusé le retard de la France en matière d'habitat. Après l'élan qui a suivi l'instauration de la loi de 1894 (loi Siegfried) créant les sociétés HBM (Habitations à Bon Marché, ancêtres des HLM), après la loi de 1912 (loi Bonnevay) entraînant les collectivités locales, et en premier lieu les municipalités, dans la production du logement social par offices interposés (à la différence de l'Allemagne qui procède par régie directe), une attitude faite d'attentisme domine après la première guerre mondiale : les lois Ribot et Loucheur favorisent une accession à la propriété qui ne touche qu'une faible partie des couches populaires et le Front populaire, actif dans la remise en route des programmes HBM, grâce aux efforts de son Ministre de la Santé Henri Sellier, maire de Suresnes,

président de l'Office HBM de la Seine, ne parviendra pas à mettre en oeuvre la base d'un dispositif permettant de prendre à bras le corps cette urgente question. Les chiffres montrent de ce point de vue l'écart entre la France et ses voisins anglais et allemand. Alors que leur production annuelle s'élevait en moyenne à 200 000 logements, celle de la France atteignait péniblement les 90 000 unités. On évalue ainsi le déficit français à près de deux millions de logements.

Ce retard s'ajoute donc, au lendemain de la guerre, aux 425 000 logements détruits et au million et demi endommagé. Cette situation apporte l'une des explications qui font de la France le pays par excellence des grands ensembles : prenant conscience de l'importance de son retard, elle s'est donné au lendemain de la seconde guerre mondiale les moyens d'une politique de grande envergure dont la réalisation précipitée, la prise en charge bureaucratique et technocratique et les fondements doctrinaires ne seront pas sans effet pervers. La connaissance de la production urbanistique de cette époque, où le logement a occupé une place tout à fait centrale, sinon dans sa conception, du moins dans les moyens mobilisés, est essentielle pour mieux comprendre certains dysfonctionnements urbains qui ont pour foyer la périphérie.

La reconstruction

Mais dans un premier temps la ville aura du panser ses blessures les plus graves, celles causées par les destructions de guerre. L'économie a la priorité, il faut relever l'appareil industriel endommagé. Dans le domaine du logement, on pare au plus pressé, en assurant un toit aux sinistrés : les bungalows américains requis à cet effet marqueront longtemps les paysages français, de Saint-Nazaire à Longwy. Puis vient la reconstruction ; elle se fera souvent à l'identique, comme à Saint-Malo et dans bien des villes de Normandie, mais elle ne fait que prolonger des initiatives déjà engagées au moment de la paix vichyste avec le Commissariat à la Reconstruction. Le projet conçu pour Orléans par l'urbaniste Jean Royer allait en ce sens dès 1941, recomposant, à partir d'une association syndicale de remembrement, un dispositif d'îlots insérés dans une trame viaire ponctuée de places rectangulaires et circulaires, elles-mêmes situées sur des axes majeurs. La tradition de l'urbanistique classique est, dans ce projet, parfaitement préservée, comme elle le sera encore après la guerre au tout début de la reconstruction. Celle du Havre par Auguste Perret en constitue une version talentueuse, mise en oeuvre par un architecte au sommet de sa réputation, à la fois reconnu par les plus traditionnalistes des architectes, ceux des Beaux-Arts, et par les modernes dont Le Corbusier qui travailla dans son agence. Pourtant la reconstruction du Havre ne paraît pas ressusciter entièrement la densité de vie urbaine contenue auparavant dans le centre de ce vieux port créé par François 1er. L'expérience prouve que la mémoire inscrite dans la pierre, accumulée de siècle en siècle par couches superposées, et visible par petites touches dans les restes de

chaque strate, ne peut être remplacée par une création urbaine conçue en quelques mois, construite en quelques années par un même homme, si brillant soit-il. Sur ce plan des reconstructions produites dans le même contexte, mais à une échelle moins grande, et par conséquent mieux assimilées par le tissu ancien, le montre bien : c'est le cas du vieux port de Marseille, œuvre de Auguste Perret et de Fernand Pouillon.

Une telle remise en état de la ville s'avère laborieuse : il faut tenir compte de la distribution privée de la propriété foncière dans les parties de la ville détruite, négocier avec une foule de partenaires les réaménagements de parcelles dans les îlots recomposés, car la reconstruction constitue aussi une opportunité pour repenser la ville, réviser le dispositif de circulation, repenser les implantations industrielles et portuaires. La reconstruction de Saint-Nazaire entraîne par exemple le déplacement de la gare et la réorientation de l'axe principal à partir duquel est composée la ville : autrefois disposé nord/sud, tracé perpendiculairement au bassin qui accueillait les transatlantiques, donc étroitement lié au port, il sera désormais rejeté plus en arrière et orienté est/ouest, modifiant complètement le rapport de la ville à l'océan.

Longue et difficile, la reconstruction urbaine, même si elle intègre des préoccupations d'avenir concernant le développement urbain, la création de quartiers nouveaux, n'est pas à la hauteur de la reconstruction économique. Tous les efforts sont en effet concentrés sur la production : la libération a galvanisé les énergies, réalisé un consensus national qui n'empêche pas les mouvements sociaux - mais l'appel à l'"intérêt national" en aura raison -, provoqué un bond démographique dont la ville est le bénéficiaire principal. Or la ville n'est plus à même de contenir une population urbaine qui a augmenté de trois millions d'individus entre 1946 et 1954, un rythme trois fois supérieur à ce qu'il avait été de 1921 à 1946. Les enquêtes sur le logement révèlent les modifications structurelles de la société : si le nombre des logements est supérieur à celui des ménages, c'est aussi parce que 75% des logements non occupés sont à la campagne, alors que dans les centres urbains la moitié des appartements d'une ou deux pièces sont surpeuplés. Pour beaucoup de jeunes ménages, la cohabitation avec les parents est une nécessité imposée par le manque de logements : le nombre d'appartements vétustés dans les arrières cours, sans ensoleillement, ou sous les combles, menacés par les fuites des châssis de fenêtres, ne se comptent plus, donnant un tableau du logement qui n'est pas sans rappeler celui que décrivaient les médecins du XIX^{ème} siècle.

La politique des grands ensembles

Une politique d'urgence et d'envergure est bientôt mise en place : l'un de ses initiateurs est Eugène Claudius-Petit, plusieurs fois Ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme. Convaincu dès 1945 que le loi sur les dommages de guerre et la reconstruction était une manière d'envisager l'avenir "avec les yeux tournés vers le

passé", E. Claudius-Petit sera l'ardent défenseur de la Charte d'Athènes. Avec ce manifeste des architectes modernes adopté en 1934 et rédigé par le Corbusier pendant la guerre, il dispose ainsi d'une doctrine en matière de conception urbaine : elle est en parfaite cohérence avec les objectifs politiques qu'il se donne. Le temps des grands ensembles et des ZUP est arrivé, celui de la reconstruction s'achève, tandis que le modèle urbanistique de la cité-jardin qui dominait la production du logement social dans l'entre deux guerres va disparaître, emporté par les barres et les tours. Rezé, près de Nantes, offre en réduction l'illustration de ce combat : la confrontation de David contre Goliath s'achève, contre toute attente, par le triomphe symbolique de Goliath. La Cité Radieuse de Le Corbusier (1953-1954) devient le modèle exemplaire - mais dans la pratique perverti - de l'urbanisme moderne français, tandis que l'acte héroïque des "Castors ", qui travaillent durement à l'autoconstruction de la "Claire Cité" en La Balinière, signera l'une des expressions ultimes de la cité-jardin. L'action castor, prise en charge autonome du problème du logement par certains milieux syndicaux de la classe ouvrière, très développée dans l'ouest - Quimper, Angers, Nantes, Bordeaux, pour ne citer que les plus importantes - n'aura été qu'une solution provisoire, d'attente et sans suite, condamnée par la politique industrialiste de grande échelle favorisée par l'Etat. Cette dernière affirme avec force la supériorité économique et fonctionnelle du logement collectif sur le logement individuel , symbole d'anarchie et de repli individualiste. On va ainsi l'oublier quelque temps - du moins dans la politique officielle du logement, car il pousse à l'ombre des tours - jusqu' à son retour dans les années 70.

Différentes mesures vont permettre la mise en route de cette politique à grande échelle. En 1950, les HBM (Habitations à Bon Marché) deviennent les HLM (Habitations à loyer modéré) : c'est le Plan Courant du nom du successeur de Claudius-Petit. Les procédures administratives sont allégées tandis qu'un cadre en faveur de l'industrialisation du bâtiment est proposé. Parallèlement s'est créé le FNAT (Fond National d'Aménagement du Territoire), avec mission de gérer et de distribuer les primes et les aides de l'Etat en faveur de la construction. En 1953 est par ailleurs instaurée l'obligation pour les employeurs d'apporter une aide au financement du logement social: c'est la fameuse loi du 1%, collecté par les CIL (Comité Interprofessionnel du Logement). Enfin pour offrir à ces opérations des surfaces au sol en rapport avec leurs ambitions, l'Etat adopte, toujours en 1953, la "Loi foncière" lui permettant d'exproprier les terrains nécessaires à la réalisation de zones d'habitat ou d'industrie.

Toutes ces mesures vont permettre une augmentation considérable du nombre de logements neufs construits annuellement. Partant de 40 000 unités en 1948, l'Etat pourra afficher en 1959 une production de 320 000 logements aidés. Pour arriver à ce résultat, le délai de construction d'un logement, grâce à l'utilisation des techniques de

standardisation et de préfabrication, aura été ramené de 3500 heures en 1950 à 1250 heures en 1960.

Pour favoriser la généralisation de cette entreprise, l'Etat lancera un certain nombre de concours expérimentaux d'architecture et d'urbanisme. Celui de la Cité Rotterdam, lancé à Strasbourg en 1951 et suivi par le Ministre E. Claudius-Petit en personne, fait figure d'expérience révolutionnaire. Il porte le nombre de logements à réaliser à 800, dimension tout à fait inhabituelle à cette époque, exige dès l'ouverture du concours l'association des architectes et des entreprises et fait figurer comme critère de sélection l'engagement contractuel des maîtres d'oeuvre et des entreprises sur les délais d'exécution et les coûts de construction. Ainsi est introduit une différence essentielle en comparaison des concours antérieurs qui avaient comme critère essentiel, sur la base d'un programme prédéfini, la valeur esthétique de la proposition architecturale ou urbanistique. Finalement ce concours instaure le pouvoir de l'industrie du bâtiment sur la plastique urbaine : l'entreprise va dicter à l'architecte sa ligne de conduite esthétique.

Les grandes figures du monde architectural de l'époque participeront à ce concours : Le Corbusier, Zehrfuss, Fayeton, Zavaroni, Beaudoin et quelques autres. Les réponses des candidats marquent dans l'ensemble une rupture avec les formes urbaines produites antérieurement, et pour certaines d'entre elles d'une manière radicale : Zavaroni propose une barre de plus de 500 mètres de long et Le Corbusier ajuste aux normes HLM son "unité d'habitation de grandeur conforme" déjà réalisée à Marseille. Deux unités verticales, accompagnées d'une tour cylindrique destinée aux personnes isolées, sont ainsi dressées selon la stricte orientation nord/sud, avec une totale indifférence à l'égard du tracé des voies existantes. Son projet sera classé quatrième, ce qui inspirera au maître les anathèmes habituels contre le milieu professionnel. Le jury, composé d'un savant mélange de partisans du Mouvement moderne (dont André Lurçat), de pontes de l'Institut (comme le vieux Pontremoli, Grand Prix de Rome de 1890) et d'architectes moins catalogués (Auguste Perret), attribue le premier prix et la réalisation à Eugène Beaudouin, Grand Prix de Rome de l'entre deux guerres, architecte de culture académique ouvert aux idées modernes. Son projet, à l'inverse de ceux de Le Corbusier, de Zehrfuss ou de Zavaroni prend en compte le tracé des rues pour dessiner la forme des immeubles et crée, à l'intérieur de l'espace libéré au centre, des lieux clairement qualifiés : square, parc... L'ensemble, aujourd'hui bien intégré à la ville, constitue un quartier à la fois tranquille et vivant, dissociant bien l'espace public de la rue des espaces plus privatifs et magnifiquement boisés que délimitent les immeubles. Malgré leur ancienneté relative et leur caractère expérimental, qui met à l'épreuve des techniques de préfabrication innovantes, les immeubles semblent avoir bien résisté au temps.

La sarcellite

Au demeurant ce concours aura une influence assez considérable dans les milieux professionnels : il sanctionne pratiquement le démarrage de la politique des grands ensembles et l'adoption quasi généralisée des thèses du Mouvement moderne, en dépit de l'interprétation très altérée, simplifiée et réductrice qui en sera donnée. Désormais la barre et la tour deviennent la typologie d'immeuble qui s'impose, implantés de manière systématiquement orthogonale dans cette première génération de ZUP. La rue, autrefois solidaire de l'immeuble, s'en détache, réduite à la fonction d'une voie de circulation et d'accès automobile, oubliant les usages urbains multiples qui en faisait dans la morphologie urbaine antérieure un espace de convivialité, de sociabilité et de festivité. Le commerce quitte d'ailleurs nécessairement cette rue, devenue simple voirie, pour être introduit dans le centre commercial, lui-même conçu comme équipement au même titre que l'école et le centre social. Les jardins, les parcs et les squares disparaissent la plupart du temps pour devenir - à la différence pourtant de cet immense parc urbain dans lequel la Charte d'Athènes voyaient se noyer les habitations - des espaces résiduels mal définis, dans bien des cas réduits à des dimensions ridicules du fait de la forte densité des logements et de l'emprise proportionnelle réservée en macadam pour le parage des véhicules.

Certes dans un premier temps les nouveaux habitants apprécèrent le confort des logements neufs qu'on leur proposait : il présentait un contraste tellement fort en regard de leur habitation antérieure, exiguë, insalubre, mal éclairée, mal équipée intérieurement, que l'éloignement de la nouvelle cité, l'absence d'aménagement extérieur, l'inachèvement des équipements, en particulier scolaire, leur paraissaient tout à fait supportable. Cette euphorie ne dura pourtant qu'un temps : la brutalité avec laquelle avaient été peuplées ces cités, la manière administrative et bureaucratique avec laquelle avaient été conduites les attributions de logements, transplantant des populations proches par la modestie de leur revenus, mais présentant aussi des écarts non négligeables du point de vue de la culture, du mode de vie et du projet résidentiel à long terme. Ce qui devait être, selon bien des architectes, les dirigeants de l'Etat et certains sociologues, le creuset d'une société de consommateurs modernes, d'urbains transformés par la révolution des conditions de logement, devint rapidement un lieu de tension sociale. Bientôt le départ de ceux qui, en animant ces nouveaux ensembles, avaient partagés les illusions des pouvoirs publics, fit disparaître le liant provisoire et bien fragile de ce rassemblement de la France autrefois mal logée. Les plus déshérités restèrent chez eux, entre eux, abandonnés par les accédants au pavillon, eux-mêmes happés plus tard par les effets de la crise. Mais c'est déjà là une autre histoire...

Les ZUP

En attendant la ville s'était ainsi considérablement étendue : en 1978 la moitié du parc de logement avait été construit depuis 1949. En 1958 la loi portant création des ZUP avait encore marqué une étape supplémentaire dans la marche vers le

gigantisme. Certes les besoins en logements étaient toujours aussi criants, mais une espèce de frénésie de construire s'était emparée de l'Etat qui, par Caisse des Dépôts et Consignations interposée, multipliait les ZUP dans les grandes, moyennes et petites agglomérations françaises, imposant partout les modèles urbanistiques qui nous sont devenus tristement familiers. La loi sur les ZUP faisait d'ailleurs de ces opérations des initiatives de l'Etat ; décrétée par lui sur la base des études conduites par les Directions Départementales de L'Equipement, elles étaient sensée faire os-tacle à l'anarchie pavillonnaire, cette maladie rampante qui atteignait la ville, qui faisait le bonheur des petits spéculateurs, anarchie que ne savait pas juguler les collectivités locales. Le discours de Le Corbusier, qu'il ne cessait de rabâcher depuis les années 30. s'en prenant aussi bien au Sam Suffit de banlieue qu'aux cités-jardins les plus réussies, avait donc fini par être entendu, mais les cités radieuses promises avec l'éradication de la maladie pavillonnaire n'eurent malheureusement rien à voir avec les quartiers idylliques promis par la Charte d'Athènes. Même les unités de Le Corbusier ont connu une destinée finalement difficile : si Marseille et Rezé vivent encore assez bien, la première parce qu'elle est devenue immeuble de "branchés", la seconde parce qu'elle est bien intégrée à la ville, fait l'objet d'attentions répétées de son propriétaire principal et de sa commune d'accueil, les autres n'ont pu échapper à la maladie des grands ensembles. Briey-en-Forêt dans l'est de la France est devenue taudis avant d'être restructurée et vendue appartement par appartement, et Firminy, dans le centre, vit une morne existence, à moitié vide, dans la menace un temps bien réelle d'une démolition.

Premiers signes de la crise

Mais le procès de l'architecture et de l'urbanisme moderne ressemble trop au sacrifice du bouc émissaire : si le cadre physique que l'on a offert aux nouveaux habitants des villes n'est pas indifférent aux difficultés qu'ont eu les gens à vivre dans ces quartiers, l'évolution du contexte économique, apparue avec la crise pétrolière de 1973, explique fondamentalement la crise urbaine. Il n'en demeure pas moins que le cadre bâti produit dans les années 45-75 intègre dans sa conception toutes les logiques perverses du développement fordiste de l'économie durant cette période. C'est l'époque du "Big is beautiful", et d'une certaine manière le logement social des ZUP de cette période ne constitue que le réceptacle minimal de cette surenchère de production moderne d'appareils ménagers : machines à laver, aspirateurs, robots divers dont le catalogue ne finit pas d'épuiser l'imagination des fabricants, puisqu'en fin de compte cela ira jusqu'au couteau à découper le gigot et à la brosse à dent électriques. Appareillage qui laisse rêveur ! Mais ne soyons pas excessif ; si nos habitudes de consommation ont été modifiées dans des sens discutables, faisant du jetable (du briquet à la paire de chaussettes) - au point d'ailleurs d'entraîner la régression d'appareils ménagers qui permettent de réparer et de repriser (la machine à coudre) -, au moins cette mécanisation des tâches domestiques a-t-elle réellement

libéré les récentes générations de femmes : la ménagère disparaît, l'appareil ménager, à l'opérateur de plus en plus bisexué, la remplace. Cela n'empêche pas de s'interroger sur le sens de cette évolution moderne, et précisément son sens urbain. Car ce qui était autrefois un service commun, un équipement urbain, le bain public, le lavoir public est désormais rentré dans l'espace du logement et a ainsi favorisé le repli domestique - dûment constaté par les recherches les plus récentes - repli domestique qui concerne les familles en général, les populaires en particulier, et qui trouve dans les couches les plus aisées la version quelque peu édulcorée du "cocooning" cerné par la sociologie des styles de vie. Etait-ce une évolution nécessaire ou simplement l'une des voies possibles, celle qu'a suscitée la société de consommation individuelle, à laquelle ne s'attendait pas Le Corbusier (il prévoyait dans ses cités radieuses la glacière collective et la salle de cinéma) et à laquelle résiste une certaine société urbaine. Ainsi, au Japon, la fréquentation - et consécutivement l'ouverture - des bains collectifs ne cesse de se redéployer ; ils deviennent pour les personnes seules, excessivement isolées, en particulier les personnes âgées, un espace collectif de séjour hôtelier prolongé qu'il n'avait pas prévu d'être. Les quelques heures de détente, assorties de phases de relaxation et de soins attentifs du personnel, se transforment en une forme de résidence permanente qui interroge en même temps la vie urbaine et la typologie du logement. Au début des HBM, en 1906, la Fondation Rothschild avait créé rue de Prague un ensemble résidentiel - encore actuellement en excellent état - qui présentait des services intégrés, en particulier consacré à l'hygiène corporelle, qui ne manquait pas de parenté avec la situation japonaise contemporaine évoquée plus haut. Antérieurement l'architecte Ledoux dans sa ville idéale de Chaux, partiellement construite, avait aussi dessiné des lieux de plaisirs collectifs auxquels la société pourrait un jour revenir. De ce point de vue, il n'est pas certain que certaines sociétés, en particulier l'arabe, abandonnent des institutions collectives urbaines comme le hamman : sa Finalité dépasse l'idée aseptisée que nous avons pour notre part de l'usage de l'eau dans les soins du corps. Il remplit en effet des fonctions rituelles de purification, en préambule à la grande prière du vendredi, et constitue toujours par ailleurs un lieu de rencontre privilégié pour les femmes et de connaissance du corps de la femme pour les jeunes enfants de sexe masculin qui accompagnent leur mère jusqu'à l'approche de la puberté. Il s'agit peut-être là, il est vrai, de formes compensatoires à l'enfermement féminin particulier à cette société ; mais aussi quel système social n'en a pas ? Soyons plus lucides sur notre propre milieu urbain et ses quartiers réservés !

Des pratiques de consommation dirigées

Il y a donc une cohérence entre la "société machiniste" comme l'appelait Le Corbusier et la configuration du cadre bâti qui l'a accompagnée. Cette forme en dit l'ordre productif fondé sur la répétition et l'hétéronomie du producteur, et, comme cela vient d'être montré, elle constitue aussi un réceptacle de cette production.

L'homme de la ZUP est avant tout considéré comme un être de consommation - bureaucratique dirigée, aurait précisé Henri Lefebvre -. La consommation dans l'esprit des politiques de l'époque est alors ce remède miracle qui nivelle la condition humaine, efface les différences sociales, en mettant à la portée de la bourse de chaque ménage le rasoir et le moulin à café électriques. Conséquence logique de cette uniformisation humaine par la consommation, celle de la forme du logement dans ces villes nouvelles avant l'heure que sont les ZUP. D'une rue sur l'autre le logement aura même allure : la répétition est la mesure de cette égalité prétendue de la démocratie consommatoire. Le même caddie au supermarché pour le remplir de produits de consommation, le même logement pour faire l'usage domestique de ces mêmes produits. Seul, le nombre de pièces fera varier la taille du logement, tandis qu'une touche de couleur différente produira cette diversité minimale et irréductible qui fait qu'en dernier ressort l'architecte, si troublé par son obsession de rationalité ne peut tout à fait perdre contact avec l'art et la nature.

De Strasbourg à Marseille la France se couvre en périphérie de ses villes de ces innombrables ZUP qui finissent par ne plus se distinguer, si ce n'est par la course au nombre de logements dans le sens de la hauteur (pour les tours) ou dans celui de la longueur (pour les barres). Le chemin de grue dicte désormais le tracé de ces quartiers de barres et de tours. Créées dans tous les sites où sont décrétées les ZUP, les filiales de la Caisse des Dépôts et Consignations, sociétés d'économies mixtes, font la pluie et beau temps. Les communes n'y ont plus qu'une participation et une responsabilité limitées. Les opérations ont une dimension gigantesque : leur taille moyenne dépasse de fait les 4000 logements, celle des 4000 de la Courneuve donnant en quelque sorte la mesure de leur importance. Implantées à la périphérie, elles sont en réalité décidées par les grands ingénieurs de l'Etat, à l'issue d'enquêtes d'utilité publique menées à la hussarde, comme le sont d'ailleurs les consultations avec les municipalités et les organismes promoteurs du logement. Au nom de l'ordre urbanistique et des réalités foncières, économiques et productives, avec la toute puissance de distribution des aides de l'Etat, les grands commis font avaler bien des couleuvres aux collectivités locales, à la fois pressées d'obtenir des logements et en même temps navrées de devoir se plier devant le diktat de l'Etat. Pour le meilleur et pour le pire, 155 ZUP seront ainsi créées de 1958 à 1964, permettant d'accueillir 655 000 logements sur 17 000 hectares. Leur implantation est quelquefois étonnement incongrue : ainsi bien des ZUP sont-elles installées sur plusieurs communes, voire même plusieurs départements. C'est le cas d'au moins une trentaine de grands ensembles dans la région parisienne et de plusieurs autres en province : l'Albeck à Dunkerque empiétait sur Grande-Synthe, Bellevue à Nantes s'étendait à moitié sur Saint-Herblain. Seul le niveau de l'agglomération compte pour les hauts fonctionnaires de l'Etat : l'échelon communal paraît à cette époque discrédité, considéré comme inadapté à l'ampleur des projets d'aménagement. C'est en même temps d'ailleurs le début d'une tentative de restructuration administrative du territoire, 1986 étant

l'année de lancement des communautés urbaines (Bordeaux, Lyon, Strasbourg, Lille-Roubaix, Dunkerque...), soit de manière autoritaire, soit de manière volontaire, restructuration qui s'intégrait elle-même dans la mise en oeuvre de l'aménagement du territoire et la création des grandes métropoles d'équilibre.

On voit par là-même que les nouveaux ensembles créés tombaient sinon du ciel, du moins de l'Etat et constituaient aussi la préfiguration des villes nouvelles qu'on allait plus tard décider autour de Paris, mais aussi en extension de Lille, de Rouen, et entre Lyon et Grenoble. La conception de ces ZUP, leur structure, leur forme en faisait des isolats singuliers qui surgissaient brutalement aux limites des lotissements pavillonnaires des banlieues et même des champs de betteraves des villages présentant encore quelque écart avec la grande ville. Conçus selon les canons désormais adoptés et assimilés de la Charte d'Athènes, ces nouvelles entités urbaines présentaient dès le départ toutes les conditions pour être perçues comme des parties distinctes de la ville : sans aller jusqu'à la clôture absolue, la rupture de forme qu'elles introduisaient vis à vis de leur environnement les désignaient déjà comme un monde à part. Certes c'est ce que voulait signifier leurs promoteurs, hauts fonctionnaire et architectes, mais dans le sens d'une ville radicalement moderne, tranchant positivement avec le pavillonnaire désuet, les immeubles urbains taudifiés et les écarts villageois d'un autre temps. Malheureusement cette destinée idyllique s'est bientôt transformée en cauchemar, faisant de l'étrangeté formelle du grand ensemble l'accompagnement physique du dénuement dans un monde désormais bouleversé par la marée du chômage.

L'aberration urbanistique des ZUP

Ainsi le monde des ZUP est-il frappé des stigmates de l'aberration, de l'extraordinaire dans l'impensable. Tous les architectes les plus en vue dans les années 60 ont signé des immeubles ou des ensembles dont la prouesse consistait à dépasser l'indépassable. Eugène Beaudoin, le lauréat du concours de Strasbourg, opération inaugurale mais encore vivable dont nous avons parlé, commet ainsi les Main-guettes à Vénissieux, aberration urbanistique des immenses tours du quartier de la "Démocratie" - comme quoi l'on n'avait pas peur des mots -. Edifiée de 1964 à 1974, la ZUP prévoit plus de 7 000 logements, installés dans des tours de 15 étages, elles-mêmes groupées par lots de 10 à 15 tours, formant chacun des "quartiers". La "Démocratie" et ses dix tours (640 logements) est l'un d'entre eux, voisinant avec la "Darnaise" (15 tours, 980 logements). Mais cet ensemble, qui n'a de sens qu'en rapport avec la taille de l'agglomération lyonnaise, constitue une énormité physique et numérique dans le contexte où il vient se planter : en 1954 Vénissieux compte 20 000 âmes. La ZUP des Minguettes y ajoute pour sa seule part plus de 40 000 habitants, en l'espace d'une dizaine d'années, portant la population de Vénissieux à près de 75 000 personnes. On mesure avec ces quelques chiffres l'effet d'une telle opération, sa

brutalité, on imagine les difficultés de constitution d'une vie urbaine dans un tel contexte : dureté du cadre physique, perte des repères familiers et injection brutale d'une importante population qui doit à la fois recommencer une histoire résidentielle, reconstituer les réseaux de relations de voisinage et bouleverser les pratiques quotidiennes de son mode d'habiter. Il nous faudra y revenir plus loin.

Cet impensable de l'urbanistique des Minguettes, on peut le retrouver en bien d'autres villes. Nancy se distingue par le Haut-du-Lièvre, cette immense barre de 400 mètres de long, haute de 15 niveaux, qui domine les 3500 logements de la ZUP conçue par Bernard Zehrfuss, cet autre grand nom du Mouvement moderne, second prix du même concours de Strasbourg. Grigny, en région parisienne, se distingue, quant à elle, par l'importante cité de la Grande Borne, due à l'architecte Emile Aillaud. 3 700 logements lui ont été confiés, dans une enclave urbaine coincée entre des voies à grande circulation. E. Aillaud essaiera vainement de modifier la forme urbaine du grand ensemble tout en y poussant la préfabrication au maximum : il y introduit des formes courbes pour de très longs bâtiments de 5 niveaux où la couleur des façades, leur décoration sont soigneusement travaillées. Le célèbre portrait de Rimbaud sur le pignon d'un immeuble, comme l'immense statue d'une blanche colombe ne constitueront pourtant pas l'appel à la poésie, à la paix et au rêve que voulait instiller Aillaud. La cité est trop porteuse des structures fondamentales du grand ensemble (isolât, système répétitif, construction industrialisée médiocre...) et de son mode de gestion pour échapper au sort cauchemardesque souvent promis à ces cités. Un tour de France des grands ensembles, de Sarcelles aux quartiers nord de Marseille, n'ajouterait pas grand chose à ces quelques exemples.

Le chant du cygne des ZUP

Il faut pourtant signaler quelques opérations d'envergure qui constituent comme le chant du cygne de ces deux décennies de gigantisme, en particulier la ZUP de Toulouse-Le-Mirail. Ce projet fut le prétexte en 1962 d'un concours dont l'écho ne fut pas moins important que celui de Strasbourg. On peut dire qu'à cette occasion la folie d'extension urbaine dépassa tout ce qui avait pu être mis en oeuvre auparavant : la ZUP prévoyait en effet 25 000 logements, réalisés au sud-ouest de Toulouse sur une emprise foncière qui était équivalente à l'hypercentre de la ville. Le projet lauréat de Georges Candilis, un disciple de Le Corbusier, introduisait comme innovation une rue piétonne aux pieds des immeubles. Ceux-ci, continus et hauts d'une dizaine d'étages, étaient brisés d'hectomètre en hectomètre par une cassure à 60°, le plan de masse se développant sur une trame hexagonale. A travers cette manière de traiter la rue, en créant une dalle piétonne, on pensait avoir trouvé le remède à un modèle urbanistique dont la qualité architecturale et la valeur sociale commençaient à être sérieusement mises en cause. Une brochure déclarait ainsi : "Toulouse a décollé, au Mirail, Toulouse met au point, pour la France entière, un urbanisme vivant à la mesure

de l'homme". Mais comme bien des ZUP de la dernière génération, le Mirail restera inachevé : seul l'un de ses cinq quartiers sera entièrement terminé et le reste de la ZUP bientôt transformé en ZAC : l'essoufflement de ces lourdes opérations, la relance de l'habitat pavillonnaire par le Ministre Chalandon dans les années 70, les signes précurseurs de la crise économique de 1974 allaient bientôt arrêter les chantiers. Toulouse-Le-Mirail servit pourtant d'exemple à quelques opérations ultérieures comme la Villeneuve-de-Grenoble. Mais surtout la difficulté de réaliser des ZUP d'une telle taille, qui finalement ressemblaient plus à des villes en soi qu'à des développements de villes, incita les hauts fonctionnaires de l'administration urbaine à regarder les expériences anglo-saxonnes en matière de création de villes nouvelles.

Les villes nouvelles

Le schéma directeur de la région parisienne décide alors la fondation de cinq villes nouvelles dont la population respective devait dépasser les 300 000 habitants en 1985 : Cergy-Pontoise, Saint-Quentin-en-Yvelines, Marne-La-Vallée, Evry, Melun-Sénard. Le Vaudreuil, près de Rouen, venait accompagner ce décongestionnement parisien et Villeneuve d'Asq constituait au sud-ouest de Lille un point d'équilibre par rapport à Roubaix et Tourcoing, de même que l'Isle d'Abeau entre Lyon, Grenoble et Saint-Etienne. La maîtrise d'ouvrage de ces villes est confiée par l'Etat à des établissements publics d'aménagement, sociétés d'économie mixte placées sous sa tutelle, mais bénéficiant d'une relative autonomie. Cette tutelle sera finalement aussi insupportable aux communes d'implantation qu'à la communauté habitante qui s'y formera progressivement. Structures essentiellement administratives et gestionnaires, les EPA favorisent l'arrivée de populations où dominent les jeunes ménages d'employés et dont la citoyenneté s'exerce dans les anciennes communes d'implantation. Seules aujourd'hui Le Vaudreuil et Villeneuve d'Asq ont réalisé une restructuration territoriale qui leur donne le statut de commune, plus approprié à un développement urbain autonome et équilibré.

Mais avec les villes nouvelles nous sommes déjà dans l'après ZUP. On a manifestement corrigé les erreurs les plus criantes de la période antérieure. Les problèmes de la ville ont été posés d'une manière à la fois plus conforme à la multifonctionnalité de la ville et d'une manière plus ajustée aux réalités du développement économique et démographique. Transport et emploi sont ainsi clairement pris en compte à côté du logement, à la différence des ZUP qui, s'inscrivant dans la logique excessivement séparatrice du zoning, pensaient l'habitat sans véritablement l'articuler au contexte urbain avec leurs dispositifs de circulation et de travail. Ce n'est, à titre d'exemples, ni le cas de Saint-Quentin-en-Yvelines (120 000 habitants en 1985), ni de Villeneuve-d'Asq. L'une et l'autre sont desservies par un réseau de voies urbaines et ferroviaires efficaces (le RER à Saint-Quentin, le VAL à Villeneuve) et ont développé une politique offensive pour attirer des entreprises, axée sur l'idée de

l'usine ou du bureau "vert". "Dirigeants, passez au vert !" est l'appel aux industriels lancé par Saint-Quentin, tandis que Villeneuve-d'Asq a créé une "technopole verte", particulièrement dynamique dans l'agglomération lilloise. Mais il s'agit d'une situation récente, celle qui marque le redressement des années 88-89. Auparavant les villes nouvelles auront traversé les incertitudes de la crise et les difficultés de leur création.

Celle-ci (1970) coïncide avec le desserrement de l'emprise de l'Etat sur le développement urbanistique et en même temps son désengagement dans la politique du logement. La loi foncière de 1967 portant création des POS, puis des ZAC, ouvre le chemin à la promotion privée dans le cadre des nouveaux villages d'habitat individuel en périphérie urbaine lointaine. C'est le temps des "chalandonnettes" et de la "rurbanisation" favorisées par un accès de fièvre écologique, la multiplication des ménages à deux salaires, le renforcement de la mobilité personnelle par l'usage accru de l'automobile et l'amélioration du réseau routier et autoroutier.

Parallèlement on assiste à une certaine délocalisation industrielle. Grâce à la densification du réseau viaire, à la réduction des temps de transport et à la généralisation des moyens de communication rapide à distance (téléphone, télex...) les implantations industrielles ne sont plus astreintes aux marchés d'approvisionnement comme de redistribution, qui d'ailleurs tendent à s'internationaliser. Les années 60-70 sont en effet marquées par le déclin des fortunes locales et le rachat des entreprises par des groupes nationaux et internationaux. A l'économie-monde relativement fermée, aux marchés local, régional, voire national et colonial se substituent une économie internationale, des marchés mondiaux et des implantations industrielles planétaires. Certes le mouvement était engagé depuis la fin du XIXème siècle, mais il connaît une accélération particulièrement forte à partir de la décennie 60. Finalement c'est en fonction des bassins d'emploi disponible et même de plus en plus en fonction de la qualité des offres de la ville en matière de formation et de recherche, pour ne pas dire de cadre de vie, que certaines industries, en particulier les secteurs industriels de pointe (électromécanique, informatique,...), décideront désormais de leur implantation.

Un certain nombre d'industries anciennes, mais considérées comme stratégiques du point de vue de l'économie nationale échappe à ce phénomène de mobilité industrielle de l'entreprise. La construction navale en premier lieu, mais aussi dans une certaine mesure la sidérurgie. Les années 70 représentent pour cette activité, dont dépendent des pans entiers de l'industrie (automobile notamment), un moment crucial de modernisation, parade à l'annonce d'une crise européenne et internationale dont on aura sans doute mal mesuré toute la violence et dont les effets se feront ressentir à la fin des années 70 dans toute l'Europe.

C'est l'époque héroïque d'une reconversion dont les incidences spatiales sont considérables : il s'agit de réaliser en parallèle aux installations vieillissantes de la Lorraine, localisées sur les sites miniers eux-mêmes, un ensemble industriel de sidérurgie ultra-moderne, implanté sur l'eau à Dunkerque-Mardick et Fos-sur-Mer, directement connecté à l'arrivée des minéraliers en provenance de la Mauritanie et d'autres sources d'approvisionnement externes. Les effets urbanistiques en sont de fait considérables, tout particulièrement pour la région de Dunkerque. Les villages où s'implantent les usines se voient ainsi propulsés en quelques années au rang de ville moyennes, accueillant dès 1970 une urbanisation sous forme de ZUP que la crise des années 75 viendra bientôt vider d'une population aussi vite licenciée qu'elle avait été embauchée. Grande-Synthe, près de Dunkerque, est l'exemple caricatural d'une telle situation. Village de 1500 habitants dans les années 1950, la commune compte 12 000 habitants au début des années 70, pour atteindre 25 000 âmes en 1980. Avec l'apparition brutale de la crise sidérurgique apparaît alors une série de conséquences très négatives pour cette ville beaucoup trop dépendante de cette industrie : 7 000 emplois sont ainsi supprimés entre 1982 et 1991 et l'impact de ces licenciements est immédiatement visible dans la ville. La désolation de certains quartiers, construits à l'image de l'usine qui les faisait vivre, imposera alors une démolition massive (1 200 logements abattus depuis 1982).

Grande-Synthe qui sera l'un des premiers quartiers faisant l'objet d'une procédure de DSQ (Développement Social des Quartiers) illustre d'une certaine manière, avec une violence inouïe et dans une proportion saisissante, les bouleversements qu'a connus le monde urbain dans les années 60-80. On a là en bord de mer l'un des visages urbains de la société industrielle des années 70, tournée vers le large à l'image d'une économie dont la dépendance internationale s'accroît. Ce visage contraste avec celui que prennent à la même époque la côte atlantique, mais aussi et surtout le littoral méditerranéen avec la grande opération d'aménagement du Languedoc-Roussillon. Sur l'arc qui s'étire de Perpignan à l'embouchure du Rhône - presque jusqu'à Fos - un chapelet d'unités touristiques est projeté, formant une succession de six petites villes balnéaires d'environ 50 000 vacanciers. C'est ainsi l'autre versant de la société industrielle, celui du développement des loisirs de vacances, qui pour l'instant sont surtout balnéaires, mais qui plus tard deviendront aussi d'hiver - et propulseront Grenoble, ville des jeux olympiques de 1968 au top-niveau des grandes villes -. Ce nouveau "marché" urbain ouvre finalement l'urbanisation à des réalisations qui feront bien le bonheur de la spéculation foncière et immobilière en plus de celui, pas encore assouvi, des estivants, retrouvant là les bonnes densités urbaines et les proximités cohabitantes qu'ils vivent en ville.

ORIENTATION BIBLIOGRAPHIQUE

- Pierre GUINCHAT et alii, *Il était une fois l'habitat*, Paris, Ed. du Moniteur, 1981.
- Anatole KOPP et alii, *L'architecture de la reconstruction*, Paris, Ed. du Moniteur, 1984.
- Fernand POUILLON, *Mémoires d'un architecte*, Paris, Seuil, 1968, réédition Le Livre de Poche n° 3654.
- LE CORBUSIER, *Manière de penser l'urbanisme*, Paris, Ed. de L'Architecture d'Aujourd'hui, 1946, réédition Gonthier-Médiations.
- Marcel LODS, *Le métier d'architecte, entretiens avec Hervé Le Boterf*, Paris, France-Empire, 1976.
- Françoise CHOAY, *Urbanisme, utopies et réalités*, Paris, Le Seuil, 1965.
- Pierre CLERC, *Grands ensembles, banlieues nouvelles*, Paris, PUF, 1967.
- Daniel PINSON, *Voyage au bout de la ville*, Saint-Sébastien sur-Loire, ACL-Crocus, 1989.
- René CARÊME, *Combats d'un militant*, Paris, Les Editions Ouvrières, 1977.
- Christiane ROCHEFORT, *Les petits enfants du siècle*, roman, Paris, Grasset, 1961, réédition Le Livre de Poche n°2637.
- Henri RAYMOND et alii, *L'habitat pavillonnaire*, Paris, CRU, 1966.
- Pierre MERLIN, *Les villes nouvelles*, Paris, PUF, 1972.

CHAPITRE 3

LA PAUSE URBAINE

La Rénovation urbaine - Le changement de population - La loi Malraux (1962) - Restauration et populations résidentes - La crise du modèle fordiste - Bologne et la croissance zéro - La reconstruction de la ville européenne - L'architecture urbaine - Le facteur non déterminant de la forme urbaine - Une nouvelle politique du logement - Maison individuelle et rurbanisation - Le retour à la ville.

La fièvre urbanisante qui a touché les villes françaises à l'époque des trente glorieuses s'est principalement développée en périphérie : là où les réserves foncières étaient suffisamment vastes, là où les expropriations pour cause d'utilité publique n'étaient pas trop difficiles à mettre en oeuvre, là où il fallait arrêter le développement de ces "banlieues sordides" (Le Corbusier) que dénonçait la Charte d'Athènes. L'ordre de la ville passait par la maîtrise de ses limites. L'un des objectifs inscrits dans la création des ZUP était précisément d'arrêter la spéculation foncière, l'envolée des prix qui se manifestait sur les "doigts de gants" marquant la progression de l'espace bâti à l'entrée de la ville, le long des voies de circulation routière. Les grands ensembles construits à la périphérie des villes ont ainsi fini par constituer une couronne qui marque désormais le paysage lorsqu'on y arrive. A la différence de la ville américaine qui présente un profil bas dans ses couronnes externes et une forêt dense de tours en son centre, la ville européenne prenait la configuration inverse : barres et tours constituent souvent les portes de la ville, tandis que se développe en son centre le profil bas des toits des quartiers anciens d'où émerge encore l'élancement des clochers ou des citadelles.

La rénovation urbaine

Pourtant le profil de cette coupe en travers allait être partiellement remis en cause par la rénovation, dont les débuts sont sensiblement postérieurs à la création des ZUP. Dans un premier temps la reconstruction des centres anciens détruits pendant la guerre avait été conduite dans l'esprit d'une restauration conforme à l'existant, voire d'une rénovation respectueuse du dispositif urbain de la ville ancienne, fondé sur l'articulation de rues, de places et d'îlots fermés. Le syndrome de la ville moderne n'allait pourtant pas tarder à frapper aussi le centre-ville. Le quartier Italie dans le XIII^{ème} arrondissement de Paris constitue de ce point de vue l'une des premières opérations représentatives de l'application des thèses du Mouvement moderne à l'emplacement des quartier anciens. Les îlots qui le composaient faisaient partie depuis assez longtemps (1955) d'un ensemble de quartiers répertoriés comme

insalubres. L'îlot B, par exemple, abritait 2 750 habitants dans 2 170 pièces, chiffres qui montrent l'exiguïté des logements dans lesquels vivaient ces familles. Or précisément la présence de cette population de condition extrêmement modeste rendait d'autant plus difficile l'intervention de la Ville de Paris : il fallait en mesurer et en prévenir toutes les conséquences politiques. Ces difficultés expliquent pour une large part la lenteur avec laquelle ont été réalisées ces opérations : la loi sur la rénovation urbaine datait en effet de 1958, mais le montage des études techniques et financières n'aboutit qu'en 1963. Les premiers immeubles exécutés, de type Logeco, ne furent finalement attribués qu'en 1964. A ces lenteurs administratives s'ajoutaient également le manque d'enthousiasme des habitants, et même leur réticence devant l'absence de transparence de la démarche. Initialement réservée à l'initiative publique, essentiellement l'Office Public HLM de la Ville de Paris et la SCIC, filiale de la Caisse des dépôts et consignations, les derniers immeubles finiront par être concédés à l'initiative privée. Ainsi une opération qui visait au départ le maintien de la population sur place finit dans la dérive de la promotion résidentielle de luxe. Les choses ne furent d'ailleurs pas différentes pour le quartier de la Place des Fêtes à Belleville.

Mais progressivement c'est aussi le visage de la ville moderne qui s'affirme dans ces opérations : le parcellaire ancien constitué de longues lanières perpendiculaires aux rues, recevant des petits immeubles en front de rue, prolongés en fond de parcelles par d'autres constructions ajoutées au fil des ans, accueillant tantôt des logements, tantôt des ateliers, est complètement effacé dans les nouveaux projets d'aménagement. Le sol ainsi "libéré" reçoit alors un semi de barres et de tours dont la hauteur ne cessera de grandir d'opération en opération. Seuls les grands axes et les rues principales conservent leur configuration antérieure, mais il n'en reste finalement que l'emprise de circulation : l'aspect du boulevard, de la rue s'en trouve profondément modifié, méconnaissable du fait même que le front de rue, avec la succession de ses boutiques, a disparu pour être remplacé par des vides où surgissent de place en place le pied des tours et l'accès à un centre commercial. Ce type d'effraction, mené largement sur le XIIIème arrondissement, est particulièrement lisible dans le quartier de Belleville : on voit parfaitement bien, au delà de l'état physique des constructions, la rupture morphologique entre la partie rénovée et celle qui ne l'a pas été. Le même genre d'observation peut être faite dans le quartier de La Villette dans cette partie où une opération nouvelle s'est substituée à l'ancienne cité des Flamands. Finalement la rénovation urbaine des années 60 a repris, sur l'emplacement des quartiers populaires de l'ancienne périphérie parisienne, la même forme que les grands ensembles et les ZUP créées dans les lointaines couronnes de la ville, là où commencent les champs de choux. C'est ainsi que plus de 10 000 logements, et pour partie des logements sociaux, ont pu être construits dans le XIIIème arrondissement de Paris entre 1954 et 1964.

Le changement dépopulation

Si, dans les intentions initiales des promoteurs, figure celle du relogement sur place de la population du quartier, la réalité montre qu'il en va autrement : dans l'étude qu'il a consacré à l'îlot 4 du périmètre de rénovation du XIIIème, le sociologue Henri Coing révèle des modifications importantes : le rajeunissement de la population, avec la diminution du nombre de personnes âgées, l'augmentation du nombre de familles nombreuses au détriment des ménages d'une ou deux personnes et, du point de vue des groupes socio-économiques, la baisse de moitié des ouvriers spécialisés et des manoeuvres. Ces changements font malgré tout sensiblement différer encore ces quartiers rénovés des grands ensembles des lointaines périphéries, mais ils font naître aussi chez les anciens habitants du quartier un sentiment nostalgique : celui de l'effondrement d'un monde qui formait l'horizon circonscrit de leur mémoire. Ce sentiment trouve de fait sa vérification tant sur le plan physique avec la démolition des immeubles que sur le plan des relations sociales avec la disparition brutale des petits commerces. Ils étaient déjà frappés, il est vrai, par le début de crise de la petite distribution. C'est tout particulièrement le cas des cafés et des alimentations qui structuraient fortement les rapports de voisinage, comme dans la plupart des quartiers anciens. Dans le même îlot 4, l'hécatombe commerciale est symptomatique de la brutalité du changement : deux boulangeries survivent parmi les dix qui existaient antérieurement, cinq alimentations sur les vingt neuf précédentes et un seul des quarante huit cafés. Ce dernier chiffre est à lui seul révélateur : s'il appelle immédiatement la question du devenir du commerçant, il en appelle aussi une seconde : où les liens sociaux auront-ils la possibilité de se reconstituer?

La loi Malraux

En ces années 60 l'appétit de la ville moderne est extraordinairement vorace. Elle avale beaucoup d'anciens quartiers populaires situés dans les anciennes marges des grandes villes, mais son avidité risque même d'atteindre certains quartiers historiques. C'est d'une certaine manière la destinée du quartier des Halles et celle qu'a frôlé celui du Marais qui le prolonge. A Nancy, le massacre est déjà largement engagé : le quartier Saint-Sébastien sera ainsi entièrement détruit et de nombreux immeubles du XVIIIème siècle voués à la démolition, dont certains inscrits à l'inventaire des Monuments historiques. La maison de Jean Lamour, l'auteur des grilles de la place Stanislas, fait partie des disparues. Et cette situation se prolongera jusque dans les années 1975, car Nancy, engagé dans un bras de fer avec Metz pour lui disputer la place de capitale régionale, repousse sans cesse la délimitation de son secteur sauvegardé pour lui préférer la rénovation et les grandes tours. La Loi Malraux est pourtant adoptée depuis 1962. Elle traduit une prise de conscience de l'opinion, émue par les premières démolitions d'îlots insalubres et inquiète des projets d'architecture qui sont dessinés pour les espaces ainsi libérés. Le mouvement

est d'abord venu des sociétés savantes. Elles élargissent le champ de préoccupation du patrimoine architectural, jusqu'alors limité aux monuments et institué par Prosper Mérimée au XIX^{ème} siècle, aux ensembles d'architecture domestique. La loi Malraux prend en compte cette conception nouvelle et complète et quelquefois contredit la démarche de Viollet-le-Duc. Ce dernier avait en effet favorisé la démolition des bâtisses qui enserraient les cathédrales gothiques. Désormais, selon Malraux lui-même, "en architecture, un chef d'oeuvre isolé risque d'être un chef d'oeuvre mort", et c'est ainsi qu'apparaissent les "secteurs sauvegardés". Malgré ses ambiguïté, ce dispositif constitue un obstacle à la déferlante de la "rénovation-bulldozer". Entre ce type d'opération, impliquant la démolition, et la restauration à l'identique absolue, bien difficile à retrouver sous les ajouts et transformations de plusieurs siècles, se profile l'idée de la réhabilitation, préservant la valeur esthétique de l'immeuble ancien tout en l'affectant à un usage plus adapté aux pratiques d'habiter actuelles. Dix ans après la parution de la loi, en 1972, plus de cinquante secteurs avaient été délimités dans autant de villes françaises. Différents dispositifs d'intervention sont alors développés pour permettre la mise en oeuvre de cette politique de réhabilitation des centre-ville. L'ANAH (Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat) favorise ainsi des OPAH (Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitation) en signant des conventions avec les communes intéressées à la remise en état de leurs centres anciens. Ces conventions permettent d'offrir à la diversité des habitants de ces parties de la ville des aides ajustées à leur situation : propriétaires occupants, propriétaires bailleurs et locataires.

L'intérêt porté à la sauvegarde des centres anciens depuis le milieu des années 60 leur a redonné un faste, une légitimité et un dynamisme que la logique de la rénovation, articulée à celle de la pénétration de l'automobile, avait considérablement menacé. Ils se sont ouverts plus intensément au tourisme urbain, qui autrefois limitait son intérêt à la visite des grands édifices monumentaux, faisant désormais du cheminement piéton un atout majeur de leur découverte. Les villes qui ne disposent pas de rues piétonnes ne doivent plus exister, car en même temps que les façades étaient ravalées, les appartements adaptés aux normes de confort actuelles, bien des rues de ces centres anciens se voyaient protégées de la circulation automobile, redessinées par un pavage de sol qui réintroduisait la vieille tradition des places urbaines, telle que l'inimitable place Saint-Marc de Venise. La mesure effraya un temps le petit commerce qui craignait qu'on n'empêche l'automobiliste chaland de venir jusqu'à sa devanture ; mais la pratique lui a depuis montré que sa crainte était exagérée : la rue piétonne est aujourd'hui devenue un élément d'attraction essentiel des centre-ville.

Restauration et populations résidentes

Mais cette délimitation des "secteurs sauvegardés" n'est pas sans avoir ses propres revers : en valorisant les centres anciens, en les désignant comme quartiers d'exception dans la ville, cette procédure participe d'un processus de ségrégation et de zonage. Ce dernier encourage des formes d'exclusion sociale et de spéculation foncière dont les populations résidentes d'origine font les frais. La réhabilitation des immeubles, malgré les garde-fous qu'y met l'Etat ne peut empêcher le renchérissement des loyers. La priorité d'occupation du locataire devient alors, dans ce contexte, parfaitement vaine. Dans une logique parente, le petit commerce de proximité ferme boutique, se voit remplacé par des magasins de luxe (habillement, artisanat d'art...) ou encore des kyrielles de restaurants, qui trouvent auprès des touristes, des hôtes de passage et autres hommes d'affaires en voyage, une clientèle disponible en temps et en argent. Pour n'en citer qu'un, le quartier Saint-Jean à Lyon est tout à fait représentatif de cette évolution.

Mais pour sa part, le quartier parisien du Marais est sans doute encore le plus exemplaire de cette dérive de la politique de sauvegarde. Elle protège les pierres et leur histoire, ce qui vaut tous les jours, il faut en convenir, des tours de 30 étages et des voies de circulation à grande vitesse. Mais par ailleurs des populations entières, attachées à leur quartier, lui ayant donné une chaleur quotidienne mêlant les mille bruits des activités de commerce et d'artisanat aux éclats des voix à l'accent parigot, en viennent à être reléguées dans le tréfonds d'autres quartiers aussi populaires mais beaucoup plus excentrés, si ce n'est dans l'isolement de quelques barres et tours des lointaines banlieues.

Le Marais, secteur sauvegardé de 126 hectares, créé en 1965, contenait plus d'une centaine d'hôtels habités au XVIème et XVIIème siècles par des familles nobles, avant qu'elles ne soient aspirées par la vie de cour Versaillaise. Aujourd'hui la moitié à peine est la propriété publique de l'Etat et de la Ville de Paris qui y ont ouvert depuis longtemps des musées (Sully, Carnavalet...) et créé plus récemment, grâce à un travail de conversion intelligent, des centres d'art comme le Musée Picasso dans l'Hôtel Salé. En contrepartie, ce type de sauvegarde, qui implique une prise de responsabilité attendue de l'Etat ou de la Ville de Paris, fait monter la valeur immobilière des nombreux hôtels voisins, moins prestigieux. Certains sont dans un état pitoyable, mais attirent des spéculateurs et des promoteurs quelquefois peu scrupuleux. Les expropriations vont alors bon train. Il y a en réalité une profonde différence entre la valorisation élitiste du Marais, quelquefois entreprise pour les plus nobles intentions, et les moyens de la population modeste que la désertion de l'aristocratie a appelée au fil des siècles dans ce quartier. Le fameux "projet Maeght", initié par ce mécène de l'art contemporain en 1975 illustre cette difficulté à concilier la promotion de l'art moderne, dans un ensemble urbain restauré, avec les intérêts des habitants en place.

Maeght désirait installer sa galerie au coeur du Marais, ce qui avait comme conséquence l'expulsion de 292 foyers. La Ville de Paris s'apprêtait à conclure la cession de ses immeubles, mais rapidement les protestations et la mobilisation des habitants firent changer d'avis le Conseil de Paris : une opération de réhabilitation dut se substituer à la galerie Maeght. Entre 1975 et 1979 le nombre de comités de locataires menacés d'expulsion ne cessa de se multiplier, faisant écho à un mouvement général de luttes urbaines. Chaque comité réunissait les habitants d'un immeuble ou deux, voire d'une rue. A côté de l'îlot F. Miron, objet de la convoitise de Maeght, les comités de la rue Quincampoix, de la rue des Ecouffles, de la rue Sainte-Croix-de-la-Bretonnerie, de la rue du Pont-Louis-Philippe, du quai de l'Hôtel-de-Ville constituent autant de groupes de locataires dépendant d'un propriétaire privé ou de la Ville de Paris. Ils formeront bientôt un "Intercomité du Marais", demandant à la place de la "restauration des promoteurs" une "réfection légère". Pour cela est prévu un programme de travaux adaptés à la population résidente, tenant compte de ses propres améliorations, mais aussi et surtout de ses ressources réelles. En dépit de cette résistance qui fut parfois très énergique, le déplacement des familles populaires de ce quartier l'a progressivement vidé et radicalement transformé socialement : la dispersion de la propriété, la possibilité pour les promoteurs d'étaler le processus de restauration dans le temps constituaient autant de facteurs favorisant l'effritement des luttes contre l'expropriation.

La crise du modèle fordiste

L'épisode du Marais est significatif d'une évolution importante: il illustre un aspect d'une crise de société plus large, celle de la "société bureaucratique de consommation dirigée", pour reprendre une expression de Henri Lefebvre : la révolte étudiante de 68, comme les grèves ouvrières qui lui emboitent le pas, peuvent être interprétées comme la recherche confuse d'une autre modèle de société en même temps que le début d'effondrement du romantisme révolutionnaire inauguré par la Commune de Paris. "La révolution urbaine" du même Henri Lefebvre constitue l'aspect de cette vaste contestation sociale et culturelle concernant la ville, alors en proie à ce qu'on a appelé le "gaullisme immobilier". Même les classes dirigeantes seront ébranlées dans leurs certitudes doctrinales : dans le domaine de l'urbain, une grande panne de modèles apparaît que la crise économique des années 75 va encore confirmer. Cette crise est aussi bien nationale qu'européenne et internationale : le malaise urbain touche aussi bien la Belgique, la Hollande et l'Italie que le Canada et les USA. Ce pays a même le privilège d'inaugurer, en 1972, la première implosion d'une barre d'habitat social ghetthoisé à Saint-Louis, projet de l'architecte Yamasaki, primé par la *American Academy of Architecture* ! C'est en fait une crise de l'économie fordiste, que viendra renforcer la crise pétrolière et le refus des pays économiquement dominés de subir la braderie des pays occidentaux. Or cette crise de l'économie fordiste vaut aussi pour la ville : le Mouvement moderne apparaît comme l'outillage

doctrinal qui engendre une hyperproduction de la ville, dans un domaine par ailleurs beaucoup plus soumis aux effets de la rente foncière, mais avec une obsession du quantitatif et de la standardisation rarement atteinte. Au fond l'idéologie corbuséenne est sans doute une version spatiale de l'économie fordiste.

En liaison avec les luttes urbaines des quartiers centraux menacés, car il existe bien d'autres Marais, à Lyon (La Croix-Rousse), à Marseille (Le Panier), à Rennes (Le Colombier)..., apparaît un courant intellectuel mettant en cause théoriquement le mode de croissance urbaine sublimant la ville moderne. Henri Lefebvre est sans doute le porte-parole le plus prolifique en la matière, mais son approche rejoint celle de bien d'autres, lorsqu'il dénonce l'enterrement des valeurs urbaines essentielles, celles qui fondaient l'existence de l'urbanité, de la sociabilité urbaine, à travers des dispositifs matériels éprouvés. La rue est de ceux-là : elle est devenue dans la ville moderne, celle que l'on crée à la périphérie des villes ou celle qui remplace les immeubles détruits du centre, simple voie de circulation, espace de transit de cet objet de culte de la société des années 70 : l'automobile. Cette critique de la ville a aussi une dimension internationale : Lewis Mumford, historien disciple d'un des fondateurs de l'urbanisme à visage humain, l'anglais Patrick Geddes, particulièrement attentif aux pratiques sociales et à ses rapports avec l'environnement naturel, est sans doute l'initiateur de cette critique prémonitoire du modèle de la ville moderne, en particulier des figures utopiques, machinistes et bétonnifiantes que lui donnait Le Corbusier. La critique de Lewis Mumford, en plus d'être précoce, est aussi, dès les années 50, l'une des plus acerbes, prenant notamment pour cible l'Unité d'Habitation du "Fada". Elle va encourager la multiplication des critiques dans les années 60, au moment même - et le loi Malraux en est une expression - où les premiers reculs de la technocratie se dessinent. En 1975 avec l'Année internationale du Patrimoine, cette nouvelle sensibilité trouve un large écho dans l'opinion publique, donnant des arguments aux habitants engagés dans leurs luttes contre la destruction des quartiers anciens, mais aussi des fondements théoriques pour les praticiens de la ville, et des alternatives pour un certain nombre de responsables politiques.

Bologne et la croissance zéro

L'expérience de Bologne est alors le point de convergence de tous les regards. En décrétant la croissance zéro, cette grande ville historique d'Italie, gérée par une municipalité communiste, prend dès 1969 le contrepied du fort mouvement d'expansion qui est encore celui de la plupart des grandes villes d'Europe. La ville restera dans ses limites et, au lieu d'étendre de nouvelles tentacules périphériques, comme l'avait prévu le plan commandé à l'architecte japonais Kenzo Tange - ce qui avait pour contrepartie la dégradation progressive du centre ancien -, elle portera la partie essentielle de ses efforts à la revalorisation du patrimoine urbain exceptionnel de son centre historique.

Antérieurement, tout un processus de décentralisation et de démocratisation de l'exercice du pouvoir communal aura été mis en place : en 1960, le conseil municipal de Bologne divise la ville en quatorze quartiers et donne progressivement aux conseils de quartier des attributions en rapport avec le budget et la gestion de certains services publics (école, santé, sécurité sociale, sports...). Bien qu'elle ne fonctionne pas sans difficulté, cette décentralisation du pouvoir local joua un rôle essentiel dans l'opération ultérieure de réhabilitation du centre ancien. Dès 1969 le plan directeur d'urbanisme adopté par la ville fit de la totalité du centre ancien l'objectif de sa réhabilitation. Cette décision se démarquait de la démarche française restreignant la sauvegarde à des secteurs limités dans l'espace de la ville - ce qui créait, nous l'avons vu, un centre d'attraction spéculatif et un effet ségrégatif -. De plus la réhabilitation du patrimoine ancien, incluant l'habitat, était assortie de la condition du maintien des populations résidentes.

Pour procéder à la réhabilitation de la ville ancienne, l'équipe municipale d'urbanisme et d'architecture a expérimentée des méthodes d'analyse urbaine mises au point au milieu des années 60. Les auteurs en étaient des architectes enseignant à

Venise, ayant la volonté de comprendre le développement de la ville historique et d'échapper aux modèles du Mouvement moderne, totalement amnésique en regard de l'histoire de l'architecture. Carlo Aymonimo et Aldo Rossi, en particulier, inventent une méthode d'analyse qui permet d'appréhender la ville et ses éléments dans un processus dynamique, au moyen de l'analyse morphologique pour ce qui concerne la formation des quartiers et au moyen de l'analyse typologique pour ce qui est de des bâtiments. En dehors de son intérêt pour la connaissance de l'architecture, cette méthode présente un avantage évident pour la réhabilitation des centres anciens. La configuration architecturale des édifices est mise en relation avec le contexte historique de sa production ; à partir de là cette procédure analytique et dynamique met en évidence la configuration du type originel et les aspects structurels l'identifiant et éclaire ainsi les conditions d'une reconversion adaptée à des usages contemporains. Car c'est bien là toute la difficulté de la réhabilitation en site ancien : concilier la préservation d'une architecture considérée comme patrimoine et sa réutilisation pour une société qui, autant du point de vue de l'habiter que d'autres fonctions de l'urbanité, s'est considérablement modifiée en regard des pratiques de l'époque de construction. Et c'est là l'intérêt opérationnel de l'analyse typologique : la connaissance de l'édifice permet de préciser ce qui ne doit pas être altéré comme significatif de la valeur patrimoniale et ce qui peut être transformé pour permettre un usage conforme au mode de vie actuel.

Plusieurs quartiers vont ainsi pouvoir faire l'objet des premières réhabilitations à Bologne, en particulier le quartier expérimental de San Leonardo. Et pourtant, malgré les précautions dont s'était entouré l'équipe municipale, les objectifs

ne pourrons être tenus dans leur intégralité. Même si elle a été moins forte qu'au Marais, la pression des propriétaires, conjuguée au clientélisme politique très fort en Italie et aux divisions un peu artificielle de la population - suscitées pour certaines par les différences d'origine géographique - ont eu raison en partie de l'exigence initiale du relogement sur place. Le changement de mode de vie, appuyé par la mise aux normes, a également favorisé un repli domestique et un investissement ménager et mobilier qui ont aiguisé les jalousies et sapé ainsi les relations conviviales de voisinage qui avaient cours avant la réhabilitation.

La reconstruction de la ville européenne

Il fallait parler de l'expérience bolognaise car elle a fait le tour de l'Europe, et inspiré par la suite la démarche de bien des municipalités ou à défaut constitué une référence pour des groupes d'habitants et des professionnels confrontés au problème du développement urbain. On peut situer ainsi dans cette mouvance la création des GAM (Groupes d'Action Municipale), initiés par Hubert Dubedout, maire de Grenoble de 1965 à 1983 et, dans le milieu des architectes, la création du mouvement en faveur de la "Reconstruction de la ville européenne". Il s'inscrit en contradiction avec les thèses du Mouvement moderne. Ce dernier est pratiquement dissous comme courant : le dernier congrès des CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne) s'est tenu en 1957 à Dubrovnik . Mais il reste encore dominant dans le milieu des architectes et des urbanistes. Le mouvement contestataire en faveur de la " Reconstruction de la ville européenne" rassemble à Païenne, en 1978, des architectes italiens, français, luxembourgeois et belge. Il sera suivi en 1980 d'une nouvelle rencontre, élargie, à Bruxelles. Les deux déclarations qui en sont issues dénoncent la politique urbanistique de la CEE, illustrée par les bouleversements destructeurs subis par des villes de dimension européenne telles que Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg. Elles lui opposent la "réparation de la ville européenne" et insiste à ce sujet sur "l'intégration de l'histoire dans la pratique urbaine : tout le patrimoine doit être sauvegardé et pas seulement quelques centres prétendument historique". La pratique fonctionnaliste du zonage est condamnée, le périmètre de la ville doit être réduit et les interventions nouvelles "réaliser ce qui toujours fut la ville, à savoir : des rues, des places, des avenues, des îlots, des jardins, ... soit des "quartiers"...".

Même si l'unité de ce courant est loin d'être totale, ce qui le rendra éphémère, on ne peut nier l'écho qu'il trouvera par la suite dans la conception urbanistique et architecturale. Si les projets pour Luxembourg (1978) de Léon Krier, l'un des membres les plus influents de ce courant, restent à l'état de projet alternatif un tant soit peu provocateur et le contenu de sa proposition dessinée teinté d'haussmannisme, les idées contestataires qui y sont formulées constituent une réelle force de proposition : leur ancrage sur l'histoire urbaine propose une continuité avec la ville ancienne. Il entre en contraste frappant avec cette énormité provocante que

constitue, par exemple, le projet de parlement européen dessiné par Roger Taillibert, l'architecte français du Parc des Princes. Il s'agit là de la part de Léon Krier d'une proposition sans suite concrète, mais ces idées de reconstruction de la ville européenne, affirmant, contre le style international, la spécificité de notre culture urbaine, trouvera de multiples occasions pour s'exprimer en Europe, même si les formes de cette expression ont eu d'innombrables variantes. On peut citer par exemple l'important concours de l'IBA (*International Bauausstellung*) de Berlin, forme de concours propre à la culture urbanistique et architecturale allemande : cette édition 1987 faisait suite à celle de 1957, où s'était exprimé la fine fleur de l'architecture internationale, du finlandais Alvar Aalto au Suisse naturalisé français Le Corbusier - il y construisit sa cinquième Cité Radieuse -. Cette exposition avait été décidée par le Sénat allemand dès 1979, après plusieurs consultations restreintes, en particulier auprès de Rob Krier, frère de Léon. Cet architecte mit en application l'essentiel des idées de la Déclaration de Bruxelles sur un îlot du quartier de Kreuzberg : plusieurs petits immeubles contigus confiés à différents architectes travaillant sous sa coordination contribuèrent à la reconstitution de deux îlots. Ces derniers, avec une grande variété de propositions, offrent un aspect extérieur harmonieux, rappelant avec des formes architecturales renouvelées la configuration des îlots de la ville classique. L'ensemble de l'exposition de l'IBA réalisée postérieurement n'est pas sans reprendre un certain nombre d'idées des frères Krier. Le programme même de ce concours-exposition est significatif de la rupture avec les thèses modernistes : réalisée dans des quartiers anciens, encore marqués par les bombardements et situés près du mur tombé en 1990, l'opération envisage une véritable réparation de la ville : 6 000 logements sont destinés à être réhabilités, 5 000 logements neufs doivent être construits. En ce qui concerne la réhabilitation, la charte élaborée en 1982 insiste sur l'association des habitants, l'équilibre entre les préoccupations d'ordre technique et celles qui relèvent du domaine social, le choix d'améliorations les plus légères possibles pour ne pas peser excessivement sur les loyers. Le succès de cette opération est certain puisque seulement 5% des habitants avaient quitté le quartier en 1986. C'était finalement à Berlin la réalisation de ce que demandaient dix ans plus tôt les habitants du Marais. Dans un tel genre d'opération, il est évident que le contrôle politique des populations concernées et la transparence démocratique sont essentielles.

L'architecture urbaine

Ces idées ne furent pas sans influencer non plus la pratique urbanistique et architecturale en France. A l'intérieur même du Ministère de l'Équipement et du Logement, la cellule de réflexion et d'expérimentation créée en 1971 sous le nom de Plan Construction ne resta pas insensible à cette nouvelle manière d'envisager la ville. Alors que jusqu'en 1975 les concours lancés par cette cellule, les PAN (Programme Architecture Nouvelle) avaient proposé toutes sortes de solutions peu convaincantes

en alternative à l'architecture des grands ensembles, axées tantôt sur les techniques d'industrialisation, tantôt sur le renouvellement des formes architecturales, la septième session du PAN (1975) portait sur le devant de la scène architecturale plusieurs jeunes architectes inscrivant leur travail dans la mouvance de l'"architecture urbaine". Parmi les lauréats de cette session figuraient ainsi Christian de Portzamparc, Roland Castro, Christian Devillers et Yves Lion. Les titres de leurs propositions affirmaient bien l'étroit rapport que ce nouveau courant voulait instaurer entre la ville et le logement : "PAN de ville entre centre et absence" (R. Castro), "Architecturer la ville" (C. de Portzamparc).

Ce concours a certainement permis l'émergence d'une nouvelle génération de jeunes architectes et inauguré sans doute les prémises d'une réconciliation entre l'architecture et le public. Pendant les "Trente glorieuses", les architectes avaient répondu à l'exhortation de Le Corbusier leur enjoignant de penser le logement comme une "machine à habiter" et à adhérer à une "esthétique de l'ingénieur" ("Vers une architecture", 1924) : la production du logement avait ainsi été fondée sur l'industrialisation lourde, la production en série, la standardisation et l'uniformisation, implantée sur de vastes zones expropriées, loin de la ville et sans rapport avec elle. Au fond l'urbanisation était la rencontre entre ces trois obsessions de la société machiniste : l'automobile, l'autoroute et la ZUP. Elle prétendait faire la "révolution urbanistique" (Le Corbusier) avec cette sainte trinité. En 1975 l'échec était patent et d'une certaine manière, en ce tournant des "Trente glorieuses" (1945 -1975), la nouvelle architecture le disait en même temps que se confirmait la crise économique : le gigantisme et la surproduction fordiste engendraient des dysfonctionnement insurmontables : le régime du quantitatif avait oublié qu'une société avait aussi besoin de qualité. La ville ancienne qu'on s'apprêtait à détruire, dans les années 60, à une échelle sans commune mesure avec les travaux du Baron Hauss-man, était précisément porteuse de ces valeurs d'urbanité que l'obsession technique et quantitative était incapable de satisfaire.

Le facteur non déterminant de la forme urbaine

Un certain nombre d'opérations concrètes prirent le relais de la réflexion : les PAN furent suivis de la mise à l'épreuve des idées formulées par les concours. La complexité du réel fait dès lors apparaître l'enchaînement des difficultés, l'articulation délicate entre le politique, le social et le spatial. L'opération de l'Alma-Gare à Roubaix montre bien l'ampleur des problèmes à surmonter et l'illusion qu'il y a à penser que la forme peut à elle seule avoir raison de situations urbaines où interviennent de manière prépondérante l'économique et le social. Projet présenté comme exemplaire de l'architecture urbaine, mis en oeuvre dès 1974 et achevé en 1982, l'Alma-Gare a impliqué d'une manière importante les habitants menacés initialement d'une rénovation-bulldozer. La condition des populations relogées, leur voisinage difficile

avec de nouvelles catégories attirées par l'écho national donné à l'opération, la mauvaise gestion de ce nouveau patrimoine ont pourtant réouvert la porte à la dégradation, à l'insécurité et aux tensions sociales. Roubaix, on doit le dire n'arrive pas à surmonter les effets incommensurables de la crise du textile, et cela la qualité des formes architecturales n'y peut rien.

En tout cas l'influence du courant de l'architecture urbaine ne s'est pas limité à quelques opérations expérimentales ou considérées comme exemplaires. Bien des villes, à des échelles plus ou moins importantes, ont accueilli des tentatives de renouvellement des formes architecturales pour les nouveaux quartiers d'habitation : les villes nouvelles en premier lieu, où s'édifient immeubles et maisons de ville, mais aussi les grandes villes. A ce titre Montpellier mérite d'être citée, car le contraste entre le quartier du Polygone, réalisé dans les années 70, et celui d'Antigone, construit par Riccardo Bofill dans les années 80, fait parfaitement ressortir les références respectives de chacune des deux opérations, la négation de la ville ancienne pour la première, sa référence pour la seconde, même si le projet de Bofill, par la grandiloquence de son architecture de logement, n'a que bien peu de rapport avec la simplicité et la diversité de l'architecture domestique du vieux Montpellier. D'autres opérations beaucoup moins connues ont également, dans d'autres villes, été influencées par ce retour aux formes de la ville historique : à Nantes la ZUP Beaulieu-Malakoff, restée en panne a été transformée en ZAC et la moitié non construite a été redessinée selon un plan fait d'îlots articulés par une série de places, de squares et d'édifices publics comme le Conseil de Région, mis en scène et non planté au hasard du terrain, comme a pu l'être sur la même zone l'immeuble décentralisé des Affaires étrangères.

Ce qui est également intéressant, c'est que cette démarche est également appliquée sur des terrains relativement petits, situés au coeur de la ville et que l'on considérait autrefois comme insuffisants pour rendre rentable une opération de logements. Même le logement social s'intéresse à ces "dents creuses", parcelles entre deux immeubles mitoyens, qui permettent une reconquête des centres urbains au profit des couches populaires qui en ont été largement exclus avec la rénovation. Ainsi se réalisent des petits programmes de vingt à cinquante logements fortement intégrés dans cadre urbain ancien. Ils impliquent l'abandon des technologies de préfabrication lourde au profit de systèmes plus souples et en même temps la nécessité de prendre en compte les gabarits d'immeubles mitoyens pour assurer la cohérence architecturale du front de rue et produire ainsi une architecture urbaine inscrivant son langage contemporain dans la continuité du bâti existant. De surcroît cette reconquête des centres urbains participe des objectifs tendant à limiter l'extension de la ville et à utiliser de façon optimale son infrastructure (voirie et réseaux divers (VRD) : eau, électricité, égouts...) et sa superstructure urbaine (équipements scolaires, commerciaux...).

Autour de cette nouvelle conception architecturale s'est en même temps amplifié le débat doctrinal entre moderne et post-moderne. Mais il semble bien que la tentative de rassembler sous le drapeau post-moderniste les architectes qui ont tenté de sortir de l'impasse moderniste ait fait long feu. Si l'air du temps était dans les années 20 de ce siècle à la constitution de mouvements, un peu à la manière du politique, le nouvel état d'esprit des années 1980 n'est plus à l'étiquetage : l'individualisme est trop fort pour qu'aucun architecte ne consente à s'identifier à un courant homogène. Les uns et les autres gardent une conception critique du Mouvement moderne, plus ou moins radicale : chacun tient un discours sur la ville qui la conçoit comme une donnée irréductible de l'histoire urbaine.

Une nouvelle politique du logement

Cette nouvelle sensibilité à la ville ne s'est véritablement manifestée pleinement et concrètement en France qu'à partir des années 80, dans un environnement politique qui ne lui a sans doute pas été indifférent : les élections municipales de 1977 marquent de nombreux basculements à gauche et annoncent l'élan populaire des présidentielles de 1981 en faveur d'un président socialiste. Les années 1975 auront été auparavant un moment d'intense interrogation en matière de production de logement et de redéfinition de sa forme et de sa place dans la ville. Par là-même la crise du modèle urbain des grands ensembles et de l'expansion périphérique des villes peut difficilement être dissociée d'une crise culturelle, politique et économique qui trouve peut-être son origine dans les événements prémonitoires de 1968. Sur le plan économique, la réorientation des aides de l'Etat vers les industries en crise, dans les années 75, provoque par contre coup son désengagement de la production du logement, illustrée par une baisse significative du nombre des logements sociaux aidés (550 000 logements neufs en 1972, 295 000 en 1984). Quelques années plus tard, après la publication du rapport Barre en 1975 sur le financement du logement social, puis la mise en place de la loi de 1977 qui s'en inspire, l'aide à la pierre - qui engageait lourdement l'Etat - est remplacée par l'aide à la personne (APL). Son objectif est de rendre plus "juste", plus adaptée à la réalité du niveau économique des ménages les aides de l'Etat. En fait son application aura pour effet d'oublier certaines catégories de population (en particulier les jeunes et les retraités) et d'accentuer une ségrégation dont on mesure mieux aujourd'hui les conséquences : elle a provoqué en particulier le départ des catégories sociales situées immédiatement au-dessus des conditions d'aides, celles-ci cherchant alors un logement dans une autre fraction du parc de logement, notamment dans la maison individuelle.

Maison individuelle et rurbanisation

La faveur qu'a connue cette dernière auprès des couches moyennes et de la fraction supérieure des classes populaires, comme alternative au grand ensemble, pendant toute une période (1970 - 1980), mérite qu'on s'y attarde quelques instants. Décriée par les tenants du Mouvement moderne, désapprouvée par les hauts fonctionnaires de l'Équipement, qui, emboîtant le pas au premier, la considérait comme générateur de désordre urbain et de gaspillage foncier, la maison devint au temps des grands ensembles (1950 - 1970) le laissé-pour-compte du logement social. L'absence d'enthousiasme que certaines catégories de population nouvellement logées dans les ZUP, malgré les bonnes conditions d'un confort absent du parc ancien, manifestèrent vis à vis du logement collectif fit renaître le rêve pavillonnaire. Diverses enquêtes révélèrent ainsi le désir d'accession à la maison individuelle et montrèrent que cette aspiration était bien plus inspirée par la liberté d'expression des pratiques domestiques que par une quelconque velléité d'être propriétaire. La maison exprimait en effet la valeur anthropologique structurelle profonde de l'habiter : la maison "de la cave au grenier", comme l'avait montré le philosophe Gaston Bachelard, reliait l'homme au cosmos et à l'histoire, ce que le logement collectif n'était pas capable de faire dans son indifférence à la culture et sa fonctionnalité excessivement élémentaire, seulement pensée pour la reproduction de la force de travail, de la démographie et de l'appareil industriel ménager.

L'entêtement de l'État à ne produire que du logement vertical s'atténua quelque peu avec le rattrapage du retard dans la production du logement. L'occasion de faire du logement individuel un bien de consommation comme l'automobile et la machine à laver, idée au moins aussi vieille que Le Corbusier, trouva alors une possibilité de réalisation avec le Ministre de l'Équipement et du Logement Albin Chalandon. L'idée avait déjà été testée auparavant à travers les villages-expositions de 1967, à Saint-Michel sur Orge d'abord, puis dans les grandes métropoles d'équilibre (Bordeaux, Toulouse, Nantes, Marseille, Lille), souvent sur les terrains difficiles à remplir des ZUP. Par le moyen de divers concours, Chalandon développera cette première initiative qui visait à encourager l'industrialisation de la maison individuelle et instituera la procédure des ZAC qui permettra, plus facilement que les lotissements, la création de réserves foncières équipées, permettant l'accueil de ces "nouveaux villages". C'est ainsi le temps des "chalandonnettes" qui s'ouvre en 1969, version française d'un urbanisme à l'américaine dans lequel A. Chalandon prétendait voir "la suppression de la contradiction entre la ville et la campagne". Un grand groupe industriel tel que Saint-Gobain, avec ses maisons Phénix, profitera de cette impulsion, jusqu'à ce que son système de construction, fondé sur une ossature métallique recouvert de plaques standard de béton, n'apparaisse à la clientèle pavillonnaire comme l'ersatz de la bonne maison de pierre dont il rêvait, et ne soit supplantée par la "maison de maçon" du self made man français du BTP, Marcel Bouygues.

Quoi qu'il en soit le phénomène est loin d'être négligeable puisqu'en l'espace d'une dizaine d'années le rapport entre collectif et individuel dans la construction neuve va être inversé. En 1960, il était réalisé avec l'aide de l'Etat 29% de maisons individuelles pour 71% de logements collectifs ; en 1978 il y aura 63% d'individuel pour 37% de collectif. 1894 est pour le logement collectif le creux de la vague (93 000 en chantier contre 302 000 en 1974), mais la maison subit elle aussi les effets de la crise pour descendre de son maximum de 281 000 unités en 1979 à 202 000 en cette même année 1984. Cette chute n'a cessé depuis, avec l'aggravation du chômage, mais aussi la raréfaction des terrains à bâtir en périphérie urbaine proche, le coût des transports individuels, l'insuffisance des équipements scolaires dans les bourgs situés à l'écart des centres urbains, la fin de l'inflation qui rend les emprunts moins supportables qu'auparavant. Aujourd'hui la construction individuelle régresse tandis que progresse la production du logement collectif (140 000 collectifs en 1989 contre 180 000 individuels).

Pendant toute une période, essentiellement celle qui part des années 1965, au plus fort de l'expansion économique, et va jusqu'en 1979, au moment où se font sentir avec le plus d'intensité les effets de la crise apparue en 1974, le pavillon sera donc apparu comme l'une des alternatives au grand ensemble. Le développement des couches intermédiaires n'est pas indifférent à ce phénomène : elle est la première à quitter le grand ensemble pour la maison, imitée dans cette aventure de l'accession par une partie des employés et des ouvriers, en particulier les ménages au sein desquels les femmes ont trouvé un emploi, ce qui constitue également une caractéristique essentielle de l'évolution de l'emploi dans les années 60 (40% de femmes salariées dans la tranche d'âge 25 - 40 ans, en 1954, contre 60% en 1975). La conséquence en est, sur le plan urbain, assez considérable. D'abord parce que le développement pavillonnaire n'est pas sans avoir une incidence sur l'inachèvement des programmes de ZUP. Ensuite parce que cette accession à la maison individuelle va contribuer au déploiement d'une urbanisation horizontale dans les périphéries urbaines et même dans les bourgs relativement éloignés qu'investissent progressivement lotisseurs et accédants. Ce mouvement d'expansion est stimulé par la recherche, dans la proche banlieue des villes grandes et moyennes, de terrains qui se font de plus en plus rares et de plus en plus chers.

Ce phénomène d'urbanisation de la campagne et de retour au vert des urbains, auparavant parqués dans les cités "cages à lapins", a trouvé un qualificatif parfaitement approprié : celui de "rurbanisation" (Bauer et Roux). Il a en fait créé ses propres effets pervers : renchérissement et raréfaction des terrains à bâtir, asservissement à l'utilisation de l'automobile pour les déplacements au travail, insuffisance d'équipements scolaires impliquant le recours au ramassage scolaire éprouvant pour les enfants, sans compter un lourd endettement des familles que menace le chômage. Fréquentes sont ainsi les situations où l'un des deux membres du

ménage perd son emploi, entraînant la rupture du fragile équilibre des remboursements d'emprunt. Ces situations difficiles créent alors des tensions familiales qui peuvent conduire à la séparation du couple et grossir le nombre des divorces dont l'augmentation constitue également un trait des moeurs actuelles. La conséquence en est souvent la vente de la maison et le retour vers le grand ensemble. Enfin un autre effet pervers de la rurbanisation, dont la répercussion est non plus tant sociale qu'écologique, réside dans ce que l'on a appelé le "mitage" : il consiste en une implantation pavillonnaire totalement dispersée, réalisée au gré de la vente des terrains agricoles et très répandue tant que les communes n'ont pas été dotées de POS (Plan d'Occupation des Sols). Finalement tous ces effets prévisibles et mal contrôlés ne donnent pas tout à fait tort à Le Corbusier qui voyait dans la maisonnette un "mensonge et un abus de confiance". En dernier lieu notons que la rurbanisation n'a pas été étrangère, de par ses inévitables prolongements : automobiles, pénétrantes et rocadés, à l'apparition de ces hypermarchés qui essaient en quelque sorte de reconstituer, avec la galerie marchande couverte, l'illusion de la rue du centre-ville. Y circule ce nouveau véhicule apparu dans les années 70 : le "caddie", qui relaie la voiture laissée sur la macadam du parking. Cette galerie, avec ses boutiques de marques - le luxe accessible -, est en même temps l'accompagnement chaland de la surface de vente de grande consommation quotidienne. Les "caddie", au terme de leur circuit dans les rayons, feront la queue au péage comme leurs grandes soeurs à moteur.

Le retour à la ville

Les années 80 ramènent pourtant progressivement les rurbains dans la ville : les uns, les plus démunis parce qu'ils doivent vendre leur maison et se refaire au HLM qu'ils ont exécré, les autres, souvent membres des professions intermédiaires ou cadres supérieurs, parce qu'ils cherchent à résorber les contraintes de l'éloignement, à rapprocher d'une part leurs enfants des lieux d'enseignements performants et nécessairement localisés en centre-ville et d'autre part eux-mêmes des avantages culturels divers de la ville, enfin parce que la ville, dans ses quartiers les plus anciens, a retrouvé des qualités un temps abandonnées aux dégâts de l'absence d'entretien.

Mais la revalorisation des centre-ville s'accompagne aussi de la cherté des loyers, d'autant que le nombre de logements diminue au profit du tertiaire : non pas seulement les sièges des grandes sociétés, mais aussi les bureaux, cabinets et études des professions libérales (médecins, avocats, consultants divers, architectes, agences de publicité, etc.) En l'espace d'un demi-siècle les centre-ville auront bien changé. D'espaces populaires qu'ils étaient encore dans les années d'après-guerre, nous renvoyant ces scènes de la vie urbaine fixées par le roman, la poésie ou le cinéma, les centres anciens sont devenus la devanture des classes riches de la société, de cette "jet society" en voyage perpétuel, volant de New-York à Paris en passant par Bruxelles et

Milan, et concédant de temps en temps à faire escale à Strasbourg ou Lyon. Les centres anciens ont trouvé une nouvelle jeunesse et leur architecture chargée d'histoire a connu à travers restauration et réhabilitation une mise en valeur considérable, mais en même temps ils ne constituent plus qu'un théâtre de l'urbain, où la vie devient le spectacle de la réussite, du luxe et de l'inaccessible, inaccessible que la jeunesse de la banlieue se limite à voir, le vivant comme une frustration, à la mesure de la grandeur du vide de son avenir. Le pillage qui avait accompagné les révoltes lycéennes de 1990 l'avait suffisamment montré.

ORIENTATION BIBLIOGRAPHIQUE

Henri COING, *Rénovation urbaine et changement social*, Paris, Les Editions ouvrières, 1966.

Manuel CASTELLS, *Luttes urbaines*, Paris, Maspéro, 1973.

Lewis MUMFORD, *La cité à travers l'histoire (1938)*, Paris, Le seuil, 1964.

P. L. CERVELLATI, R. SCANNAVINI, C. DE ANGELIS, *La nouvelle culture urbaine, Bologne face à son patrimoine (1977)*, Paris, Le Seuil, 1981.

Collectif, *Déclaration de Bruxelles*, Bruxelles, Editions des Archives d'Architecture Moderne, 1980.

Collectif, *Roubaix Aima-Gare, lutte urbaine et architecture*, Bruxelles, Atelier de l'Art Urbain, 1982.

H. et M.G. RAYMOND, A. et N. HAUMONT, *L'habitat pavillonnaire*, Paris, CRU, 1966.

G. BAUER et J. M. ROUX, *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, Paris, Seuil, 1976.

CHAPITRE 4

LES BANLIEUES (1) : DES BASTIONS OUVRIERS...

Premières banlieues - Les banlieues lotissements - Les banlieues industrielles - Conscience de classe et conscience de banlieue - Le manifeste édilitaire des banlieues - Solidarités d'agglomération - La cité-jardin de Suresnes - La prolifération des lotissements - La ceinture rouge.

Banlieue "antichambre sordide de la ville" (Le Corbusier), banlieue-ghetto, banlieue-dortoir, la "zone", on n'en finirait pas de faire la liste des slogans et épithètes disqualifiant la banlieue. De fait les périphéries urbaines sont devenues aujourd'hui la cible d'un regard qui attend, avec une curiosité quasi morbide, le jaillissement d'une révolte, d'une explosion violente qui ferait trembler sur ses bases la société urbaine. A partir de cette amplification exagérée, qui désigne à l'opinion quelques zones à récidive : les Minguettes, Vaux-en-Velin, Mantes-la-Jolie, La Courneuve, les quartiers Nord de Marseille, une image apocalyptique de la banlieue se construit, aussi négative que pourra être positive la présentation de quelques opérations prestigieuses au centre de la ville.

A y regarder de plus près, on distingue finalement un paysage bien plus complexe, bien plus divers que l'image renvoyée par la renommée. La banlieue ne peut être assimilée aux seuls isolats zupiens que l'actualité et la recherche du sensationnel - dont la presse est friande - désigne en pâture à l'opinion. Il semble qu'il y ait là, dans cette délectation inconsciente de la misère et du morbide, une structure anthropologique enfouie qui, pour consolider l'identité, exorciser l'angoisse du désordre et de la mort, affronter de manière onirique la réalité du danger de la disparition, cherche à se rassurer en trouvant chez l'autre la présence de l'impensable, de la chute, de la déchéance et de la mort. Sans nier les poches d'exclusion qui se donnent elles aussi à voir, qui démontrent avec force et violence pour qu'on s'intéresse à elles, il est nécessaire de regarder d'un peu plus près les extensions récentes de la ville, la manière dont elles se sont formées pour constituer avec la ville centre des agglomérations, la coexistence des territoires qui composent ces ensembles, la coopération des communes qui administrent les citoyens qui y résident.

Deux chapitres seront ainsi consacrés aux couronnes urbaines que sont les banlieues, chapitres articulés aux temps successifs de leur formation : la période qui voit leur développement et leur autonomisation, de la fin du XIX^{ème} siècle jusqu'à la seconde guerre mondiale, puis celle qui marque, dans les années 60 de ce siècle, leur effacement relatif dans l'agglomération, au sein d'une communauté urbaine

homogène, et les effets économiques, sociaux et spatiaux, consécutifs à cette évolution. Découpage partiellement arbitraire, car il nie l'hétérogénéité même de la banlieue, les décalages qui existent dans les temporalités diverses de formation des territoires urbanisés de la périphérie, décalages qui s'articulent eux-mêmes à la succession dans l'espace des extensions urbaines. Il existe ainsi des couronnes (première périphérie, deuxième périphérie...) comme il existe des couches urbaines superposées. L'urbanisation lente, hésitante des siècles passés, menacée par l'instabilité des territoires et la mobilité des groupes humains, a souvent construit des villes sur des villes, par destruction, abandons, reconstructions successives. Avec les temps modernes, la ville centre, sauf dans le cas d'incendies, est la plupart du temps restée le coeur de la ville et cette dernière progresse désormais dans l'espace par ondes successives, couronnes engendrées par les "doigts de gants" formés sur les axes principaux conduisant à la ville. Schéma général que l'adaptation au site modulera diversement : Marseille ne peut s'étendre qu'au nord et la croissance de Grenoble est conditionnée par le rocher de la Chartreuse.

Premières banlieues

L'histoire des banlieues, quant à elle, ne commence sans doute véritablement qu'avec le développement industriel du XIX^{ème} siècle. On a beaucoup discuté de l'origine de ce mot et des significations qu'il pouvait recouvrir. En fait il désigne non pas tant l'exclusion de la ville (la "mise au ban") qu'un écart habité, éloigné géographiquement d'elle, mais rattaché juridiquement à son contrôle. La nuance est d'importance, car elle convie à lester la notion de toute la charge péjorative dont son devenir récent l'a couverte. Il existe finalement des "banlieues de charme" à côté des banlieues pauvres, des banlieues résidentielles à côté des banlieues industrielles. A ce sujet, on peut se demander si l'une des premières banlieues apparues n'est pas tout simplement Versailles, formée à partir du déplacement de la cour royale du centre de Paris vers l'extérieur de l'enceinte. L'exode aristocratique des XVI^{ème} et XVII^{ème} siècles qui coïncide avec le doublement de la population parisienne entre 1590 et 1637, passant de 200 000 à 415 000 habitants, et qui vide le quartier résidentiel du Marais de sa population noble, est peut-être l'acte fondateur d'un type de banlieues dont Neuilly, Passy et d'autres villes de l'ouest parisien seront plus tard les héritières : les nobles fuient l'entassement urbain pour se rapprocher du Roi et participer aux plaisirs de la chasse : les bois des environs de Paris sont ouverts d'allées rectilignes et rayonnantes qui structurent l'espace de la forêt pour la cérémonie de la chasse royale. En dehors de Paris quelques autres villégiatures résidentielles aristocratiques s'inscrivent sur le territoire environnant Paris et vont ainsi structurer le réseau des futures villes de banlieue : Vincennes, Saint-Germain en Laye, Saint-Cloud, Choisy-le-Roy, Sceaux... Ces lieux habités font pendant à d'autres bourgs plus anciens tels que Saint-Denis et Longjumeaux.

Car ce qu'il faut remarquer en préambule, c'est que la banlieue semble d'abord, en France, un fait parisien, même s'il va bientôt concerner un certain nombre de grandes villes de province. En 1932, l'agglomération parisienne, soit l'ancien département de la Seine, compte environ quatre vingt communes, entourant Paris en deux, trois, quatre, voire cinq couronnes. Dans la plus proche de Paris on trouve alors, parmi d'autres : Saint-Denis, Boulogne-Billancourt, Charenton-le-Pont, Ivry-sur-Seine, et, dans la couronne la plus lointaine Orly, Drancy, Châtenay-Malabry, Antony, etc.

Là encore le poids démographique de l'agglomération parisienne contraste avec les autres villes de province. Lyon, Bordeaux et Lille étouffent pourtant elles aussi dans des limites territoriales trop petites pour leur essor démographique, ce qui ne semble être le cas ni de Marseille, ni de Toulouse qui disposent d'un territoire à la mesure de leur développement. Bordeaux est entouré en 1906 de dix communes de banlieue qui abritent plus de 20% des habitants de l'agglomération et en 1864 Bordeaux s'est déjà annexé certaines parties des communes limitrophes de sa première couronne de banlieues : Le Bouscat, Caudéran, Floirac, Cenon, Bègles et Talence. Auparavant, en 1852, Lyon s'était adjoint la totalité des communes de La Guillotière, de la Croix-rousse et de Vaise, Lille, en 1858, Wazemmes, Moulins-Lille, Fives-Lille et Esquermes, Rouen, en 1888, des portions des territoires de Canteleu et Petit-Quevilly.

Quant à Paris, elle est, jusqu' au XVIIIème siècle largement contenue dans l'enceinte des Fermiers Généraux que balisent les rotondes de l'architecte Ledoux.

Celles de La Villette et de Denfert-Rochereau en sont encore aujourd'hui les superbes vestiges. Sous la Monarchie de Juillet, de 1841 à 1845, la construction des nouvelles fortifications repousse les limites de Paris et coupe en deux certaines communes limitrophes, provoquant l'annexion de leur partie située à l'intérieur de l'enceinte, ce qui porte la superficie de Paris de 3 400 à 8 500 hectares. Onze communes sont pour leur part totalement annexées parmi lesquelles figurent Auteuil, Passy, Les Batignolles, Montmartre, La Villette, Belleville, Bercy, Grenelle. La population de Paris passe ainsi de 1 200 000 à 1 600 000 habitants. Les bourgs et les faubourgs situés dans les limites de l'enceinte forment de nouveaux arrondissements de Paris, tandis qu'au pied des forts construits au delà de l'enceinte se développent, en relative autarcie, des communes protégées pour un temps de la boulimie d'espace de la capitale.

Les banlieues lotissements

Entre temps se sont créés de nombreux lotissements sur des terrains éloignés de Paris, en particulier dans la périphérie ouest. Ces grandes parcelles, propriété de la noblesse affaiblie et ruinée ou friches s'étendant au delà des tenues maraîchères font

la convoitise d'hommes d'affaires empressés et intéressés (notaires avisés, banquiers entreprenants). Elles sont achetées à de très bas prix, puis aménagées par leur soins pour une clientèle parisienne lassée des turpitudes politiques parisiennes qui précèdent le Second Empire. L'ouverture de la ligne de chemin de fer reliant Paris à Versailles n'est pas indifférente à la création de ces lotissements. Emile Pereire, banquier devenu célèbre par ses entreprises sous le Second Empire, directeur de Chemins de Fer de l'Ouest, sera personnellement acquéreur de nombreux terrains aux Batignolles, où il fut conseiller municipal, mais aussi à Asnières, Clichy... Ces lotissements reprennent souvent le tracé des chasses royales sur lesquelles ils s'implantent. Ils reproduisent ainsi une morphologie qui avait déjà beaucoup inspiré l'art urbain de la période classique et associait les grandes percées rectilignes à leurs orthogonales et leurs diagonales. La taille des parcelles, grandes au départ (5 000 mètres carrés), tendra à s'équilibrer autour de 600 mètres carrés. Leur mise en vente s'appuie sur des annonces dans les journaux et des prospectus publicitaires vantant les charmes de la campagne. Ainsi en est-il du "nouveau village de La Garenne, situé près de la Seine, Courbevoie et Colombes, desservi par les quatre stations de Courbevoie, Bois-Colombes et Petit-Colombes" : ses parcelles seront mises en vente autour des années 1865. La ville de Levallois-Perret est aussi, à cet égard, particulièrement intéressante. Engendrée à partir du lotissement fondé par Jean-Jacques Perret (qui l'avait esquissé dès 1822), elle sera développée par Nicolas Levallois à partir de 1845. Ce dernier militera pour son érection en commune autonome et fera aboutir cette entreprise en 1867.

Hénon et Thiébaud, auteurs d'un ouvrage sur Levallois, montrent fort bien comment la conception du "nouveau village", sa division en lots, le tracé de ses rues et surtout celui de ses places, ménagent un emplacement de choix à une prochaine église, premier édifice fédérateur du lotissement, puis à une future mairie, monument fondateur d'une indépendance communale très désirée. Quant aux lots, ils sont vendus selon des techniques de promotion s'appuyant sur le réseau professionnel de Levallois, menuisier de son état, et d'autres procédés novateurs, en particulier des systèmes de crédit, de souscription et de loterie, ce qui indique aussi le niveau finalement assez modeste de la clientèle intéressée par cette opération.

La clientèle d'hommes du bâtiment issue de l'entourage de Levallois se voit bientôt complétée par une population d'artisans et de commerçants spécialisés dans l'entretien, la location et la vente de voitures à cheval. Le village Levallois leur offre les avantages de droits d'octroi plus faibles, en particulier pour le fourrage et d'autres matières utiles à leur activité. Ces métiers évolueront par la suite vers la fabrication de cycles, puis de l'automobile qui feront au début du XX^{ème} siècle la renommée de Levallois.

Située au delà des fortifications, la commune de Levallois profitera de l'expansion de Paris. En 1857, le village Levallois est érigé en paroisse, ce qui prépare opportunément l'autonomie de la commune, acquise à la fin de l'Empire, en 1867. La séparation de la commune-mère, Clichy, ne se fait pourtant pas sans difficulté : elle atteint en effet les intérêts des notables en place, déjà très affectés par le rattachement antérieur d'une partie de leur commune à la capitale. Le détachement de Levallois semble sur ce plan inaugurer, après les annexions de 1860, un mouvement contraire de multiplication du nombre de communes de banlieue. Il doit sans doute autant à l'intense développement des banlieues situées hors des fortifications qu'à la loi de 1882 élargissant les prérogatives communales. C'est ainsi que prennent naissance Malakoff (1883), Alfortville (1885), Le Perreux (1887), Bois-Colombes (1895) et plus tardivement La Garenne-Colombes (1910).

Finalement la conquête d'autonomie de ces communes ne fait que sanctionner souvent un processus qui trouve son origine dans la création des premiers lotissements hors de Paris. Ainsi Le Vésinet, "lotissement-colonie" créé dans la forêt en 1858, devient commune en 1875. L'érection en commune de La Garenne-Colombes survient pour sa part près d'un demi-siècle après la création du village de La Garenne, fondé vers 1860 entre Courbevoie et Colombes.

Les banlieues industrielles

En réalité les lotissements pour la résidence, qui accompagnent un certain exode parisien, ne constituent qu'un aspect relativement mineur dans la formation des banlieues, si on les compare à l'ampleur et aux effets de l'établissement des usines à l'extérieur des fortifications. Ce mouvement s'effectue dans des zones tout à fait séparées des lotissements d'habitation, ce qui contribuera à marquer la distinction entre banlieues résidentielles et banlieues industrielles.

C'est en effet vers 1845 que débute un puissant mouvement d'industrialisation, également favorisé par la construction des chemins de fer. Des communes telles que La Villette, Saint-Denis et Ivry connaissent un essor important : elles représentent par là même un type de banlieue industrielle caractérisant l'est parisien, en contraste avec l'ouest, plus résidentiel. Saint Denis, dont Jean-Paul Brunet a retracé l'histoire sociale et urbaine d'une manière très approfondie, est à cet égard exemplaire. Différents facteurs ont favorisé sa transformation de nécropole royale en banlieue industrielle. La vieille ville, située à quelques kilomètres de Paris, accueillait une industrie traditionnelle, celle du textile. Après le rattachement de la partie des communes situées à l'intérieur de l'enceinte de Louis-Philippe, d'assez nombreux industriels s'établissent sur la Plaine Saint-Denis, une longue bande de terrains plats, suffisamment élevés pour être à l'abri des crues de la Seine, séparant les fortifications parisiennes du vieux bourg de Saint-Denis. Ces industriels échappaient ainsi aux

droits d'octroi imposés par la commune de Paris. Plusieurs usines d'une taille déjà importante s'implantent ainsi sur des terrains suffisamment vastes pour les accueillir. En dehors de l'usine à gaz qui emploie 500 ouvriers, on note à la fin du siècle la présence de la tréfilerie Mouton (800 ouvriers) et celle de la manufacture de piano Pleyel (600 ouvriers). Plus à l'ouest, entre la Seine et le canal Saint-Denis (ouvert en 1821), on trouve les Ateliers et Chantiers de la Loire, qui emploient 450 ouvriers à la fabrication de moteurs pour les grands navires, l'orfèvrerie Christofle (600 ouvriers) et d'autres usines d'une taille comparable ou plus petites. En dehors de terrains disponibles pour l'établissement d'industries, facteur essentiel de son développement urbain, la ville possède également d'autres atouts importants : le canal Saint-Denis, mentionné précédemment, mais aussi et surtout la voie ferrée qui relie Paris aux régions industrielles du Nord, qui se divise en de nombreuses voies secondaires et se prolonge en de nombreuses voies privées desservant les usines installées dans la plaine Saint-Denis. Cette desserte de marchandise est doublée par un dispositif de transport de voyageurs dit de "trains-tramways", mis en place dans les années 90, offrant une grande fréquence d'arrêts. A ce système s'ajoutait la petite ceinture, créée à partir des années 1850, qui faisait le tour de la capitale en longeant la face interne des fortifications.

Ainsi en 1891, Saint-Denis est déjà la plus importante banlieue ouvrière de Paris. Sur les 50 000 dyonisiens recensés, on dénombre 13 500 ouvriers et sur ce plan Saint-Denis dépasse largement Boulogne, concentration industrielle banlieusarde un peu isolée à l'ouest (9 500 ouvriers) et sa propre voisine Aubervilliers (8 100). Ces chiffres doivent cependant être ajustés en tenant compte de la mobilité. Celle-ci reste malgré tout relativement faible avant la première guerre mondiale, faisant de la population banlieusarde un monde vivant encore en marge de la capitale, sans contact fréquent avec elle. Au total c'est quelque 18 500 emplois industriels qu'offre l'industrie dyonisienne : ce chiffre montre l'importance qu'aura prise la banlieue comme espace de travail industriel. En 1906, elle concentrait plus d'un emploi sur quatre dans le département de la Seine, à cette époque le plus industrialisé de France.

L'augmentation de la population banlieusarde suit d'ailleurs un rythme de croissance comparable. En 1881, elle constitue 18,9% de la population du département de la Seine, mais en 1911, elle est dans le rapport de 30,5%. L'urbanisation se fait de la manière la plus inorganisée qui soit. Les logiques particulières et sauvages des forces en présence, industrielles, foncières et immobilières contribuent à la formation d'un univers étrange. L'historienne Michelle Perrot livre cet extrait (1885) du "Cri du Peuple" de Jules Vallès, très révélateur du paysage physique de Saint-Denis : "Ville des rois crevés, des usines galeuses, des rues aux pavés gras, des maisons sales, du canal bourbeux, des berges empuanties par des charognes crevées".

C'est là, semble-t-il, le tableau des banlieues les plus industrielles. Saint-Denis est la première d'entre elles, nous l'avons dit, à peine moins cataloguée qu'Aubervilliers qui semble être le terrain d'élection des établissements les plus insalubres, ceux de la première classe, recensés en 1912 en fonction des critères du décret de 1815 sur l'insalubrité, soit les usines chimiques, les boyauderies, les fabriques de vernis et autres usines d'encre et de colles. Cette situation nous permet d'imaginer l'atmosphère, chargée des particules de fumées crachées par les usines, la couleur de la Seine et l'état du sous-sol et des réserves d'eaux, infectées par les déjections des usines et des maisons, conduites sans autre précaution vers des égouts à ciel ouvert.

Conséquence de la loi de 1850 sur l'insalubrité des logements et de la loi sur les Habitations à Bon Marché (HBM), des enquêtes sur l'habitation accompagnent les dénombrements au début du XX^{ème} siècle : elles fournissent un état des lieux et de leur occupation qu'il est possible de comparer de ville à ville. Dans l'arrondissement de la Seine-Saint-Denis, Aubervilliers tient la palme de l'inconfort avec Saint-Denis, tandis qu'au pôle opposé Neuilly et Passy confirment leur statut de banlieues aisées. Plus de la moitié des Dyonisiens vivent dans des logements surpeuplés (comme à Levallois d'ailleurs), alors que le tiers seulement des habitants de Neuilly est concerné par une telle situation.

Avec le développement industriel, l'accroissement de la population est considérable, mais en même temps l'origine de cette population se modifie. Au premier établissement en banlieue d'une population parisienne succède l'apport d'une population immigrée provinciale. En 1891, 56% des habitants de la Seine-banlieue sont originaires de province. Des réseaux d'immigration se sont d'ailleurs constitués, qui caractériseront plus spécifiquement certaines banlieues. Saint-Denis est ainsi bien connue pour une présence confirmée et particulièrement repérable de Bretons, mais aussi d'Alsaciens et de Lorrains, tandis que Levallois attire des natifs de la Corrèze et de l'Aveyron.

Conscience de classe et conscience de banlieue

La fin du XIX^{ème} siècle marque, à la faveur de la loi de 1882 renforçant l'exercice démocratique du pouvoir communal, réaffirmation de l'existence des banlieues comme cités ouvrières. L'originalité et l'homogénéité de leur population, à travers sa condition de force de travail salariée, malgré son origine géographique et ethnique, se condense dans une prise de conscience ouvrière, qui se nourrit des idées de la révolution sociale en même temps qu'elle la nourrit avec la formation des associations syndicales et des groupes politiques socialistes. Les conflits d'usine se multiplient et se durcissent, trouvant dans la concentration tant usinière que résidentielle des facteurs favorables à la progressive formation de cette conscience de

classe, à sa propagation, à l'affirmation des solidarités qu'elle fait naître et que la proximité des conditions de vie et de voisinage contribue encore à renforcer.

La "conscience de banlieue", quant à elle, semble pourtant, au départ, se distinguer de l'appartenance majoritaire des populations à la classe ouvrière. C'est d'abord la sujétion à la grande ville qui est avant tout perçue : la banlieue est en quelque sorte le dépotoir de la ville-centre qui y a d'abord rejeté ses industries les plus insalubres, créé ses dépôts divers, d'ordures, d'animaux abattus, et même ses cimetières, y a quelquefois construit des éléments d'infrastructure militaire ou viaire sans prendre en compte l'intégrité territoriale de ces communes : c'est le cas des fortifications de 1841 à Paris, mais aussi, à Nantes, en 1881, la création d'un boulevard de ceinture, sur les communes voisines de Chantenay et Doulon. En réaction à cet impérialisme, la conscience d'être une ville à part entière, méritant respect et considération, progresse dans les esprits, portée par des alliances de classes : les enjeux locaux, les conflits avec la ville-centre à propos d'aménagements concernant l'agglomération (ouverture de voies intéressant plusieurs communes, prolongements de voies ferrées, création du tramway, installation des réseaux...) servent de ferment à la défense des intérêts de la commune.

En réalité ce n'est que plus tard, au tournant du siècle, que la conscience de classe arrivera à se superposer, voire à s'identifier totalement dans certaines communes, à cette "conscience de banlieue", en même temps que se consolidera et s'unifiera le mouvement ouvrier. Ainsi, au moment où les grandes villes tendent à basculer vers la droite (c'est le cas de Paris vers 1900), les positions socialistes se renforceront en banlieue : sept communes de la banlieue parisienne seront ainsi contrôlées par la SFIO en 1912, vingt quatre le seront en 1919, avant que ne se dessine bientôt la fameuse "ceinture rouge" de Paris.

La conscience républicaine et réformatrice, voire socialiste de la banlieue, son contenu populaire de plus en plus manifeste se traduit par une politique éditiciaire très active. La fin du siècle est le temps de l'érection des nouvelles mairies qui mettent leur dimension en rapport avec la taille démographique atteinte par la commune. Ce genre d'initiative n'est pas simplement fonctionnel, il a aussi une valeur hautement symbolique : il s'agit d'un manifeste d'indépendance, une preuve de la consolidation de la cité, le passage de l'état de village ou de lotissement à celui d'espace urbain moderne. Tout, dans les nouvelles banlieues, tend à confirmer cette évolution : le nombre des habitants, mais aussi la multiplication des usines qui, en même temps l'activité noire et ininterrompue de leurs cheminées, affirment par leur production l'apparition d'une société nouvelle. Levallois accueille ainsi en 1867 les ateliers de Eiffel, mais aussi Blériot, qui y mettra au point son premier avion, et toute cette industrie vélocipédique et automobile qui sera plus tard la spécialité de Levallois. Tous ces changements ont leur traduction dans le paysage des banlieues : aussi bien

dans la construction des bâtiments d'usines que dans l'aménagement de la commune : des rues sont ouvertes, d'autres rectifiées et recalibrées dans les anciens hameaux ruraux absorbés, les noms de rues modifiés : les lieux-dits restés de l'ancienne campagne adoptent le nom de savants, d'industriels, d'hommes politiques de progrès. A la fin du siècle les rues Danton, Garibaldi, Macé, Jules-Ferry, Jean-Jacques-Rousseau, Etienne-Dolet ne se compteront plus, qui auront remplacé les pâtis de la Fournillère, les places du Rebond et autres rues des Seaux d'eau. La construction des écoles et des mairies constitue également la grande affaire de ces nouvelles villes, affaire très IVème République, mais à laquelle les communes de banlieue sauront donner une expressivité toute particulière.

Les radicaux sont notoirement actifs dans ce genre d'entreprise. Ainsi, à Levallois, ils sont élus régulièrement et souvent affiliés à la franc-maçonnerie, exerçant la profession d'instituteur ou de journaliste. Trébois, le maire élu de 1880 à 1897, témoigne d'une ambition considérable dans une ville qui passe en vingt ans de 28 000 à 50 000 habitants. Ami de Eiffel, il propose à l'Etat d'accueillir l'exposition universelle de 1889 (elle coïncide avec le centenaire de la révolution), mais on sait qu'elle ira finalement, avec Eiffel et sa Tour, sur le Champ de Mars. L'idée était apparue à ses administrés trop ambitieuse, risquant de faire monter le prix des loyers et de provoquer une annexion parisienne redoutée. A défaut d'une tour, Levallois aura une nouvelle mairie : Trébois confie la construction de cet édifice imposant à Léon Jamin, l'architecte municipal. Son prix exorbitant, mais aussi les dessous de tables dénoncés par l'ancien chef de la comptabilité municipale, coûteront son siège à Trébois et son appartenance au groupe républicain radical-socialiste. Il n'aura pas la chance d'inaugurer "sa" mairie en 1898.

Le manifeste édilitaire des banlieues

En fait cet élan édilitaire est assez général, parisien, mais aussi provincial. Suresnes décide de la construction d'une nouvelle mairie en 1884 et ouvre pour sa part un concours d'architectes qui mettra en concurrence une centaine de candidats : la construction, envisagée pour l'avenir, doit être spacieuse et de "belle allure". L'architecte lauréat, Breasson, achèvera l'exécution du projet en 1889 et l'édifice sera inauguré en grande pompe, avec kermesse, ascension de ballons et banquet honoré de la présence du Préfet de Paris, Poubelle. Dans la banlieue de Nantes, la mairie de Chantenay, inaugurée en 1904 par le Ministre de la Guerre Camille Pelletan, consacre de son côté l'arrivée au pouvoir des radicaux-socialistes en 1900. Le choix de son implantation a été décidé pour marquer l'unité du territoire chantenaysien, dont la ville de Nantes convoite la partie la plus industrialisée, en bord de Loire. Cet acte d'affirmation identitaire n'empêchera pas cette ville de 20 000 habitants d'être rattachée autoritairement à sa grande voisine en 1908, contre la volonté de sa population et au moyen d'une loi parlementaire.

Villeurbanne est, pour sa part, l'illustration tardive de ce recours à un projet édilitaire monumental pour parer les menaces d'annexion. Echappant aux rattachements à Lyon de 1852 du fait de sa situation géopolitique (rive éloignée et rattachée à la province du Dauphiné, puis au département de l'Isère), Villeurbanne connaît un essor considérable à la fin du siècle dernier, passant de 5400 habitants en 1852 à près de 30 000 en 1901. Ici comme en région parisienne, la révolution industrielle explique cette croissance : l'industrie textile sort de La Croix-Rousse, tandis que se profile la naissance des industries mécaniques et électriques. En 1890 la partie est de la commune, contiguë au territoire lyonnais, est entièrement investie par les usines. Deux ans plus tard une liste socialiste est portée à la tête de la municipalité, tandis que les menaces annexionnistes se font de plus en plus précises : après une tentative avortée en 1874, Lyon récidive vingt ans plus tard, cette fois avec un succès partiel, en arrachant à Villeurbanne le quartier du Parc de la Tête d'Or. Sur cette lancée, en 1903, le maire socialiste de Lyon, Augagneur, propose une fusion que refuseront les élus villeurbannais. L'appel à des appuis nationaux n'aura pas plus d'effet. Villeurbanne, qui a construit une nouvelle mairie en 1903, sauvera définitivement son indépendance en 1906 et vivra par la suite une compétition quelque peu déséquilibrée, mais loyale avec le successeur d'Augagneur, Edouard Herriot. Tenue en éveil par la menace annexionniste, la ville manifestera en permanence le souci de mettre en oeuvre une politique urbaine originale en comparaison de sa grande voisine, en particulier dans les domaines du logement, de l'éducation et de l'éveil sportif. L'ensemble fameux des gratte-ciel s'inscrit dans cette sensibilité identitaire ; sa réalisation, retardée par des dissensions internes aux socialistes, ne sera effective qu'en 1930 et s'achèvera en 1934. Ce projet participe en fait d'une préoccupation que nourrit le maire Lazare Goujon, médecin de son état, depuis son élection en 1924 : favoriser la production de logements sociaux à Villeurbanne et la doter d'équipements collectifs l'élevant véritablement au rang d'une ville à part entière. En 1925 des terrains sont acquis pour ce projet qui reste toutefois encore assez vague. La maison du peuple, l'école, les bains-douches, une place publique sont les éléments de base d'un programme que complète un ensemble de maisons ouvrières. En 1929 le projet se précise et affirme plus nettement la tonalité socialiste de la municipalité. Lazare Goujon, s'inspirant de la Maison du Peuple de Gand, propose la création d'un palais du travail, véritable "temple laïc" selon son expression, qui accueillerait les syndicats, les mutuelles, mais aussi les artistes et les sportifs et leur offrirait des salles de fêtes, de conférence et de sport Cet édifice vient ainsi faire pendant à l'hôtel de ville dont la création était déjà décidée. Il est désormais occupé par le TNP, créé par Jean Vilar et aujourd'hui dirigé par Roger Planchon. Pour sa conception, un concours est lancé en 1928, un an avant celui de l'hôtel de ville. Le premier prix ira à un concurrent peu connu, Morice Leroux, travaillant comme vérificateur dans une agence parisienne. Il devance, à la surprise générale, un élève lyonnais de l'architecte Tony Garnier. Ce pensionnaire de la Villa Médias, rendu célèbre par son envoi d'une "cité industrielle" à la place d'une

reconstitution archéologique, a beaucoup construit pour Edouard Herriot (hôpital de Lyon, abattoirs, cité HBM des Etats Unis...), mais aussi pour Boulogne-Billancourt dont il réalisa la Mairie entre 1930 et 1934. Or, deux ans plus tard, avec un projet très inspiré de celui de son maître, un autre des élèves de Tony Garnier, Robert Giroud, rassemblait, à l'occasion d'un nouveau concours, une majorité de suffrages pour son projet d'hôtel de ville de Villeurbanne. Moins épuré que le palais du travail de Morice Leroux, l'hôtel de ville de Giroud affirme la même axialité symétrique, encore renforcée par la verticalité et la hauteur du beffroi central. Il prépare, comme le palais du travail, le fond de perspective de l'ensemble des gratte-ciel. C'est à Morice Leroux que le maire confiera cette opération de 1500 logements, projet considérable pour l'époque. La municipalité mettra en place à cette occasion la préfiguration d'une société d'économie mixte, la SUV (Société d'Urbanisme de Villeurbanne). Celle-ci sollicitera des fonds privés pour pallier l'absence d'aide de l'Etat, bien incapable, en cette période de crise économique de satisfaire l'ambition villeurbannaise. Difficile à maîtriser et à conduire jusqu'à son terme (le stadium qui complétait le programme resta inachevé), le projet, par ses effets sur la fiscalité communale, coûta sa réélection à Lazare Goujon. Son inauguration en 1934, accompagnée d'imposantes festivités, rassembla, à l'occasion d'une journée des municipalités socialistes, plus d'une trentaine de maires, parmi lesquels figuraient Edouard Herriot et Henri Sellier, maire de Suresnes, futur Ministre de la Santé du Front populaire et initiateur lui-même, avec la cité-jardin de Suresnes. d'un programme édilitaire remarquable. Le projet de Villeurbanne témoignait pour sa part d'une audace assez rare : Edouard Herriot en personne reconnu à cette occasion la force identitaire que cette réalisation donnait à Villeurbanne, la hissant à la dignité d'une vraie cité, tout en la distinguant par la témérité de son architecture et le contenu social très marqué de son programme. Celui-ci présentait en effet la totalité des éléments qu'une municipalité socialiste pouvait rêver d'offrir à ses administrés : un logement moderne et confortable (et 1500 logements, ce n'était pas rien), un hôtel de ville à la dimension nouvelle de la cité et un "temple laïc" en accord avec la mission éducative et associative que, sous l'impulsion d'Albert Thomas, s'était donné le réformisme social inspirant tout un courant de la gauche française à cette époque. De plus Villeurbanne réalisait ce programme en lui donnant une concentration spatiale renforçant aussi la centralité dont avait besoin la ville. Une telle expérience mérite réflexion : elle se situe à la rencontre entre l'art urbain strictement monumental du XIX^e siècle, qui traita souvent le monument sans y associer la question du logement et l'urbanisme moderne des années 50 - 60 qui traita le logement en réduisant l'édifice public à une simple fonction d'équipement. A Villeurbanne les "gratte-ciel" forment avec l'hôtel de ville et le Palais du Travail une composition où logement et monument s'associent dans la production d'identité et de centralité. L'efficacité de cet ensemble, malgré les difficultés qui suivirent son inauguration, est vérifiée aujourd'hui par l'impact symbolique et l'intensité de vie urbaine que conserve ce centre.

Cette remarque n'est peut-être pas sans portée : elle montre que les banlieues de la première couronne ont construit d'année en année un dispositif urbain contribuant à fixer et attacher les populations nouvelles, à réaliser finalement une urbanité productrice de sentiments d'appartenance. Articulée à d'autres dimensions spécifiques à ce premier temps de l'essor industriel, cette identification positive a produit du lien social, processus que les banlieues de la deuxième, troisième, voire quatrième couronne (Vénissieux dans l'agglomération lyonnaise, La Courneuve dans la région parisienne, pour ne citer que ces deux exemples) ne semblent pas être parvenues à enclencher. On doit s'interroger à partir de là sur la façon dont la construction du territoire, le temps de cette construction, le mode d'urbanisation par d'énormes ensembles formant isolats dans les communes où ils ont été parachutés, le mode de leur peuplement, ont pu renforcer un sentiment de vide quant à l'appartenance territoriale, tout au moins de plein négatif.

Solidarités d'agglomération

Mais revenons à ces années d'après la première grande guerre. Elles sont donc marquées par le développement de cette conscience de banlieue : l'affirmation grandissante de leur autonomie en est le signe, en même temps qu'elle traduit cette hantise de l'annexion, de cette inévitable dépendance à la ville-mère, qu'il s'agisse de Paris, de Lyon ou de toute autre grande ville. La croissance de la banlieue est redevable du rayonnement de la ville-centre et le fonctionnement technique de la banlieue est aussi irréductiblement lié à la grande ville, le développement de la voirie, celui des chemins de fer font apparaître l'impossibilité de vivre en totale autarcie, dans l'ignorance des solidarités d'agglomération. Ce sentiment s'amplifie encore avec la généralisation des réseaux aériens et souterrains que l'hygiène et la sécurité des villes, préoccupations de plus en plus présentes à la fin du XIXème siècle, nécessitent. Au fossé à ciel ouvert se substitue bientôt un réseau pensé en connexion avec les villes voisines ; aux puits progressivement pollués se substituent le réseau d'eau potable pensé lui aussi en fonction de la gravitation, impliquant par là-même des ententes intercommunales. Une rationalité technique se fait jour qui conteste les découpages administratifs. Ce genre d'argument aura ainsi raison de l'autonomie de Chantenay, rattachée à Nantes en 1908 sous ce prétexte. A côté des réseaux souterrains, les réseaux aériens posent les mêmes problèmes : c'est le cas de l'éclairage public qui se généralise progressivement au début de ce siècle. Ainsi une conscience d'agglomération apparaît à côté de la conscience de banlieue, la première semblant certes plutôt portée par l'Etat et les grandes villes. Une première traduction de ce nouvel état d'esprit s'affirme dans la loi de 1919 sur l'aménagement, l'extension et l'embellissement des villes, dite loi Cornudet, du nom de son initiateur. Les désastres urbains de la grande guerre ont en réalité précipité l'adoption d'un dispositif qui était réclamé depuis assez longtemps par certains milieux, en particulier la Section d'hygiène urbaine et rurale du Musée social, fondée en 1907 par le promoteur de la loi

créant les sociétés HBM, Jules Siegfried. C'est de cette section qu'est née en 1911 la Société française des urbanistes. Un certain nombre d'architectes formés à l'Ecole des Beaux-Arts, sensiblement démarqués de l'académisme monumental qui dominait l'Institut, en faisaient partie et s'étaient fait remarquer dans des concours d'aménagement de ville à l'étranger : Léon Jaussely, lauréat d'un concours d'extension pour Barcelone en 1903, Henri Prost pour Anvers en 1910. Succès qui montrent la notoriété des architectes français en même temps que l'avance des autres pays dans la réflexion sur l'urbanisme. En France, Lyon, patrie de Tony Garnier, jeune auteur de la « cité industrielle » fictive de 1905, apparaît à l'avant-garde de la prospective en matière d'aménagement. La ville adopte en 1912 le plan qui porte le nom de son inspirateur, Auggagneur, maire socialiste de Lyon de 1900 à 1905. Il concerne surtout le tracé de la voie principale, prolongeant des radiales déjà créées par le Haussmann lyonnais, le préfet Vaisse, et projetant sur les terrains militaires déclassés un boulevard de ceinture de 55 mètres de large. A cet égard, l'expérience coloniale de Prost, dressant en 1915 le plan directeur de Casablanca apparaît compléter la démarche lyonnaise en affectant les différentes zones d'extension à des fonctions précises : « quartiers d'habitation et de commerce, quartiers de plaisance, quartiers industriels. » Là, il est vrai, il n'y a pas de banlieue, mais une médina que la ville nouvelle viendra entourer.

La loi Cornudet va par la suite favoriser la multiplication des plans d'aménagement et d'extension : en 1919 s'ouvre à cet effet un concours pour Paris, en 1920 pour Lille, plus tardivement pour Marseille, etc. A Lille comme à Paris, les plans d'extension se font avec l'hypothèse du déclassement et de la démolition des enceintes fortifiées, ce qui automatiquement pose le problème des banlieues et la prise en compte de leur aménagement dans le plan d'extension. Pourtant rien ne sera véritablement fait à Paris pour parvenir à cette maîtrise du développement de l'agglomération, malgré l'existence d'une Direction de l'extension de Paris, créée en 1919 sur proposition de ce maire de banlieue qui prendra une place de plus en plus importante dans l'aménagement de la Région parisienne, Henri Sellier.

La cité-jardin de Suresnes

Il faut s'arrêter quelques instants sur ce personnage important dans l'histoire de l'urbanisme. Henri Sellier s'engagea très tôt dans le militantisme politique et syndical. Elève d'HEC, employé de banque puis fonctionnaire du Ministère du Travail, il eut assez rapidement des responsabilités syndicales dans le monde des employés. Cette activité le mit en contact avec les milieux socialistes, en particulier avec le maire socialiste de Champigny, Albert Thomas, et ce dernier semble avoir beaucoup influencé sa conception du développement urbain. Albert Thomas pratiquait, à la différence de Jaurès, un socialisme pragmatique, un « réformisme social » dont le cheminement passait bien plus par la conquête progressive d'avantages modestes en faveur de

ouvriers, pour leur vie quotidienne, que par les bouleversements révolutionnaires et même la conquête parlementaire de l'Etat. Cette conception caractérise aussi Henri Sellier : il s'accomplit bien plus dans les importantes responsabilités de gestion comme maire ou président de l'Office d'HBM de la Seine qui comme politicien visant la conquête du pouvoir central. La très longue liste de ses différentes fonctions, y compris la plus haute, celle de Ministre de la Santé sous le Front populaire, illustre assez bien ce type de carrière vouée à l'administration sociale des territoires et des villes.

Mais ce qui nous importe ici, c'est cette manière posée, rationnelle, ample avec laquelle Henri Sellier considère le développement de la banlieue. Il est en fait animé d'une conception qui rejette autant la soumission au diktat de la ville-centre que l'esprit de clocher ou la crispation banlieusarde qui caractérise certains notables de banlieue, qu'ils soient de gauche ou de droite. Pour lui, le problème de la périphérie, que se pose de manière criante avec le développement spéculatif et l'incohérence des lotissements, la dégradation des conditions sanitaires, ne peut trouver sa solution que dans la départementalisation du traitement, c'est-à-dire finalement, la concertation des différentes communes de banlieue pour contrebalancer le poids de la capitale et négocier sur un pied d'égalité avec elle. En fait Sellier substitue par là-même à la « conscience de banlieue », la proposition d'une « conscience d'agglomération », manière somme toute très moderne et très actuelle de poser le problème de la ville, mais aussi trop consensuelle et trop contraire aux mœurs politiques de l'époque pour qu'elle soit avant longtemps entendue.

C'est le sens du projet qu'il soumet dès 1913 au Conseil général de la Seine, projet tendant à la « réorganisation du département de la Seine et à la création d'un office public départemental d'habitations à bon marché ». Malgré les faibles moyens que met à sa disposition la loi Loucheur, finalement très opportune pour les lotisseurs privés, Henri Sellier sera à l'origine d'un nombre non négligeable d'opérations. La cité-jardin, qu'avait inscrite Albert Thomas dans le programme de la Fédération socialiste de la Seine, y occupait une place privilégiée. C'est ainsi qu'ont pu être construits, entre 1920 et 1940, des ensembles qui demeurent encore remarquables : Suresnes, Châtenay-Malabry et Plessis-Robinson, mais aussi Stains, Gennevilliers, Drancy, Pré-Saint-Gervais, Champigny-sur-Marne et Arcueil, qui se vit menacé il y a quelques années.

La cité-jardin de Suresnes reste sans doute un modèle du genre, et spécifiquement français dans le souci qu'elle a d'associer le modèle de référence anglais (maison individuelle) avec le modèle modernisé de l'immeuble urbain d'inspiration post-haussmannienne.

L'adoption du dispositif de la « cour ouverte » et des immeubles en redents apporte en effet une réponse à cette préoccupation essentielle de l'urbanisme du début du XX^{ème} siècle : faire pénétrer le soleil et l'air pur dans les logements, tout en maintenant une densité de construction économe en assise foncière.

La prolifération des lotissements

En réalité les cités-jardins réalisées à l'initiative d' Henri Sellier représentaient une goutte d'eau au milieu de la prolifération des lotissements. Elles devaient être le contre-exemple de ces opérations spéculatives conduites par des affairistes peu scrupuleux qui profitaient du manque de logement, lui-même résultat du faible engagement de l'Etat. En 1927 une enquête dénombrait 185 000 lots "défectueux", desservis ni par l'eau potable, ni par l'électricité, ni par les égouts. La loi du Ministre de l'Intérieur Sarrault, en 1928, tente de remédier à ce problème. Elle est accompagnée par la loi du Ministre du Travail Loucheur qui favorise le financement du logement individuel et collectif (mais en nombre insuffisant : 200 000 logements sur 5 ans alors que les besoins sont estimés à un million). La loi Sarrault, pour sa part, se propose de mettre de l'ordre dans l'urbanisation anarchique des lotissements en région parisienne. A cet effet elle met en place un Conseil supérieur de l'aménagement (CSARP), chargé de définir les mesures pratiques, réglementaires et financières, permettant d'améliorer les lotissements existants et de surveiller la conformité de ceux qui sont créés. L'urbaniste Henri Prost y dirige la section de l'Aménagement et sera plus tard chargé du plan d'aménagement de la région parisienne, publié en 1934 et adopté seulement à la veille de la guerre. Il s'agit essentiellement d'un plan visant à limiter la croissance parisienne. Henri Sellier est pour sa part placé à la tête de la section de l'Habitation, chargé de promouvoir les HBM et les cités-jardins. En réalité l'efficacité de ce conseil, sa capacité d'intervention ne sera effective qu'à partir de 1932, lorsque le conseil, en vertu d'une loi de la même année, aura autorité pour accorder les autorisations de lotir. Mais la situation était déjà bien compromise, inspirant à Céline, dans "Mort à crédit", les propos de l'un de ses personnages : "Comme ça dans la grande banlieue, surtout devant les lotissements, les cabanes, les gourbis en planches ! il s'attendrissait ... Tu vois bien tout ça, Ferdinand, qu'il me désignait alors, tu vois bien toute cette infection ? ".

On ne peut être insensible à cette sympathie, inspirée par ce mélange confondu de misère et de bricolage inventif qu'offrent au regard les pavillons et baraques perdues dans les lointaines banlieues. Accueillant une population essentiellement modeste, partagée entre les employés et les ouvriers, ils constituaient finalement une forme d'habitat qui rendait possible une appropriation extérieure (le jardin) et intérieure que le logement collectif norme des années 50 ne permettra plus. La mémoire de ces "mal-lotis", récemment recueillie en quelques lotissements, mais aussi le roman disent les avantages que savaient y trouver les familles populaires. Daniel

Zimmermann, dans son roman "Le spectateur", témoigne de la vie, pendant la guerre, de cette famille installée sur les terres encore vierges de Sarcelles : "... Papa trouve à louer un pavillon sans étage isolé dans les champs, rue de Richebourg, à Sarcelles... Beau fixe entre Serge et son père, c'est idyllique. Inséparables, ils jardinent, bricolent dans le sous-sol atelier, repeignent la maison, modèlent l'avenir... Dès que l'Armée rouge sera assez forte, le camarade Staline déclarera la guerre à l'Allemagne et, son certificat d'études en poche, Serge ira au cours complémentaire industriel à Saint-Denis préparer le concours de l'Ecole Diderot... En attendant, nécessité oblige, il faut gratter la terre, agrandir le clapier et nourrir les lapins..."

La ceinture rouge

C'est finalement tous ces "mal-lotis" qui feront aussi les électeurs du Parti Communiste dans les années 1920. Bobigny est à cet égard exemplaire : commune typique de lotissements, elle est l'une des premières à élire un maire communiste, Jean-Marie Clamamus, qui suivra de près les travaux du CSARP et anticipera la loi Sarraut en encourageant les mal-lotis à se constituer en associations syndicales. Les communistes, qui n'étaient pas impliqués comme les socialistes de la SFIO dans l'incurie des différents gouvernements de centre-gauche en matière d'aménagement et de construction de logements, assoiront leur conquête de la "ceinture rouge" sur une politique communale prêchant l'opposition à la capitale. Ils construisaient ainsi le mythe du siège prolétarien du Paris bourgeois : en 1925, après la conquête de huit municipalités du département de la Seine (Saint-Denis, Villeta-neuse, Bobigny, Clichy, Malakoff, Villejuif), Paul Vaillant-Couturier lui-même maire de Villejuif, titrera dans l'Humanité : "Paris encerclé par le prolétariat révolutionnaire".

En 1929, le Parti Communiste arrive en tête dans les municipalités déjà conquises et enlève aux socialistes Pierrefitte, Alfortville et Bagnolet. Aussi, sinon plus attentifs à la condition ouvrière de leurs administrés, moins rompus à la gestion communale que les socialistes, les maires communistes étaient très soumis aux objectifs généraux de leur parti. Leur politique municipale se traduit plutôt en ce sens par des initiatives d'aide aux difficultés de la vie quotidienne. Bobigny crée dispensaire, bains-douches dans les années 20 et organise très tôt des colonies de vacances en achetant un bâtiment à Oléron. A Villejuif, Paul Vaillant-Couturier confiera à André Lurçat, un architecte du Mouvement moderne, la construction d'une école, l'école Karl Marx, présentée à l'époque comme "l'école la plus moderne de France". Elle servira beaucoup de devanture à la politique municipale des banlieues gérées par les communistes. Sur le plan du logement, le bilan sera assez maigre, sans véritable orientation claire. A Bobigny, les élus communistes, pavillonnaires, iront jusqu'à repousser des propositions d'immeubles collectifs HBM et à Villejuif, commune de lotissements, l'ensemble complétant le groupe scolaire Karl Marx, une "cité verticale" dessinée également par André Lurçat, ne verra jamais le jour. Au

lendemain de la guerre, le collectif trouvera auprès des maires communistes de chauds partisans. Lurçat pourra ainsi construire à Saint-Denis, à travers la cité Paul Eluard, ce qu'il n'avait pu réaliser à Villejuif.

La banlieue parisienne nous a longtemps occupé dans ce chapitre. Certes la banlieue n'existe pas seulement autour de Paris, mais elle y a pris des proportions telle que la notion de banlieue tend à s'identifier aux marges parisiennes. Dans les autres villes, sauf peut-être à Lyon et Lille, elle n'a pas connu, entre les deux guerres, un développement qui pose avec autant d'acuité les problèmes d'aménagement, de transport et d'habitat. Ce ne sera plus tout à fait le cas après la seconde guerre mondiale. Il est vraisemblable d'ailleurs que l'imbroglio parisien des banlieues ait pesé lourdement sur la conception urbanistique de l'après-guerre, condamnant irrévocablement le modèle de la cité-jardin (qui avait pourtant été une alternative intéressante aux lotissements spéculatifs) au profit du tout vertical préconisé par la Charte d'Athènes. Ainsi cette unique solution au problème du logement a-t-elle été choisie avec autorité par l'Etat. C'était l'exact contraire du laxisme qui avait dominé dans l'entre-deux-guerres sur la question foncière et les lotissements dans la région parisienne. Finalement les villes de province allaient "bénéficier" de l'obsession anti-pavillonnaire parisienne, alors que la généralisation du logement collectif ne s'y imposaient avec autant d'exclusivité. A une politique laxiste succédera ainsi une politique totalement rigide et dogmatique. La tendance doctrinaire et le clivage oppositionnel semble être une caractéristique de la mentalité démocratique française. Le sens de la mesure et de la nuance y paraît absent, les choses fonctionnent plus sur le mode action-réaction que sur celui du mode action, correction, rectification. Sans compter le retour des tentations jacobines qui font que Paris a tendance à être la France. Il faudrait fouiller plus en profondeur pour s'apercevoir que tout ne fonctionne pas sur le modèle parisien et qu'il existe aussi des types éprouvés dans d'autres villes et d'autres régions. L'échoppe bordelaise, maison de ville spécifique à cette grande ville du sud-ouest, en constitue un qui mériterait d'être étudié, non seulement comme forme d'habitat, mais aussi comme mode de croissance urbaine.

ORIENTATION BIBLIOGRAPHIQUE

Jean BASTIE, *La croissance de la banlieue parisienne*, Paris, PUF, 1964.

Pierre HENON, Alain THIEBAUT, *Levallois, histoire d'une banlieue*, Bruxelles, Mardaga, 1981.

Jean-Paul BRUNET, *Saint-Denis, la ville rouge, 1890-1939*, Paris, Hachette, 1980.

Daniel PINSON, *L'indépendance confisquée d'une ville ouvrière, Chantenay*, Nantes, Arts, Cultures, Loisirs, 1982.

Marc BONNEVILLE, *Villeurbanne, processus et formes d'urbanisation*, Lyon, PUL, 1978.

Jean-Pierre GAUDIN, *L'avenir en plan*, Seyssel, Champ-Vallon, 1985.

Katherine BURLIN (sous la direction de), *La banlieue oasis, Henri Sellier et les cités-jardins, 1900-1940*, Paris, Presses Universitaires de Vincennes, 1987.
Collectif, *La banlieue en fête*, Saint-Denis, Presses Universitaires de Vincennes, 1988.
Annie FOURCAUT, *Bobigny, banlieue rouge*, Paris, Les Editions Ouvrières, 1986.
Alain FAURE (sous la direction de), *Les premiers banlieusards, aux origines des banlieues de Paris*, Paris, Créaphis, 1991.
Daniel ZIMMERMANN, *Le spectateur*; roman, Paris, Mazarine, 1985.

CHAPITRE 5

LES BANLIEUES (2) : ... AUX ISOLATS MARGINALISES

La logique d'agglomération de l'Etat - Localisation des grands ensembles et clientélisme politique - Ségrégations à l'intérieur des banlieues et des ZUP - Evolution de la population des grands ensembles - Cohabitations difficiles - L'arrivée de l'autre dans la ZUP - Banlieue, ZUP et chômage - Le vote des ZUP.

Le paysage et le contenu des banlieues va être profondément modifié dans l'immédiat après-guerre, en particulier sous l'effet de cette fièvre urbanisante dont nous avons parlé plus haut. Notre regard était alors englobant : il considérait la production des grands ensembles, dans le contexte d'une croissance urbaine stimulée par l'essor économique des "Trente glorieuses", comme l'expression d'un considérable besoin en logements, pris en charge par l'Etat tout-puissant. Celui-ci était en quelque sorte impliqué, en ces temps d'après-guerre, dans une épreuve de rattrapage que le laxisme pavillonnaire et l'insuffisance des aides durant les années 20-40 avait rendu nécessaire. A présent, il nous faut voir comment ces grands ensembles s'intègrent ou non dans la banlieue, la consolident ou au contraire la déstabilisent, dans le court terme comme dans le long terme, comment ces prodigieuses extensions de la ville affrontent ensuite la crise des années 75, passent finalement d'une greffe difficile sur le territoire existant à une situation de rejet et tendent à se constituer, sinon en ghetto, du moins en îlot de pauvreté et de misère, en portant la double marque de leur marginalisation, celle du chômage et celle d'un cadre urbain dégradé.

Phénomène curieux, ce sont précisément ces ensembles, installés sur la deuxième, voire la troisième couronne des grandes villes, qui aujourd'hui font parler d'eux. C'est là que naissent et se développent des situations dramatiques et explosives. A contrario les banlieues de la première couronne ne font plus guère parler d'elles, qu'il s'agisse de Villeurbanne ou d'Aubervilliers. On peut faire l'hypothèse que la forme urbaine n'y est pas totalement étrangère, la petite taille des opérations immobilières, tant collectives qu'individuelles, la présence précisément du pavillonnaire crée des discontinuités et des espaces de décompression qui rendent sans doute la misère moins visible, moins provoquante. Il faut aussi ajouter que l'ancienneté de peuplement, l'épaississement d'une histoire partagée, le vieillissement d'une population stabilisée, résidant toujours pour partie dans ces premières couronnes, contribuent à fonder cette apparente tranquillité. Mieux, lorsque cette population ancienne est remplacée par des catégories de population plus aisées pour lesquelles le coût immobilier, en hausse dans certains de ces quartiers, reste

accessible, ces premières couronnes participent d'une "gentrification" constatée également pour des quartiers plus centraux. Seuls quelques quartiers anciens dégradés des centre-ville, tels que la Goutte-d'Or dans le 18^{ème} parisien, restent encore des îlots de pauvreté, mais leur système urbain basé sur l'immeuble de rapport autorise, en même temps que l'exploitation des taudis, le fonctionnement des réseaux de solidarité, importants pour les populations immigrées qui y habitent.

Les banlieues plus éloignées, elles, ont reçu dans un laps de temps incomparablement plus court que leurs voisines des couronnes plus intérieures, des masses de logements et de population qu'il était difficile d'assimiler très rapidement. Une carte des îlots sensibles retenus en 1982-1983 pour la région Ile-de-France montre bien le déplacement des chantiers de rénovation. Trois seulement concernent à Paris des quartiers anciens ou mixtes (La Goutte d'Or, 18^{ème}, Les Amandiers, 20^{ème}, et Brillât-Savarin, 13^{ème}) et trois autres des quartiers de la première ou deuxième couronne (Genevilliers (Les Grésillons), Le Petit-Colombes et Le Petit-Nanterre). Tous les autres îlots sensibles concernent les grands ensembles et cités d'urgence construits dans les décennies des "Trente Glorieuses", soit 22 des sites des couronnes éloignées parmi lesquelles doivent être citées les 4000 à La Courneuve, la ZUP nord d'Argenteuil, La Grande-Borne à Grigny, La Rose-des-Vents à Aulnay-sous-Bois et aux confins de l'Ile-de-France la ZUP du Val-Fourré à Mantes-la-Jolie et la ZUP de Surville à Montereau. A Lyon on a une situation comparable : les grands ensembles sont principalement situés dans les communes de la deuxième couronne : Vaulx-en-Velin et Vénissieux notamment.

La logique d'agglomération de l'Etat

Les raisons qui fondent le choix du lieu d'implantation ne sont pas étrangères aux objectifs mêmes de la politique des grands ensembles : il s'agissait de disposer de réserves foncières d'une superficie suffisante pour accueillir des opérations dont la taille n'ira pas au-dessous de 800 logements et atteindra fréquemment 4 000 appartements. C'est ainsi que les 150 grands ensembles créés en région parisienne totalisent plus de 350 000 logements. On a déjà dit la brutalité avec laquelle s'est réalisée cette implantation, essentiellement guidée par l'objectif de la quantité et la pression du manque de logements : les grands ensembles sont ainsi totalement indifférents au territoire existant, tant du point de vue du paysage, de la structure urbaine existante, de son histoire. Les grands ensembles ont presque une propension à s'incruster là où nécessairement naîtra un problème. La Grande Borne à Grigny (4 800 logements) s'édifie dans l'enclave laissées par des voies à grande circulation, l'une des parties de la ZUP de Beaulieu-Malakoff, à Nantes, la partie sociale de l'opération, s'inscrit entre la boucle de la ligne de chemin de fer et le bras principal de la Loire. En plusieurs circonstances, nous l'avons déjà dit, la ZUP est implantée sur plusieurs communes, voire sur plusieurs départements.

La volonté de l'Etat, jamais exprimée clairement, est une logique d'agglomération. On recoud les territoires qui s'en vont en lambeaux, on rattrape ceux qui tentent de vivre leur autarcie : il y a manifestement dans cette rationalité du continuum territorial d'agglomération une entreprise délibérée contre les banlieues, leur développement autocentré, leur opposition à l'agglomération, entreprise qui trouve son aboutissement ultime dans la création des communautés urbaines des années 1965. Il y a dans cette obsession pour agglomérer autant de calculs politiques pour imposer le fait agglomératif aux communes excessivement indépendantistes que de bonne foi technocratique. Car l'on pense à cette époque que la gestion centralisée, concentrée, est le moyen le plus efficace pour gérer les territoires et en premier lieu y réaliser les réseaux qui sont indispensables au fonctionnement économique de la grande ville. En effet la formule du syndicat intercommunal, créée dès la fin du XIX^{ème} siècle est d'abord modérément utilisée. Elle le sera ensuite plus largement, en même temps qu'elle sera étendue pour passer d'une vocation unique à une vocation multiple. Mais le syndicat intercommunal s'avère un instrument difficile à utiliser, espace de conflits intercommunaux plutôt que de concertation, où le diktat des plus gros s'affronte souvent à la coalition des plus petits... Bref, au bilan, une considérable inertie qui subordonne l'intérêt général aux caprices particuliers, le bien-être des administrés aux calculs et aux querelles politiciennes. Et pourtant combien de services en dépendent depuis tes transports en commun, jusqu'à la ré-purgation des ordures ménagères en passant par l'installation des réseaux de distribution d'eau, d'éclairage public, etc. D'une certaine manière, la procédure de la ZUP est un moyen d'échapper aux nécessités de cette entente intercommunale : le choix de son implantation vise certes à souder les territoires, c'est en ce sens artifice de suture qui crée un pont symbolique en même temps qu'illusoire entre communes. Mais par ailleurs la ZUP constitue un territoire de l'Etat, car créé par décret gouvernemental à la suite d'une consultation des plus vagues auprès des communes, il est aussi un territoire qui échappe pratiquement à leur administration, sa gestion étant déléguée à une société d'économie mixte, contrôlée par l'Etat. Encore aujourd'hui bien des ZUP restent ainsi des zones franches de l'urbanisation des banlieues, à l'abri de la réglementation définie dans le plan d'occupation des sols (POS). Mieux, elles sont aussi souvent des concessions prélevées arbitrairement par l'Etat pour les besoins de la ville-centre, réédition d'une pratique d'autorité pratiquée au XIX^{ème} siècle lorsque la capitale imposait ses cimetières aux communes de banlieue. On a ainsi le cimetière parisien de Pantin (1886) comme l'on a le grand ensemble des 4 000 à La Courneuve, création de l'Office public d'HLM de Paris (1964). Sinistre rapprochement et pourtant... De fait les "4 000", cette ville de béton de plus de 15 000 habitants, qui venait atterrir sur une commune qui n'en comptait pas 25 000, a été une propriété parisienne, le résultat d'une convention entre La Courneuve qui ne cessait d'alerter l'Etat des agissements des spéculateurs et de l'office parisien des HLM qui voulait nettoyer Belleville de ses vieux immeubles et de ses familles populaires pour pratiquer une rénovation bulldozer comparable à celle du quartier Italie dans le 13^{ème} arrondissement. Quelle

aubaine, finalement, pour Paris d'une part, de se débarrasser d'une populace toujours en proie à l'agitation et au vote à gauche, et pour La Courneuve d'autre part, d'accueillir un flot d'électeurs dont l'adhésion était a priori assurée. Ici c'est en réalité le clientélisme politique qui fonde les principes de l'urbanisation, au détriment de la cohérence des territoires, de leur gestion, de leur unité physique et sociale.

Localisation des grands ensembles et clientélisme politique De ce point de vue on peut estimer que la localisation des grands ensembles, leur implantation dans des communes contrôlées par des partis de gauche et principalement par le PC, s'effectuent au profit de la ségrégation sur la base d'un consensus tacite entre les municipalités de droite et celles de gauche. Des études ont mis en évidence l'insistance délibérée avec laquelle les municipalités communistes ont réclamé des grands ensembles pour renforcer électoralement la "ceinture rouge". L'Etat eut d'autant moins de scrupules à leur faire ce cadeau empoisonné qu'il recevait des communes de droite une fin de non-recevoir pour la plupart de ses propositions de ZUP. De leur côté, certains maires communistes firent preuve d'un zèle sans doute aussi sincère qu'empressé dans l'accueil de ces cité-dortoir, puisque certains, comme Marcel Houel, maire de Vénissieux demanda pour sa commune la totalité et l'exclusivité des tours et des barres des Minguettes.

Au fond le calcul se révéla rentable à court terme : les grands ensembles se sont montrés fidèles à la gauche pendant vingt ans, le temps d'usure, en somme, de ces produits industriels à délai d'usage limité et à péremption rapide que se sont révélés être les grands ensembles. En réalité, et nous aurons l'occasion d'y revenir, la défectuosité des grands ensembles n'entre que pour une part secondaire dans l'évolution sociale et politique des grands ensembles. On doit bien plus la chercher dans les conséquences de la crise économique et la division de la société civile en groupes sociaux protégés et en groupes précarisés, pour ne pas dire exclus totalement du travail, hors d'un monde où la consommation individuelle devient une valeur centrale du mode de vie, ce dont précisément le logement voulait être le réceptacle, peut-être même le temple. Le brutal basculement des votes du rouge au noir en constitue une indication qui, au-delà de l'évolution des grands ensembles, n'est pas indifférente non plus à l'environnement mondial et en particulier aux événements de l'Est anciennement communiste. Au demeurant la "ceinture rouge" s'achemine dangereusement vers la ceinture noire, ce qui, là encore, ne traduit qu'un versant d'un univers social populaire, où la tension atteint un niveau rarement connu, entre les vrais exclus qui se laissent enfermer dans le discours et le vote illusoirement exorciste de l'exclusion lepeniste et les non moins vrais exclus qui sont privés de citoyenneté (première génération immigrée), ou ceux que le droit du sol autorise à voter, mais qui le refusent, tant ils sont révoltés par un monde qui les prive de travail et donc de ressources en même temps qu'il leur fait miroiter le luxe des beaux quartiers, de la consommation et de l'argent facile.

Mais, pour en revenir à ces tractations politiciennes qui marchandent les votes contre les logements, il faut aller de l'échelle réduite des ZUP à celle plus large de la région : on voit s'y mettre en oeuvre les plus grossières comme les plus fines dispositions préparatoires aux ségrégations. Ainsi la réalité de la "ceinture rouge" de Paris ne peut être envisagée hors de la réorganisation gaulliste de la région Ile-de-France. En 1964, l'ancien département de la Seine est réduit à Paris intra-muros et trois nouveaux départements sont créés dans la petite couronne : le Val-de-Marne (94), les Hauts-de-Seine (92) et la Seine-Saint-Denis (93). Paris, isolé de sa ceinture rouge et vidé de ses classes populaires avec les rénovations-déportations, deviendra et restera gaulliste, tandis que le découpage des nouveaux départements sépare des communes qui étaient reliées historiquement et introduit entre elles des rapports administratifs déséquilibrés, en portant au rang de préfecture certaines d'entre elles. Tel est le cas de Bobigny qui ôte à Saint-Denis une primauté territoriale que l'histoire lui avait léguée. Avec la création de ces trois départements, c'est effectivement la "ceinture rouge" que le gaullisme tentait de briser. Malgré ce "charcutage", ces nouveaux départements existent bel et bien aujourd'hui : vingt ans d'existence les ont façonné et leur identité peut difficilement être niée. Depuis la bipolarisation de la région parisienne s'est encore renforcée. A l'ouest vont les implantations de bureaux, dans la foulée de l'opération de la Défense, apportant d'abondants subsides aux communes qui les reçoivent, à l'est la construction de logements et l'arrivée des populations les plus démunies. Ces inégalités s'expriment parfois en des contrastes saisissants. A la fin des années 80, pour une population de 30 000 habitants, Châtenay-Malabry rentrait sept millions de taxe professionnelle, tandis que Courbevoie, grâce à la Défense, engrangeait cent vingt six millions pour 60 000 habitants. Ces quelques anomalies n'ont fait que s'amplifier d'années en années, entretenues par la devise qui veut que les riches ne prêtent qu'aux riches, et elles ont encore été renforcées à la faveur de la loi de décentralisation et du recul de l'Etat-Providence.

Ces déséquilibres territoriaux, on les retrouve aussi dans les grandes villes de province. Les récentes dispositions de la loi d'orientation pour la ville, qui organisent l'entraide financière entre les communes les ont mises en évidence, et d'ailleurs, bien plus que le déséquilibre entre grandes villes et banlieues, elle fait apparaître les coffre-fort des villes balnéaires (La Baule, le Touquet, Antibes, Biarritz...) ainsi que d'autres villes rentières, Nice et Lyon, et naturellement Paris, mais aussi bien des villes des banlieues résidentielles.

Ségrégations à l'intérieur des banlieues et des ZUP

Mais ces ségrégations, qui se nourrissent d'elles-mêmes, se renforcent par auto-entretien, à la grande échelle, celle du territoire national, comme celle des régions, des départements et des agglomérations, elles peuvent également se lire dans

les communes elles-mêmes. Globalement, nous l'avons dit, le grand ensemble constitue un isolât, un dispositif de ségrégation, mais en lui-même, il contient aussi des éléments physiques de structuration qui appellent la ségrégation. On a souvent mis en parallèle la configuration verticale de l'immeuble de rapport du XIX^{ème} siècle et la structure sociale de cette époque : le bourgeois occupe le premier étage, étage noble, le ménage modeste le dernier étage, enfin la bonne et l'artiste les combles (une célèbre gravure de Bertall en donne une coupe très illustrative). D'une certaine manière ce mode de répartition dans l'espace mettait en cohabitation des groupes sociaux différents : ce dispositif reflétait l'évolution dans l'immeuble urbain de la mixité sociale de la ville du Moyen-Age où maître-ouvrier, compagnon et apprenti voisinaient à la fois dans le travail et l'habitat. La cité patronale les séparait par l'habitation, mais les liait dans le plan de la cité, enjoignant une place à l'ouvrier, au contremaître et à l'ingénieur. La ville moderne les sépare définitivement, et va encore accentuer les séparations dans les grands ensembles. En effet, d'abord distribué en ILN (Immeubles à loyers normaux) et en HLM (Habitations à loyer modéré), les ZUP vont sérier encore plus finement les groupes sociaux en fonction de leurs ressources. A partir des années 65 apparaissent les PSR (Programmes sociaux de relogement) et les PLR (Programmes à loyer réduit). Des immeubles entiers sont affectés à ces programmes, avec des prestations intérieures plus frustrées (pas de portes de placard, pas de chauffe-eau...). Ces immeubles sont tantôt isolés dans les groupes HLM, tantôt regroupés dans trois ou quatre barres. Ainsi se forment à l'intérieur même des grands ensembles des taches de pauvreté, connues et désignées comme telles. En plus de la condition des futurs occupants de ces immeubles, la technique justifie ces micro-ségrégations : la préfabrication et la standardisation impliquent en effet la réalisation sur le même site d'un nombre minimal de logements, c'est la condition pour rendre efficaces les techniques d'industrialisation. Certes, dans les ZUP des années 65-75, les directives de l'administration sont en faveur du mélange des catégories sociales. A la différence des opérations initiales, qui confiaient, comme à La Courneuve, le projet à un unique maître d'ouvrage, en général aux offices publics d'HLM, la tendance sera à l'association d'autres sociétés HLM (coopératives et sociétés anonymes) et même de promoteurs privés. Mais la taille des îlots attribués à ces différents maîtres d'ouvrage, variant de 300 à 500 logements (nécessité industrielle oblige, là encore), au lieu de produire du mélange, met en confrontation des îlots de standing supérieur avec des groupements marqués par l'indigence. Avec le temps, l'existence d'un entretien régulier dans un cas, son absence dans l'autre, les écarts s'amplifieront, marqueront chacun des îlots de valeurs positives et négatives se renvoyant mutuellement une image exagérément contrastée.

A l'intérieur des immeubles mêmes, la logique technique conduit à des organisations structurelles lourdes de conséquences. La rationalité productive veut ainsi que les appartements de même taille soient superposés : les murs et cloisons sont ainsi rigoureusement alignés et la distribution des fluides, les gaines qui les

distribuent, sont en continuité verticale parfaite. L'obsession d'une telle logique a donné des immeubles contenant uniquement des grands appartements, d'autres des petits appartements, concentrant dans un cas les personnes isolées, dans l'autre les familles nombreuses, engendrant ce que l'on a désigné comme des "cages à problèmes".

On voit ainsi comment les meilleures raisons, celles de la production en masse du logement, celle du mélange social, celle de la réduction du coût de fabrication par la rationalisation technique peuvent être les supports d'effets sociaux imprévus. Mais bien entendu ces éléments de contexte spatial, territoriaux, physiques, matériels (il faudrait aussi parler de la médiocrité de la construction) n'agissent que de manière subsidiaire sur un substrat social en évolution, le peuplement des ZUP et c'est lui qu'il faut présentement aborder.

Evolution de la population des grands ensembles

Au début de leur construction, les ensembles d'habitat social accueillent des populations relativement diversifiées. En 1967, sur la base d'une enquête exhaustive portant sur les grands ensembles de plus de 1000 logements, dans les villes de plus de 30 000 habitants, des sociologues pouvaient montrer que la structure de population de ces opérations était voisine de celle de la population urbaine française dans son ensemble. C'est ainsi que 47% d'ouvriers y vivaient, chiffre proche du pourcentage de cette catégorie sociale dans la France urbaine : 44%. Il en était de même pour les employés et les cadres moyens (respectivement 19% contre 16% et 18% contre 14%). On le voit, les grands ensembles à leur début constituaient aussi un espace urbain pour l'accueil des catégories intermédiaires : leur présence en HLM était rendue possible par les quotas que réservaient les offices pour les entreprises et les administrations. De plus en cette période de pénurie de logement, de cohabitation résidentielle forcée chez les parents, la cité HLM, en dépit d'un manque d'aménagement de ses espaces de proximité, mais à la faveur d'un logement qui présentait des prestations de confort très convenables, apparaissait une forme d'habitat tout à fait acceptable, prometteuse d'une aventure urbaine annoncée. Du point de vue de la structure d'âge, le grand ensemble présentait précisément les marques d'une relative jeunesse : au 37% de la France urbaine, il opposait ses 75% de chefs de ménage de moins de 45 ans. Le grand ensemble était effectivement le lieu d'accueil privilégié des jeunes ménages nés du "baby-boom" ; la concentration de logements neufs dans des opérations de taille considérable était ainsi accompagnée d'une entrée massive et quasiment simultanée d'habitants qui en étaient au même point dans leur cycle de vie. C'était là un phénomène dont on a mal mesuré les conséquences : ces ménages ont donné naissance à des enfants dont l'écart d'âge était relativement faible ; les écoles ont été rapidement sur-occupées (des classes de cent élèves ont ainsi pu exister) et il a fallu en construire à grande allure qui, quinze ans

plus tard, se sont brutalement vidées. Ce phénomène a aussi engendré plus tard une sur-occupation adolescente, en particulier là où étaient concentrées les familles nombreuses, dans ces immeubles à grands appartements regroupés pour les raisons de rentabilité constructive dont nous avons parlé plus haut. Ainsi les grands ensembles, comme l'ont montré d'autres sociologues, ont présenté et présentent toujours une structure d'âge en définitive nettement différente de la population urbaine moyenne. Alors que celle-ci se distribue en trois termes : grands parents-parents-enfants, le grand ensemble offre plutôt une structure à deux termes : parents-enfants. Le poids des jeunes générations, à un moment donné, y devient particulièrement important, plus visible, plus conflictuel, produisant ce que toutes ces cités ont connu dans les années 70, le phénomène "loubard". Il est certain que la concentration de manière simultanée de ménages d'âge identique était grosse de ce risque ; en se séparant du troisième terme de la structure, les grands parents, la population du grand ensemble se privait d'un élément jouant traditionnellement un rôle de régulateur social : la présence physique du retraité dans le quartier, la fonction nourricière de la grand-mère sont des liens sociaux que ne remplacent que bien partiellement le travail social des animateurs de prévention (contre la délinquance) et des puéricultrices de crèches (quand elles existent).

Par ailleurs, en contradiction avec un premier tableau qui donnait un indice de satisfaction des habitants élevé, réponse ambiguë à une critique tant ouverte que larvée de cette forme d'habitat, certains sociologues insistaient sur la fabrication artificielle des populations occupant les grands ensembles. Ce n'était pas à une moyenne nationale qu'il fallait les comparer, mais à d'autres quartiers, en particulier ceux qui l'entouraient. A la différence de ces quartiers, les ensembles nouveaux d'habitat ne présentaient pas de population majoritaire, qui aurait en quelque sorte fixé ses normes à la communauté. De plus l'attribution des logements se faisant de manière administrative, la cohabitation des familles était parfaitement aléatoire, alors que dans les quartiers anciens l'habitant était actif dans le choix de son quartier, de son immeuble, de ses voisins : les réseaux d'interconnaissance fonctionnaient, et tout particulièrement les réseaux de parenté. Enfin il n'était pas possible de considérer ces populations dans un temps arrêté, celui de l'emménagement dans la cité, il fallait les envisager dans une perspective dynamique, celle d'une trajectoire résidentielle. Or, pour des raisons économiques - qui plus tard vont être encore renforcées par l'apparition du chômage et de la précarité - il est des habitants pour lesquels le HLM est le terme de leur itinéraire d'habitat, tandis que pour d'autres il ne constitue qu'une étape vers une autre forme résidentielle que permettra une situation ou un projet professionnel meilleur. Ainsi se dessine dans les grands ensembles la division en une population captive et une population mobile.

Cohabitations difficiles

Les hasards de la cohabitation vont ainsi rapprocher des groupes sociaux que séparent profondément le mode de vie et les perspectives d'avenir. Aucune norme dominante ne pourra se dégager dans une société où s'affirment l'isolement des ménages, la rupture avec la parentèle, l'invitation par le logement moderne lui-même à une consommation qui opère une discrimination des ménages en fonction de leurs moyens économiques. Or ces différences dans les capacités de consommation vont s'avérer particulièrement visibles dans l'espace de la cité : les cohabitations forcées rapprochent physiquement des gens aux modes de vie économiquement et culturellement distants, réveillant des envies consommatoires frustrées, confrontant des modèles éducatifs opposés, autant de sources de conflits que renforce la transparence sonore et visuelle de l'espace. La chaîne HI-FI s'entend, désignant à la vindicte du voisin l'enfant gâté et "mal élevé", la livraison se manifeste avec évidence devant l'entrée de l'immeuble, révélant l'achat, donc les "moyens", le lieu d'achat (Darty, Conforama...), le type de marchandise... Tout cela fait l'objet de commentaires, de commérages, de bruits, de confidences, confronte les modèles familiaux opposés de la mère au foyer et de la femme qui travaille, de celle qui éduque ses enfants et de celle qui les laisse "livrés à eux-mêmes", de la pondeuse d'enfants et de celle qui maîtrise sa fécondité, du ménage qui s'endette et de celui qui économise laborieusement ; autant de manières de "conduire sa vie" ou de se "laisser aller" qui vont crispier les positions, faire naître les rancoeurs et les jalousies, dresser les uns contre les autres des groupes et des personnes dont les écarts ne sont pas considérables, mais que la proximité physique et la fréquentation quotidienne rendent insupportables, et la présence opportune pour le défolement du refoulé. Il faut trouver des victimes. Cette division est la plus violente à l'intérieur des catégories populaires, entre celles qui s'enlisent et celles qui s'en sortent et repoussent avec d'autant plus de brutalité les premières qu'elles sont toujours à la limite de les rejoindre. Il y a dans l'exclusion, le refoulement et la dénonciation de l'autre l'exorcisme du même toujours possible : l'autre est rejeté parce qu'on risque de lui devenir identique ; on pourrait être lui : l'autre.

L'arrivée de l'autre dans la ZUP

Or la présence de cet autre, non plus cette figure des classes moyennes qui commencent à partir des cités HLM, mais celle du chômeur et de l'immigré, va faire une apparition brutale avec la crise économique et le regroupement familial : nous sommes à la veille des années 75.

L'essor industriel qui a caractérisé les "Trente glorieuses" a été un facteur d'appel de cette main d'oeuvre, quelquefois dans des formes contractuelles, mais bien plus souvent selon des filières parfaitement clandestines. Cet appel est largement lié à la redistribution des activités salariales dans la société française. Tandis que les

salariés français grossissent les rangs des employés (49% de salariés dans le tertiaire), se retirent dans une certaine mesure de l'industrie (38, 4%) et surtout du bâtiment et des travaux publics (10, 2%), les immigrés viennent occuper ces emplois sous-payés. Plus de la moitié d'entre eux seront embauchés dans l'industrie (55%), tandis que près de 40% travailleront sur les chantiers du bâtiment. A partir de 1978, l'Etat prend différentes mesures qui tendent, pour certaines d'entre elles, à refouler l'immigration et, pour d'autres, à préparer l'assimilation des familles désirant se fixer en France. L'émigration maghrébine qui avait été importante dans les années 60-78 se ralentit notablement. On compte désormais officiellement 800 000 algériens, 400 000 marocains et 200 000 tunisiens.

Dans les années 60, les immigrés vivaient en ghettos, dans les bidonvilles nichés dans des endroits cachés, reculés, ceints de voies de chemins de fer et d'autoroutes, aux marges de la ville et dans certaines banlieues. En 1966, on dénombre 255 bidonvilles en France. Ils sont particulièrement concentrés dans la région parisienne : 199 en tout. Mais Marseille avec 7 800 habitants en bidonvilles et Toulon avec 2 203 ne sont pas en reste. Dans la région parisienne les bidonvilles sont installés sur des communes bien précises : le plus important n'est pas celui de Nanterre (estimé à 9 700 habitants), pourtant le plus connu, mais celui de Champigny (14 000 habitants), suivi par ceux de Saint-Denis (4 800), La Courneuve (2 300) et Gennevilliers. Pourtant les bidonvilles sont loin d'abriter la totalité des immigrés ; ces derniers vont en effet chercher refuge dans les quartiers anciens et leurs immeubles taudifiés que des marchands de sommeil transforment en "hôtel". Si les bidonvilles ont été pour leur part résorbés ou presque, les taudis-hôtels sont loin d'avoir disparu, et parmi les immigrés eux-mêmes apparaît une classe de spéculateurs qui tirent profit du manque de logements offerts aux étrangers. A partir de 1965 les cités de transit et les foyers-hôtels de la SONACOTRA remplacent les bidonvilles, les familles allant dans les premiers, les célibataires dans les seconds. Mais ces solutions ne sont qu'à peine moins misérables. La cité André Dousset de Nanterre succède ainsi tristement à son bidonville ; elle reçoit une quarantaine de familles nombreuses dans des préfabriqués, qui tenaient à peine debout en 1984, sur un terrain vague totalement à l'écart de la ville.

Dans les années 70, au moment où les familles les plus aisées commencent à quitter les HLM pour le pavillon en accession, les offices consentent à accueillir des familles immigrées en HLM. Ce n'est que l'application tardive d'un arrêté d'octobre 1968, enjoignant au préfet de mettre 6,75% du parc de logement à la disposition des habitants des bidonvilles et des immeubles insalubres. En 1974, les mesures en faveur du regroupement familial, permettant aux femmes d'immigrés et à leurs enfants de rejoindre l'époux et père, et le quota à réserver sur le financement patronal pour le logement des immigrés, incitent les organismes HLM à ouvrir les portes de la location. Non sans réticence : la solvabilité de ces ménages, leur mode de vie, la crainte des

réactions des locataires français constituent autant de freins à l'accueil de cette population immigrée.

En 1981 les immigrés constituent 20% de la population parisienne, ils sont 12% à Marseille et plus de 16% à Lyon. La banlieue les reçoit en plus grand nombre : ils comptent pour 30% à Vaulx-en-Velin, près de Lyon. A Paris même, le cosmopolitisme particulier aux grandes capitales donne une représentation très importante aux étrangers, mais la statistique ne distingue pas à ce niveau les groupes sociaux d'appartenance et fausse l'interprétation. Bien que les couches populaires de l'immigration soient importantes dans certains quartiers anciens et dégradés de Paris (comme La Goutte-d'Or), elles sont sans doute moins nombreuses en proportion qu'en banlieue. Les 20% de Paris n'ont sans doute pas le même contenu que les 14% de Vitry-sur-Seine et les 16, 5% d'Aulnay-sous-Bois. De plus ces moyennes communales nivellent la réalité des concentrations, qu'elles concernent les quartiers anciens ou bien les ZUP progressivement peuplées par les familles immigrées. Ainsi à Aulnay-sous-Bois la municipalité PC, en comptant les français des DOM-TOM parmi les familles dites "allogènes", dénombrait 67, 5% d'étrangers dans la cité de la Rose des Vents, nom poétique d'un ensemble que d'autres appellent plus banalement les "3 000", autant de logements coincés entre la ZUP industrielle où s'étendent les usines Citroën d'un côté et un hypermarché de l'autre. Fait très curieux : de telles concentrations bien connues en régions parisienne, lyonnaise et marseillaise peuvent aussi se rencontrer dans des régions où la présence immigrée est nettement plus faible en moyenne. Ainsi dans l'ouest, où la population immigrée en 1982 était comptée pour moins de 2%, la ville de Cholet possédait, avec la cité Laurent-Bonnevay (1000 logements), une stupéfiante concentration de familles immigrées (57% de la population du quartier), venue dans les années 1975 avec l'implantation de l'usine Michelin.

Si la population étrangère d'origine maghrébine domine et fait l'objet plus que d'autres d'une stigmatisation qui n'est pas étrangère à une histoire coloniale de la France finalement récente, elle est loin d'être majoritaire et ne dépasse guère le quart de la population étrangère des quartiers. A Cholet, dans le quartier mentionné précédemment, elle compte pour 22,7%, à peine plus nombreuse que la population originaire du Sud-est asiatique (17, 9%). Les portugais sont pour leur part près de 9% et les turcs 9, 7%. A Aulnay-sous-Bois les maghrébins sont 22%, les noirs 8, 23%, les asiatiques 5, 33%, les portugais 2, 42% et les italiens 1, 28%. La population des DOM-TOM, majoritairement antillaise dépasse les 23%. La diversité de ces structures de population étrangère montre qu'il existe des filières d'immigration qui ont fonctionné à partir des entreprises ou des réseaux de parentèle et crée de cette manière des communautés nationales variablement réparties sur le territoire national. Le nombre des nationalités est dans certains endroits considérable : on a parlé de plus de 50 nationalités aux Minguettes, ce qui paraît sans doute exagéré, mais reflètent une

réalité constatée dans beaucoup de cités. Desmond Avery s'est appuyé sur ce phénomène pour donner son titre à l'ouvrage qu'il a consacré à la Courneuve: "Civilisations de La Courneuve, images brisées d'une cité". En 1984, seulement 3 600 logements étaient occupés, dont 22% par des familles étrangères, plus de la moitié étant algériennes (52%), et 13, 5% par des familles antillaises, mais ce mélange doit être complété par les espagnols, les italiens, les portugais, les africains, les asiatiques, et encore, ces génériques continentaux recouvrent-ils des origines nationales et ethniques fort diverses. Bien sûr le calcul de ces pourcentages se fait à partir des ménages, il ne tient pas compte de la taille de la famille. Bien qu'elle ait tendance à diminuer, elle reste toujours plus grande que la moyenne des familles françaises, et si l'on en tenait compte, le pourcentage de la présence immigrée serait encore renforcé. Chez ces populations, le sentiment de survie, de puissance sociale est souvent lié à l'importance numérique de la progéniture : c'est en particulier le cas pour les maghrébins. Ce modèle familial entre désormais en contradiction assez forte avec le modèle français qui a tendu dans les décennies passées à valoriser le contrôle des naissances et à maîtriser la fécondité. L'impact de cette différence est nécessairement considérable. Il explique la forte proportion des jeunes dans les grands ensembles aujourd'hui, qui atteint presque les 50% dans certains, ce qui est le cas des Minguettes à Vénissieux, et avoisine les 40% dans la plupart des autres, c'est la situation à la Courneuve (46%) et dans la ZUP Bellevue à Nantes (40%), forte présence comparée à la moyenne nationale de 29% . Elle se traduit autant dans la composition des groupes scolaires, dont l'enseignement rompt avec la culture de la famille (langue, conception du monde...), que dans l'occupation de l'espace public de la cité par des jeunes "en galère" qui, après leurs difficultés à l'école, affrontent le refus de l'embauche pour "délit de faciès". La délinquance et la drogue peuvent alors occuper le vide laissé par l'absence de travail : en un an, de 1983 à 1984, le nombre de toxicomanes identifiés à La Courneuve était passé de 92 à 127, fait d'autant plus alarmant que le coût du gramme d'héroïne avait doublé en l'espace de dix ans (1975-1984). Tout ceci n'est sans doute pas sans expliquer le développement des petits délits, qui faisait de La Courneuve, selon Desmond Avery, un lieu où le taux de criminalité était malgré tout cinq fois moindre qu'à Saint-Tropez, ville qui défraie bien plus la chronique d'été que celle des banlieues.

Banlieue, ZUP et chômage

Le chômage des jeunes est pour sa part à l'image de l'industrie sinistrée de bien des banlieues. Rien qu'à La Courneuve les friches industrielles occupent dix hectares et montrent des usines abandonnées, un paysage désolé, résultat de la fermeture de nombreuses entreprises (près d'une cinquantaine) et de la réduction d'activité de bien d'autres. En vingt ans, de 1964 à 1984, La Courneuve a perdu plus de 10 000 emplois industriels et en cinq ans, de 1980 à 1984, elle n'en a gagné que moins de 1000, en général dans les activités commerciales et de services. Certes La Courneuve

ne constitue pas la seule commune d'emploi des habitants de sa ZUP, mais sa situation ne fait qu'illustrer une évolution nationale bien connue. La région parisienne n'échappe pas à la désindustrialisation : de 1975 à 1980, elle a perdu 200 000 emplois ; auparavant entre 1962 et 1974, 570 établissements de plus de 50 salariés auront disparu dans la petite couronne, tandis que l'emploi industriel sera passé à Paris de moins de 40% en 1962 à 27% en 1980. Cette désindustrialisation s'accompagne par ailleurs d'un redéploiement des activités tant au plan géographique qu'au plan de la nature des productions. Ainsi la grande couronne constitue le lieu privilégié des implantations nouvelles, dans des secteurs dits de "recherche-développement", axés sur des activités industrielles de pointe.

Saint-Denis, commune voisine de La Courneuve illustre ponctuellement cette évolution : dans la zone ouest, autour du Carrefour Pleyel, l'industrie a régressé de plus de 60% et les industries électriques et électroniques ont supplanté la métallurgie, tandis qu'avec la tour Pleyel et de la tour Akzo (groupe chimique néerlandais), bien desservies par le métro, les emplois tertiaires sont passés de 14 à 70% entre 1962 et 1982.

Ainsi se dessine sur le plan économique une structure d'emploi qui, en plus d'être peu généreuse en embauche, entre en contradiction avec le niveau de formation des jeunes du quartier, susceptibles d'y trouver une activité. Il y a là rupture en regard d'une situation antérieure qui inscrivait souvent une correspondance entre la nature des emplois et le type de population à l'intérieur d'une même commune. Aujourd'hui la mobilité casse ce modèle, sans pour autant résoudre le problème d'emploi des jeunes, en particulier ceux qui sont issus de l'immigration. Ces derniers sont confrontés en permanence à l'échec scolaire : ainsi à La Courneuve, un élève sur quatre présente des problèmes de comportement ou d'apprentissage scolaire, dont l'origine est très diverse (violence, problème de langue, mutisme, absence de sommeil...). Cet état de fait s'accompagne d'une rotation incessante du corps enseignant (40% en moyenne par an), supportant lui-même difficilement aussi bien les difficultés de relation avec les élèves et entre les élèves que les obstacles culturels dans le travail didactique.

Ainsi en 1984, 16% de la population des "4 000" était au chômage et sur les 2 300 jeunes Courneuviens inscrits au centre local pour l'emploi, 80% étaient issus du grand ensemble.

La Courneuve n'est ici que l'illustration d'un état particulièrement critique, qui trouve finalement son équivalent dans bien d'autres grands ensembles de la région parisienne : la Grande-Borne à Grigny ou la ZUP du Val-Fourré à Mantes-la-Jolie..., mais aussi dans des régions où s'associent les difficultés d'emploi et la concentration des populations immigrées. Vaulx-en-Verin et Vénissieux font partie de cette deuxième

couronne de la banlieue lyonnaise dans laquelle les ZUP ont condensé les situations humaines les plus dramatiques. Et à côté de ces ensembles connus pour les manifestations, largement médiatisées, de leurs jeunes en révolte, inclus dans de grandes agglomérations, d'autres banlieues appartenant à des agglomérations plus modestes ont pris de plein fouet, plus que d'autres, les coups de tabac de l'économie. Grande-Synthe fait partie de celles-là. Sa ZUP de 6 200 logements dont 4 500 collectifs, au début partagée avec Dunkerque, était, avec les "dégraissages" massifs d'Usinor, dans un état de misère sociale et physique difficilement imaginable : en 1981, plus de 1 000 logements y étaient vides d'occupants, un logement chaque jour était abandonné par ses habitants, un logement sur quatre était occupé par une famille étrangère, le nombre de demandeurs d'emploi y dépassait mille personnes, parmi lesquels 70% de 15-25 ans, et les impayés de loyer de plus de trois mois concernaient aussi plus de mille familles. L'école Clémenceau, fréquentée par plus de 35% d'enfants issus de l'immigration, n'avaient que 37% d'élèves d'âge "normal" en CM2 contre 50% dans l'académie.

En fait les grands ensembles sont devenus des zones de relégation, de mise en attente de familles que le contexte économique a condamnées, pour une large part, au chômage, à la précarité, de tous ceux qui n'entrent pas dans une certaine normalité sociale : les chômeurs, les immigrés, les femmes seules (appelées par euphémisme statistique "familles monoparentales", lorsqu'elles ont la charge de leurs enfants), les précarisés par la maladie, l'emploi instable, le handicap, l'isolement social ou ethnique, en somme tout un monde démuné et marginalisé dans une société où les écarts de situation et de fortune s'approfondissent en même temps qu'ils sont rendus plus visibles par l'hyper-développement des techniques de communication. Certaines parties de cette population s'est formée dans ces cités elles-mêmes et s'est aussi trouvée alimentée par des populations extérieures nouvelles, reléguées par la mise à pied, la séparation, l'expulsion et l'endettement. Elles participent de la chute sociale du quartier. Ceux qui y vivaient depuis l'origine, quelquefois comme dans une cité à laquelle la modernité promettait un avenir meilleur, supportent difficilement cette dérive et accusent les "autres" de bouleverser un ordre qu'ils ont bien du mal à préserver, n'étant pas à l'abri, eux-mêmes et leurs enfants, des aléas de l'emploi. Ils sont plus assignés à résidence qu'attachés au quartier, ils n'ont pas pu profiter des perspectives d'accession qu'avaient les couches moyennes ou les familles disposant de deux salaires, et qui ont pu quitté le grand ensemble pour le pavillon. Cette frustration est redoublée par la hantise de pouvoir être identifié non plus à la catégorie intermédiaire qui habitait initialement ce grand ensemble, mais à ces groupes précarisés qui remplissent progressivement les appartements laissés vacants. L'image sociale du grand ensemble se dégrade, s'irradie dans la commune et au lieu d'être comme autrefois l'ensemble de logements neufs accueillant une population jeune et moderne, disponibles pour les miracles de la consommation, il devient un rebut de la civilisation industrielle appliquée au logement, trop rapidement dégradé, abritant une

détresse morale et matérielle, qui avec la diversité ethnique de sa population n'est pas sans rappeler le monde des anciennes colonies. Le grand ensemble devient dans la ville un isolât, d'autant plus visible que son architecture contraste avec la morphologie dominante de la banlieue, qu'elle soit constituée de petits immeubles ou de pavillons, et une zone de relégation. Il n'est toutefois pas encore un ghetto puisqu'il conserve une population relativement hétérogène, coexistant de manière plus ou moins conflictuelle. Mais le grand ensemble devient aussi une entité urbaine de plus en plus désignée extérieurement, non pour la majorité ou la forte minorité protégée qui le peuple encore, mais pour la minorité fragilisée qui le spécifie par l'appartenance ethnique, la condition économique ou la situation familiale. Le quartier deviendra ainsi tour à tour quartier d'arabes, de chômeurs, de femmes seules, de jeunes désœuvrés et souvent les quatre ensemble.

Le vote des ZUP

Le vote politique dans ces quartiers au cours de ces dernières années exprime, au-delà de son résultat politique immédiat, favorisant l'extrême droite raciste, la velléité d'exorciser la situation dans laquelle sont plongées les populations relativement stabilisées mais captives de ces grands ensembles. En effet ces élections, en excluant des pratiques politiques de la démocratie, y compris au niveau municipal, les immigrés nés hors du sol français, se réduisent pour l'instant à celui de ces français en équilibre économique précaire. Elles comptabiliseront tôt ou tard, s'ils acceptent la donne démocratique, le vote des jeunes générations immigrées. Mais à sa marge, s'est aussi développé un abstentionnisme relativement étendu, atteignant dans certaines cités plus de 50%. On peut l'interpréter comme un manque de totale confiance dans la classe politique, voire même dans la société civile démocratique dans son ensemble : rien ne serait à attendre de part et d'autre pour changer la situation. Les partis politiques de gauche, en particulier le Parti communiste, ne constituent plus le levier dont on pourrait attendre un effet sur sa condition personnelle. Le niveau local, celui de la commune, apparaît impuissant : cela témoigne pour partie de l'effacement des sentiments d'appartenance qui, dans les années 50, avec une population ouvrière industrielle nombreuse (80% de la population de la Seine-Saint-Denis en 1962, à peine plus du tiers en 1982), se concrétisaient dans des votes communistes massifs dans beaucoup de municipalités des périphéries urbaines, autour de Paris, Lyon et quelques autres grandes agglomérations. Ainsi, s'identifie-t-on plus aujourd'hui aux "4 000" qu'à La Courneuve; plus que d'Aulnay-sous-Bois, on est de "La Rose-des-Vents", plus que de Vénissieux, on est des "Minguettes". Au lieu d'appartenir à une communauté perçue comme un lieu de solidarité ouvrière et de sociabilité populaire, on se trouve relégué dans un ensemble d'où ne semble plus émaner aucune positivité quelle qu'elle soit, mais un mal de vivre, un sentiment d'isolement et d'exclusion très fort. Certes, il ne s'agit pas de mythifier la "ceinture rouge" et les bastions ouvriers des banlieues, mais le local semble aujourd'hui avoir perdu sa dynamique de référence

communale et communautaire. Cette dynamique était solidement assise sur les valeurs positives du producteur industriel dont les idéologies utopistes et socialistes faisaient l'avenir d'un monde nouveau à naître. Une culture ouvrière s'était progressivement construite dont le contenu nourrissait autant la vie quotidienne que les moments exceptionnels de ses rituels festifs : le Premier mai, la Fête de l'Huma à La Courneuve précisément, etc. Pourtant ce marquage avait mis du temps à se construire, à trouver un cadre qui lui donne sa cohérence, qui lui permette de se consolider et de s'affirmer, de passer d'une expression négative qui faisait de l'exclusion ("les mal-lotis") et de la misère l'aspect essentiel de son identité, à celle d'une force collective ayant ses propres valeurs de référence, sinon admises par la société, du moins considérées comme incontournables. A côté des organisations politiques, syndicales et associatives, ce cadre incluait aussi le territoire urbain, et notamment la banlieue, là où la classe ouvrière se trouvait concentrée, en des lieux chargés d'histoire, une histoire qui les confondait avec la révolution industrielle. A la communauté municipale s'est désormais substituée la multiplication des isolats-cités-dortoirs, zones où le travail est absent et l'ennui permanent, et leur marquage négatif : les grands ensembles sont perçus comme des chancres dans le territoire national ; le Val-Fourré finit par être mieux connu que Mantes-la-Jolie dans la mémoire fragile de l'opinion, et Les Minguettes que Vénissieux.

La crise a profondément contribué à ce profond bouleversement : on en vit finalement encore des moments essentiels, dramatiques d'une certaine façon, avec l'effondrement du communisme, monde de référence à la fois mythique et tragiquement réel de la culture ouvrière dévoyée. Sans qu'un coin de ciel bleu, autre que les ambiguïtés des démocraties occidentales triomphantes, ne fasse apparition. Tout fout le camp : la classe ouvrière, ses idéologues, les partis sensés la représenter, les syndicats qui la réunissaient, les associations qui la rassemblaient.

L'ouvrier du début du XX^{ème} siècle avait conquis des territoires qui s'effondrent et dont ont fait partie les communes de la "ceinture rouge". Celles-ci avaient pensé grossir les rangs de la classe en acceptant les grands ensembles que les banlieues-villégiatures des riches refusaient ; elles ont accueilli toute la misère du monde, celle que le pays en crise produisait par le chômage, en particulier les immigrés et leurs familles que le coup de feu des "Trente glorieuses" était allé chercher dans les anciennes colonies. D'une immigration paysanne ou européenne (italienne, espagnole, polonaise...), le mouvement ouvrier avait fait les bataillons de ses espoirs de conquête du monde ; aujourd'hui se présentent en ordre dispersé, sans autre perspective que le temps présent et les pulsions d'une survie immédiate, les tribus exilées d'un tiers-monde à la dérive, plus enfoncé que jamais dans la crise qu'y ont exportée les pays riches. Auparavant les rapports sociaux, en France comme en banlieue, se structuraient principalement sur les différenciations économiques : elles se manifestaient dans un cadre culturel relativement homogène au sein duquel les

variations ethniques et religieuses étaient acceptées ou digérées, une culture occidentale tout compte fait, qui se diffractait en fonction des origines sociales et géographiques. Aujourd'hui, aux écarts économiques accrus viennent s'ajouter d'une manière brutale de fortes différenciations culturelles. On a parlé à juste titre d'une ethnicisation des rapports sociaux, en reprenant pour partie une analyse qui valait depuis le début du siècle pour les Etats Unis. C'est sans doute bien de cela qu'il s'agit, d'un "choc des cultures", mais aujourd'hui sur fond d'une immense absence de perspectives.

Et pourtant, de ces quartiers déchirés par la misère et le choc des cultures, transpire un potentiel d'énergie inexploitée considérable. Les jeunes, pourtant abandonnés au désœuvrement, en sont l'une des expressions essentielle. Au milieu des adultes atterrés par le poids de la précarité, de l'incertitude du lendemain, d'une vie qui véhicule l'inquiétude, sinon pour soi-même, du moins pour ses propres enfants, les jeunes inventent à l'intérieur d'une société qui s'adressent à eux comme consommateurs en récupérant à son profit ses appels à la reconnaissance (les pubs de Benetton sont expertes dans cette démarche), le contenu de valeurs nouvelles. Dans la musique (le Rap et le Rai'), la peinture murale (le Tag), le théâtre de rue ou de scène ("Traction Avant Compagnie" de Vénissieux), le roman et même le cinéma ("Le thé au harem d'Archi Hamed" de Mehdi Charef), ils recomposent par le métissage, les linéaments d'une cohérence qui pour l'instant se cherche, mais qui s'oppose à la culture des riches et des vieux, dénonce sa propre exclusion du pouvoir et de l'avoir et clame son envie d'être reconnue, manifeste son désir de créer, de construire et pas seulement de détruire. Le XIXème siècle a vu les Canuts de la Croix-Rousse à Lyon détruire les métiers à tisser avant qu'ils ne s'organisent et construisent certaines valeurs que la société a du intégrer, les jeunes des Minguettes d'aujourd'hui peuvent de la même manière parvenir à la maîtrise de leurs pulsions de révolte légitimes. A la condition aussi qu'on les écoute!

Alors que la vie, le commerce, la communication se dispersent dans l'espace, le local conserve malgré tout une prégnance indéniable : nos corps ne peuvent se disperser, ils vivent là et pas ailleurs, même si l'ailleurs nous peut être connu par les progrès des média. Et dans cet endroit où "je" suis, il faut bien construire un heu de vie. Or si cette vie existe, atrophiée, mais potentiellement prête à l'éclosion, le heu n'existe pas. Et il n'existera qu'à la condition que la vie qui s'y trouve présente puisse s'exprimer de manière épanouissante et autonome. Aujourd'hui l'Etat, le Ministère de la Ville veulent faire revivre ces quartiers : une procédure - dont nous parlerons dans un chapitre ultérieur - a été créée à cet effet : le DSQ (Développement Social des Quartiers). L'intention est louable, encore faut-il que ce désir d'aider à vivre ne se substitue pas à la vie qui bat derrière la situation pathologique de ces quartiers.

ORIENTATION BIBLIOGRAPHIQUE

- Michel VERRET, *L'espace ouvrier*, Paris, Armand Colin, 1979.
- Colette PETONNET, *On est tous dans le brouillard, ethnologie des banlieues*, Paris, Galilée, 1979.
- François LEFORT, *Du bidonville à l'expulsion*, Paris, CIEMM, 1980.
- Collectif, *La banlieue aujourd'hui*, Paris, L'Harmattan, 1982.
- Jean-Claude KAUFMANN, *La vie HLM, Usages et conflits*, Paris, Les Editions Ouvrières, 1983.
- Revue HERODOTE, *Après les banlieues rouges, n°43*, Paris, La Découverte, 1986.
- Victoria THERAME, *Bastienne, roman*, Paris, Flammarion, 1986.
- Desmond AVERY, *Civilisations de La Courneuve, images brisées d'une cité*, Paris, L'Harmattan, 1987.
- SAPHO, *Ils préféreraient la lune, roman*, Paris, Balland, 1987.
- Gilles KEPEL, *Les banlieues de l'Islam*, Paris, Le Seuil, 1987.
- Daniel PINSON, *Voyage au bout de la ville*, Saint-Sébastien-sur-Loire, ACL Crocus, 1989.
- Jean-Paul DOLLE, *Fureurs de villes*, Paris, Grasset, 1990.

CHAPITRE 6

DES METROPOLES D'EQUILIBRE AUX EUROCITES

Origine de la planification territoriale - L'aménagement du territoire - Trois difficultés françaises - Le poids de Paris - Le rééquilibrage par la création des régions - Les métropoles d'équilibre - Ter-tiarisation de l'économie - L'incontournable capitale - La mégapole européenne - Compétitions in-ter-urbaines - De l'équilibre national à l'intégration européenne.

Les agglomérations, villes-centres et banlieues, ne vivent pas sur elles-mêmes. Elles participent d'un réseau urbain, dont elles constituent des pôles no-daux. Leur vigueur est tributaire du fonctionnement du réseau, du dynamisme interne de la ville et de l'intensité de ses échanges. Or ceux-ci s'inscrivent dans un espace qui modifie ses horizons en fonction des conjonctures nationales et internationales. A la fin de la seconde guerre mondiale, chaque protagoniste avait réintégré son espace national, voire, pour un temps, son empire colonial, dans un contexte marqué par le rôle déterminant des deux superpuissances. Après les indépendances coloniales des années 60, l'horizon français reste encore largement hexagonal, bien qu'apparaisse la préoccupation européenne. L'Etat tout puissant y développe une conception de l'aménagement du territoire, fondé sur l'équilibre territorial, qui est en quelque sorte la généralisation au sol national de ce qui, jusqu'alors, ne s'appliquait qu'à la ville. La ville, inventrice du plan, s'inscrit dans un plan plus vaste : l'aménagement du territoire.

L'idée de plan concerne en effet d'abord la ville et ses édifices. Il est à la fois un état des choses, mais il peut aussi concerner leur avenir. On dispose ainsi du plan de la ville pour s'orienter dans son espace réel, mais la ville dispose aussi d'un plan pour gérer son présent, son passé et surtout son avenir qui a été, à partir du XI-X ème siècle, pensé sur des terres vierges, des campagnes à conquérir. Le plan est, pour la ville, gestion de l'espace et gestion du temps. Jusqu'à la fin du siècle dernier, le plan de la ville, comme outil de prévision de sa croissance, ne semble s'imposer que pour les villes de fondation, à la limite pour les quartiers nouveaux ou reconstruits à la suite d'incendie, ou encore les opérations de restructuration telles que les a pratiquées le baron Haussmann. Le plan de ville comme outil de gestion globale de la ville ne prend sans doute toute sa réalité et son ampleur qu'avec l'apparition de l'urbanisme à la fin du XIXème siècle, et le plan de l'Ensanche, conçu en 1859 par l'ingénieur Ildefonso Cerda pour Barcelone, semble en constituer la première illustration. Ce type de préoccupation se généralisera par la suite en France avec l'application de la loi Cornudet de 1919, prescrivant des plans d'aménagement, d'embellissement et

d'extension dans les villes de plus de 10 000 habitants. Le projet d'aménagement, d'embellissement et d'extension demandé à la ville n'est pas simplement un plan où s'affiche le tracé des voies, celui des places et des jardins publics comme des monuments publics, mais aussi un programme qui, non seulement fixe des servitudes hygiéniques et esthétiques, mais formule aussi des "prévisions" concernant "la distribution d'eau potable, le réseau d'eau potable, l'évacuation et la destination finale des eaux usées...". La notion de prévision, ici introduite, fait apparaître les conditions nouvelles auxquelles sont confrontées les villes. Antérieurement les parties de villes pouvaient se développer dans une relative indépendance que structurait très simplement la voirie. Au XIX^{ème} siècle, avec la densification et l'extension urbaine, mais aussi la multiplication des flux urbains que les premières entraînent nécessairement, le centre est menacé d'étouffement, si ces flux ne sont pas régulés, et les quartiers guettés par les épidémies, si les techniques d'assainissement et d'adduction d'eau potable ne peuvent être déployés sur la totalité du territoire urbain. Ces différentes réalités rendent ainsi solidaires les parties de l'agglomération, par delà des divisions administratives. Comme cela a été dit plus haut, l'adoption de la loi Cornudet n'est donc pas sans rapport avec la progression des banlieues, à la fois encouragées par l'industrialisation et le déclassement des fortifications ; mais il ne s'agit pas simplement de s'en assurer le contrôle, il faut intégrer leur développement dans l'aménagement d'ensemble de la ville, dépasser l'héritage historique des découpages administratifs et défendre la logique supérieure de l'agglomération sur celle du particularisme communal.

On a vu précédemment la difficulté qu'a cette conception idéale et rationnelle de l'espace urbain à se faire admettre : la lenteur de définition de ces plans en est l'illustration, en particulier pour la capitale, précisément parce que le territoire d'exercice de la loi est avant tout municipal, ce qui devient vite étriqué en regard de la rapidité de la croissance urbaine dans la plupart des grandes villes. La prise de conscience de cette situation sera à l'origine de la loi Sarrault de 1932, concernant spécifiquement l'aménagement de la région parisienne, puis du décret de 1935 "relatif à la création de projets régionaux d'urbanisme".

Origine de la planification territoriale

La loi Cornudet inaugure donc, d'une certaine manière, la planification territoriale, institue en quelque sorte ce qui aujourd'hui compose les services d'aménagement de toute ville ou agglomération d'importance : l'urbanisme opérationnel, orienté vers l'application et la mise en oeuvre, et l'urbanisme prévisionnel, tendu vers la prospective du développement urbain. En étendant l'aménagement communal à l'aménagement régional, les décrets qui lui succèdent vérifient la conviction de Patrick Geddes, père de l'urbanisme anglais, estimant dès 1907 que l'aménagement ne pouvait se limiter à la ville, et qu'il devait au contraire

prendre en compte la région environnante. On passe ainsi, comme l'a souligné Gaston Bardet, "de l'urbanisme à l'aménagement de l'espace", qui deviendra, dès après la seconde guerre mondiale, l'aménagement du territoire.

Au début du XXème siècle, l'aménagement était d'abord un problème de logement des populations appelées par l'essor industriel, non plus tant pour les contrôler et les discipliner, comme c'était en partie la préoccupation patronale, que pour les protéger dans leur intégrité physique et morale. La Section d'hygiène urbaine et rurale du Musée social percevait bien la dimension urbaine de ce problème et s'est ainsi trouvée à l'origine de la loi Cornudet. Précisément cette Section d'hygiène fonctionnait comme un outil d'analyse des situations en ville, produisant un ensemble de données statistiques qui éclairaient et justifiaient les propositions. Dans la foulée de la Statistique générale de la France, créée en 1873, toute cette instrumentation méthodologique se perfectionnera dans l'entre-deux-guerres, s'appliquant à faire la relation entre la croissance démographique, l'extension urbaine et les mouvements migratoires. Ces préoccupations ne dépassent guère le cercle des experts, techniciens et universitaires, et de quelques hommes politiques, tels que Sellier, attentifs au progrès de la science urbaine et de ses possibles applications. La sphère économique reste quant à elle relativement étrangère à ces réflexions sur la ville.

Un glissement très net des préoccupations d'aménagement vers l'économique va s'effectuer au lendemain de la guerre. Ce n'est pas seulement l'espace, rural ou urbain, qui va faire l'objet de prévision, de répartition, mais aussi l'appareil industriel. L'interdépendance entre ces deux domaines est mise en évidence à la faveur de la reconstruction économique et du rôle plus grand que va y jouer l'Etat. Le triptyque Plan - INSEE - Direction de la prévision devient un instrument essentiel d'orientation politique et économique pour la France. Sous l'oeil du géant américain surveillant l'application du plan Marshall, la France se pique de faire l'usage le plus rationnel qui soit de l'aide américaine. Le contexte d'expansion économique des "Trente Glorieuses", marqué par un rythme de croissance constant, laissant peu de place aux mauvaises surprises, mettra à l'épreuve du développement, sans les prendre en défaut, l'usage des outils statistiques. Ceux-ci se révèlent être un dispositif efficace de contrôle de la comptabilité nationale et l'Etat apparaît comme le niveau le plus approprié pour être juge et arbitre de la marche en avant de la société. Ainsi naît l'Etat-Providence, riche et généreux.

Du côté des centres en forte croissance, des études font alors apparaître le poids de l'aménagement urbain sur l'économique : dans les grandes agglomérations, le coût de réalisation des infrastructures de transport, le coût du transport lui-même, celui du logement et de ses équipements pèsent lourdement dans le budget municipal et se répercutent ainsi à la fois sur les charges de l'Etat, lorsqu'il apporte son aide à certaines de ces réalisations, et sur celles des entreprises. Ainsi, entre 1962 et 1970, le

coût des dépenses en équipements urbains de la capitale a-t-il été, par habitant, deux à trois fois plus élevé que dans les villes de province. En parallèle, on constate dans les régions en récession, agricoles ou industrielles, le coût social élevé des mutations économiques : elles doivent être compensées par des subventions (l'agriculture) ou des aides (les mines) et des indemnités de chômage qui tempèrent très relativement la dégradation économique et sociale de ces branches et la perte d'emplois des salariés qui en vivaient. Adoptées dans l'espoir d'une reprise d'activité, ces mesures retardent souvent une reconversion industrielle et précipitent les départs vers les régions en expansion économique.

Ce phénomène de concentration urbaine illustre les importantes transformations qui, avec plus d'intensité qu'au XIX^{ème} siècle, se sont opérées au lendemain de la seconde guerre mondiale. Elles ont précipité la récession de certaines contrées et transplanté des populations entières vers certaines conurbations. Le déclin de l'agriculture, la fermeture des puits de mines, la crise du textile, et plus tard celle d'autres secteurs, provoquent l'abandon de la campagne, le reflux de certains bassins d'emploi liées aux industries en crise et l'arrivée dans les villes en expansion. Les répartitions humaines sur le territoire sont bouleversées, induites par une mobilité obligée, celle des populations vers des sources nouvelles d'emploi, principalement urbaines. Ces dernières ont en effet tendance à s'établir auprès des marchés de consommation ou des centres de décision qui, dans tous les cas sont situés dans les grandes agglomérations (et tout particulièrement la capitale). Ces changements accentuent des distorsions souvent existantes, renforcent ce que les partisans du plan et de l'aménagement du territoire appellent des déséquilibres, déséquilibres de répartition démographique, mais aussi déséquilibres dans l'offre d'emplois, dans la nature des emplois. Ils favorisent ainsi l'apparition, à l'intérieur même du territoire national, de régions pauvres encore appauvries et de régions riches encore enrichies. L'exemple de l'Italie est à cet égard éloquent, dans le contraste qu'elle présente entre le nord et le sud, mais il a son équivalent en France, certes moins contrasté, entre l'est et l'ouest. Cette situation n'est pas peut-être indifférente au fait qu'un des acteurs essentiels de la politique d'aménagement du territoire soit un homme de l'ouest, Olivier Guichard, "Baron" du gaullisme, Maire de La Baule et Président bien installé de la région des Pays-de-la-Loire, région taillée pratiquement sur mesure pour son règne. Considéré parfois comme l'inventeur de l'aménagement du territoire, il a été entre 1963 et 1967 l'un des plus actifs promoteurs de cette politique, l'associant aux attributions traditionnelles du Ministère de l'Equipement et du Logement dont il aura la charge en 1972.

L'aménagement du territoire

Conceptuellement l'idée du plan, qui va être généralisée après la seconde guerre mondiale et celle de l'aménagement du territoire qui prendra forme en 1963

avec la création de la DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire et de l'Action Régionale), s'inscrivent dans une vision du développement économique qui le considère comme maîtrisable. Selon ce point de vue, la science économique peut produire des analyses reflétant d'une manière exacte la situation économique du pays, de même que la science démographique est susceptible de procéder à l'analyse de la croissance des populations, l'une et l'autre étant capables sur la base des tendances observées de formuler des prévisions de croissance future. Au niveau national, européen et mondial se sont ainsi mis en place des organismes comptables, adoptant des indices homogènes, capables de donner un tableau des principaux marqueurs de l'état économique et social des nations. L'INSEE, créé immédiatement après la guerre, joue ce rôle en France, produisant à la fois une situation de la France sous différents aspects et des notes de conjoncture indiquant certaines tendances et leurs conséquences économiques, démographiques, sociales, etc.

Mais ce n'est pas sans difficultés que l'aménagement du territoire passe du domaine des idées à celui des réalités ; il faut casser les vieilles habitudes de l'administration française, surmonter l'esprit de corps qui caractérise les différents ministères et s'oppose à une action transversale. Car d'abord confiée au Ministère de la Reconstruction, cette mission, par ses aspects politiques et économiques, dépassait largement les attributions d'une seule administration. C'est finalement par un organisme interministériel relevant directement du Premier Ministre que sera pris en charge l'aménagement du territoire. La Délégation à l'aménagement du territoire, la DATAR, est ainsi créée en 1963.

Trois difficultés françaises

La situation française au début des années 60 est marquée, sur le plan économique, par trois particularités anciennes, mais qui se sont amplifiées dès le lendemain de la seconde guerre mondiale : la crise de son agriculture, celle de ses régions minières et la croissance démesurée de la capitale. Les difficultés des régions minières ne sont pas spécifiques à la France, elles sont générales en Europe. D'autres sources externes concurrencent les minerais français, en premier lieu le charbon, mais en outre certains bassins miniers se trouvent relativement à l'écart des centres industriels : les contraintes du transport s'ajoutent ainsi aux moins grandes facilités de reconversion. Des bassins tels que ceux d'Alès ou du Creusot pâtissent de leur isolement comparativement à celui de la Ruhr, mieux situé pour un approvisionnement externe (par le Rhin) et plus apte, par la diversité de son tissu industriel, à une reconversion.

Si la crise charbonnière et plus largement minière n'intéresse pas uniquement la France, s'y traduisant toutefois avec plus d'acuité, il n'en est pas de même pour l'agriculture. Cette "mammelle" de l'économie française tissait finalement une bonne

occupation du territoire français, estompant les déséquilibres que le développement des régions industrielles commençait à engendrer au nord et à l'est d'une part, autour des grandes agglomérations et des grands ports d'autre part. Elle jouait par ailleurs un rôle de régulateur économique dans les situations de crise, et son niveau de productivité permettait à la fois de couvrir les besoins nationaux des populations urbaines et de satisfaire l'auto-alimentation d'une population agricole bien plus nombreuse en France que chez nos voisins. Dans l'hexagone elle pesait pour 28% en 1950, alors qu'elle ne dépassait pas 17% en Allemagne et 7% en Angleterre. Au lendemain de la guerre, la mécanisation agricole et le recours aux engrais vont totalement bouleverser le monde relativement protégé de l'agriculture française, provoquer rapidement une surproduction agricole et entraîner le départ volontaire ou non d'un contingent d'agriculteurs nombreux (130 000 départs en moyenne par an entre 1950 et 1968). L'ouest et le sud-ouest de la France vont être principalement affectés par cette évolution, là où précisément le nombre des petites exploitations était le plus dense, en particulier les régions de l'ouest spécialisées dans les productions de viande et de lait. Cette crise longue et profonde ne cesse de se prolonger, plus ou moins résolue par un soutien national et européen dont la fonction est de réguler les excédents de production et de modérer les effets sociaux critiques. Cette crise est d'ailleurs encore compliquée par les développements récents de la politique communautaire, avec l'admission des pays de l'Europe du sud et l'éclatement du bloc communiste de l'est, entraînant l'arrivée sur les marchés français de la production fruitière du sud et de la production carnée de l'est.

En tout état de cause, l'un des effets territoriaux de cette crise agricole est de vider les zones rurales, de déplacer les populations qui en sont victimes vers les centres urbains, en les conduisant vers les plus grands d'entre eux, en particulier la capitale.

Le poids de Paris

Précisément, le "mal français" par excellence réside dans la croissance démesurée de la capitale. Un livre fameux, "Paris et le désert français" (Jean-François Gravier, 1947...), mettait l'accent sur cette anomalie française, en retraçait les raisons historiques et la comparait avec l'armature urbaine des pays voisins, Angleterre, Allemagne et Italie. Cette étude faisait apparaître le rôle qu'avait joué la centralisation des pouvoirs politiques de la royauté, puis du Premier Empire dans la concentration parisienne. En 1800, la capitale était déjà cinq fois plus importante que les villes françaises qui la suivaient immédiatement (Lyon et Marseille, 100 000 habitants), mais cette disproportion s'amplifia d'une manière considérable sous l'effet de la politique napoléonienne. En 1960 Paris était neuf fois plus peuplé que les agglomérations lyonnaise et marseillaise, faisant de la France un pays déjà très déséquilibré du point de vue de son armature urbaine en regard des autres pays

européens, où les rapports de tailles entre les plus grandes villes ne vont jamais au-delà de un à trois. Le rôle politique de capitale y occupe certes une place essentielle, mais le poids d'autres fonctions, telle qu'universitaire, ou l'organisation du réseau des communications avec les autres villes françaises ont encore renforcé cette prépondérance dans d'autres domaines, en particulier culturel et économique. Le tracé des chemins de fer à partir des années 1830 est significatif de cette polarisation parisienne. Le réseau établi par les ingénieurs des compagnies ferroviaires, dont l'appellation contient souvent le nom de la capitale, traduit bien, symboliquement et pratiquement, cette centralisation parisienne affirmée : Paris-Orléans, PLM (Paris-Lyon-Marseille). Ainsi ce réseau favorise-t-il d'une manière accentuée la tendance des entreprises à des implantations parisiennes, Paris devenant le siège des industries les plus avancées sur le plan scientifique et technique. Dans les années 1970, la capitale concentrait ainsi 60% de l'industrie automobile, 60% de l'industrie aéronautique et 50% des industries mécaniques et pharmaceutiques. Une structure socioprofessionnelle très abondante en ingénieurs, cadres et techniciens, et professions libérales accompagnait démographiquement le type d'industrialisation précédent.

Le rééquilibrage par la création des régions

L'aménagement du territoire s'est alors traduit par une politique volontaire consistant à corriger le déséquilibre entre Paris et la province. Des régions ont été créées, des métropoles d'équilibre ont été désignées et des mesures d'encouragement à l'installation des entreprises dans les régions et les agglomérations ont été adoptées. La définition de l'échelon régional n'a pas été indifférent à l'exemple allemand des Länder : elle introduit une dimension territoriale qui apparaît plus adaptée que le département pour certains types d'initiative et dans certains cas n'était pas sans recomposer l'unité territoriale que représentaient les provinces avant le découpage administratif de la Révolution. Toutefois, ce qui ici apparaissait fondé, semblait dans d'autres cas totalement artificiel. La région des Pays-de-la-Loire relève de ce genre d'approximations administratives, et, pour d'autres régions, la désignation des capitales ne s'est pas faite sans hésitations, ni sans faire naître quelques jalousies (Metz / Nancy, Montpellier / Nîmes, Orléans / Tours). Quoiqu'il en soit, vingt et une régions ont été créées, ayant chacune leur capitale régionale.

En réalité, il ne s'agit là que d'un cadre administratif; il faut ensuite le faire vivre. Au début, il constitue avant tout pour l'Etat un dispositif de délégation, permettant de rapprocher ses orientations et ses décisions des réalités d'un échelon territorial plus adapté à leur mise en oeuvre. Les organismes tels que les CODER (Commissions de Développement Régional), créées avec la réforme de 1964, ne jouent qu'un rôle purement consultatif, bien que représentant les différents acteurs institutionnels de la région (chambre de commerce, organismes professionnels,

syndicats, administrations locales...). Le préfet de région, dit encore "super-préfet", arbitre les décisions avant tout comme représentant de l'Etat. Seule la loi de décentralisation de 1983 modifiera le contenu de ce fonctionnement administratif en accordant aux régions un statut d'instance démocratique. Elles disposeront alors de conseils régionaux, élus au suffrage direct, et d'un président de conseil régional élu par ses pairs, en son sein. A partir de là, la région dispose de véritables pouvoirs, devient également un objet de convoitise politique ; dégagée de la tutelle du "tout-Etat", les décisions qui y seront prises infléchiront sur l'avenir régional.

Entre temps la politique d'aménagement du territoire aura également tenté un rééquilibrage industriel grâce à des incitations pour l'établissement déconcentré des entreprises. C'est, dans la période des "Trente glorieuses", essentiellement une mission de l'Etat, réalisée par l'entremise de la DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale) et de ses antennes régionales. Les villes, à la différence de l'attitude actuelle, beaucoup plus actives et "entrepreneuriales", restent encore marquées par un comportement de demandeur auprès de l'Etat, en essayant simplement de peser sur lui pour faire aboutir une implantation industrielle sur leur territoire lorsqu'elles sont en concurrence avec d'autres villes. En ce sens, les mesures d'incitation consistent surtout en des aides financières aux entreprises, sous forme de subventions, de prêts à taux préférentiels peu élevés, et d'un concours de l'Etat dans l'aménagement de nouvelles zones industrielles. L'effet de ces mesures a conduit à un déserrement industriel en région parisienne et à un accroissement du nombre d'emplois industriels en province, en particulier dans l'ouest de la France. L'industrie automobile est de ce point de vue l'exemple le plus connu et sans doute l'une des branches les plus concernées par cette politique de déconcentration, alors qu'elle était, avant les années 60 essentiellement établie en région parisienne. Cléon-Sandouville et Le Mans bénéficient ainsi de la création des usines Renault, Rennes et Metz de celle de Citroën, Bordeaux de celle de Ford (un moment envisagé à Nantes), Mulhouse et Montbéliard de Peugeot.

Au demeurant cette politique n'a eu qu'un effet relativement limité, l'action incitatrice n'arrivant pas à dépasser un certain seuil d'emplois industriels, plafonnant dans les années 70 à 50 000 créations de postes annuelles.

Les métropoles d'équilibre

Enfin le dernier dispositif important de l'aménagement du territoire concerne, dans les années 65, la création des métropoles d'équilibre. Réalisée à partir d'une mise en évidence de l'influence de certains grands pôles urbains régionaux, elle accrédite la "vocation" structurante et la fonction attractive d'un certain nombre de grandes villes françaises, dont la plupart sont déjà des capitales régionales. Est ainsi confirmée l'influence parisienne, qui crée dans un large rayon l'absence de pôle

urbain d'importance ; des villes telle que Rouen s'effacent devant le poids de la capitale, tandis que des villes comme Tours et Dijon exercent une simple influence micro-régionale. Au nord et à l'est, la tripôle Lille-Roubaix-Tourcoing, comme la bipole Nancy-Metz, et Strasbourg sont les centres d'attraction d'aires très délimitées, beaucoup plus petites que celles du sud de la France où l'influence parisienne est moins nette. La faible densité du réseau des grandes villes donne ainsi à Boer-deaux et à Toulouse un rayonnement sans partage sur des territoires régionaux relativement vastes, tandis qu'au sud-est, Marseille se voit disputer une partie de son influence par Montpellier à l'ouest et Nice à l'est. Lyon a pour sa part une attraction clairement délimitée qu'elle doit également partager avec Saint-Etienne et Grenoble. Complètement à l'ouest, Nantes constitue le centre d'une zone littorale intégrant le sud de la Bretagne et la Vendée, à la limite d'une aire influencée par Rennes.

Huit villes seront ainsi élues "métropoles d'équilibre" : Lyon-Saint-Etienne-Grenoble, Marseille-Aix, Lille-Roubaix-Tourcoing, Bordeaux, Toulouse, Nantes-Saint-Nazaire, Strasbourg, Nancy-Metz, qui se dotent de cellules de planification urbaine, les OREAM (Organisation d'études de l'aire métropolitaine). Dans la foulée des projections euphoriques des "Trente glorieuses", un avenir mirobolant est proposé à ces conurbations provinciales. Les schémas d'aménagement qui en résultent, les SDAAM (Schémas directeurs d'aménagement de l'aire métropolitaine), fixent aux horizons 1985 et 2000 une augmentation de population fixée au rythme annuel de croissance des années 60, soit entre 10 et 15%. Finalement l'avenir contredira les calculs optimistes des OREAM, montrant ainsi l'aspect aléatoire des prévisions tant économiques que démographiques. Dans les années 80, le taux d'accroissement se sera réduit à moins de 1%, traduisant d'une part certains effets de la crise de 1973, mais aussi les limites des politiques d'aménagement volontaristes, puisqu'au contraire les agglomérations moyennes auront vu, au même moment, leur population augmenter de 2, 8%. On pourrait y déceler l'effet d'une réorientation de la politique urbaine de l'Etat, avec, dans les années 75, la mise en oeuvre de mesures en faveur des villes moyennes. Mais, comme le souligne à ce sujet le géographe Guy Burgel, il est bien difficile de discerner ce qui, dans ces fluctuations affectant villes grandes et moyennes, participe d'un côté des logiques de développement internes aux agglomérations elles-mêmes, dans des conjonctures chaque fois spécifiées, et ce qui d'un autre côté dépend des actions volontaires. En le suivant dans ce raisonnement, on peut même se demander si les politiques volontaristes ne sont pas la simple préfiguration de tendances lourdes qui s'annoncent à tel ou tel moment.

Ainsi les politiques de décentralisation ont-elles été rendues possibles par la moins grande dépendance des sources d'approvisionnement et de distribution, elles mêmes induites par le développement des moyens de communication et de transport et la rapidité accrue qu'ils permettent. De la même manière, le progrès des télécommunications ont permis de séparer les centres de décision des unités de

production, les uns ayant d'ailleurs tendance à se concentrer dans des centres d'affaires situés dans les grandes agglomérations, les autres dans des centres urbains bénéficiant d'un bassin d'emploi disponible.

Tertiarisation de l'économie

Précisément l'évolution des villes met au premier plan un phénomène contemporain essentiel : celui de la tertiarisation de l'activité économique. Les secteurs financiers, bancaires et commerciaux ont pris, dans le contexte de multiplication, d'internationalisation et de compétition accrues des échanges économiques, une importance considérable. Cette tertiarisation est d'ailleurs elle-même impliquée dans le développement des technologies de pointe qui permettent, telles l'informatique et la bureautique, de gagner du temps dans des opérations commerciales complexes et improductives (gestion des stocks, opérations de distribution, de facturation, etc.). Elles trouvent aussi, dans les industries traditionnelles ou simplement plus anciennes, des applications techniques, telles que les robots, qui provoquent, sans création compensatoire équivalente, cette plaie inhérente au système capitaliste, la réduction d'emplois. Ainsi de la même manière que le tertiaire tend à se concentrer dans des centres d'affaires directement connectés sur les réseaux de transports à grande vitesse (avion, TGV...), les industries de pointe tendent à se rapprocher des centres de recherche et des lieux de formation universitaires. S'il a été noté que la tertiarisation a consisté en un mouvement général affectant aussi bien les moyennes que les grandes villes (certains exemples de villes moyennes étant particulièrement étonnant, telle que Niort, capitale de l'assurance), il ne semble pas que la nature des activités tertiaires implantées soit de même niveau : une hiérarchie dans l'importance économique du tertiaire s'établit au profit des grands centres urbains, s'exprimant par exemple par une plus grande présence des cadres supérieurs.

Un telle situation montrerait d'évidence que, si décentralisation il y eut au profit de la province, tant sur le plan des activités secondaires que tertiaires, le poids économique de la capitale ne semble pas en avoir été affecté, il paraît au contraire s'être renforcé. Une enquête récente de Jacques Voisard (1991) montre ainsi que depuis 1962 la région parisienne accapare la même proportion de cadres supérieurs (40 %), qu'elle était la mieux servie sur le plan culturel en consommant 54 % des crédits de l'Etat dans ce domaine, sur le plan de la formation (26 %) et du développement urbain (38 %).

Ainsi les craintes de Jacques Ellul, exprimées dans le journal "Le Monde" en octobre 1981, au moment où le Préfet de Paris et de la Région Ile-de-France lâchait la bride des freins financiers au développement de l'activité industrielle dans la région parisienne, n'apparaissent-elles pas vaines. L'éminent intellectuel bordelais allait

jusqu'à proposer, dans sa protestation indignée, la cessation d'activité du Centre Beaubourg et la livraison du bâtiment à des squatters, pour "dispenser cette énorme ruche en vingt endroits de province".

L'incontournable capitale

Finalement, malgré les bonnes intentions, dont il notait en conclusion la superficialité, l'aménagement du territoire consistait plus en une pause permettant à Paris de prendre quelque repos avant un nouvel élan de mégalopolie. Le débat sur le "Grand Paris" de l'année 1988 était totalement porteur des mêmes ambiguïtés, de cette mégalomanie française qui pense que le sort de la France dans le monde, le rayonnement du pays passe par celui de sa capitale : Paris capitale de l'Europe, au moins, sinon du monde, telle semble être l'obsession française d'aujourd'hui, résurgence du vieux rêve monarcho-napoléonien qui nous colle à la peau. Lorsque le conseiller général de la Seine-Saint-denis, Jacques Gonzalès, disait que le projet du

"Grand Paris" était de faire de la ville "une place forte financière, une cité de bureaux", il n'avait pas tort, au moment où tout le monde encensait le petit Manhattan de Paris, La Défense, fêtant, en même temps que Bouygues achevait la construction de l'Arche de l'architecte danois Otto Spreckelsen, les trente ans de travaux de cette folle opération.

En réalité le "Grand Paris" a toujours eu ses défenseurs inconditionnels : en 1975, lorsque l'on encourageait le développement des villes moyennes, à l'issue d'une période centrée sur les métropoles d'équilibre, Maurice Doublet, alors Préfet de Paris, stigmatisait ceux qui "excitaient la province contre la capitale". Paris était alors en panne, les villes nouvelles décidées au schéma directeur de 1965 piétinaient et les objectifs de leur taille future revus à la baisse, passant du million prévu en l'an 2000 à 300 000. En 1987, Saint-Quentin-en-Yvelines n'atteignait pas 120 000 habitants. En dépit de ces résultats inférieurs aux espérances, les villes nouvelles apparaissent néanmoins comme un succès : les établissements publics chargés de leur aménagement (EPA) sont parvenus à réaliser les infrastructures indispensables à l'attraction d'entreprises que la capitale aurait sinon absorbées : les "terrains verts" pour leur implantation, comme les liaisons routières et ferroviaires avec la capitale. Saint-Quentin-en-Yvelines peut ainsi se réclamer de la présence en ses terres des sièges sociaux de Bouygues, de Matra, du Crédit Agricole, d'Electronique Serge Dassault.

Quant à la capitale, elle continue de se débattre avec les vieux démons de ses banlieues, de la ségrégation et de la spéculation foncière. Le contraste entre l'ouest et l'est n'a cessé de se creuser et de s'élargir. Des mètres carrés de bureaux continuent d'être produits pour le profit égoïste des banlieues de l'ouest, tandis que le logement

social ne trouve plus de promoteurs et de terrains à des prix accessibles que dans l'est. Cette mécanique ne fait que renforcer les clivages politiques et augmenter ségrégation sociale et séparation fonctionnelle. Un Paris qui dort à l'est pour se remettre d'un travail à l'ouest et d'un temps de transport qui, pour 20 % de la population atteignait ou dépassait les deux heures de trajet pour chaque déplacement vers le lieu de travail. Aujourd'hui Paris étouffe dans un treillis de lanières d'autoroutes, de roclades et de lignes de chemins de fer, laissant à l'abandon ou dans l'incertitude des îlots sans affectation précise.

Le nouveau schéma directeur d'aménagement d'Ile-de-France entend apporter une solution à ce congestionnement qui est encore aggravé par le dynamisme retrouvé de l'accroissement naturel, non sans rapport avec la présence de populations immigrées. L'un de ses objectifs consiste dans le soutien aux villes moyennes des environs de Paris (Mantes, Rambouillet, Meaux et Melun) qui feraient fonction de relais dans le développement de l'Ile-de-France.

La région parisienne participe, qu'elle le veuille ou non, presque spontanément, de l'avenir européen ; Paris est plutôt victime de sa taille et surtout de son développement mal maîtrisé que de son excentration du croissant qui structure l'Europe de Gênes à Londres (la fameuse "banane bleue"). Paris est de fait une euro-cité, et le problème du territoire français reste bien celui de la faiblesse du réseau urbain en dehors de sa capitale. Aucune autre ville de l'hexagone n'a l'étoffe de Barcelone, de Milan, de Hambourg, de Manchester... Et pourtant, à en croire Jean Robert, les villes de province ont cru beaucoup plus fortement que la région parisienne : entre 1946 et 1982, leur population a cru de 90 %, alors que celle de l'Ile-de-France ne progressait que de 60 %. Certes, mais le différentiel était si important qu'il faut au moins un tel rythme pour réaliser l'émergence de cités susceptibles d'être comparées aux autres grandes villes non capitales d'Europe, d'autant que depuis 1982 la proportion s'est inversée, le taux de croissance parisien (+ 0, 5 %) devenant plus important que celui des villes de plus de 200 000 habitants (+ 0, 38 %).

La mégapole européenne

La perspective de 1993, celle de l'ouverture des frontières de l'Europe, allait ainsi alerter les édiles des grandes, moyennes et petites villes de France. Un rapport de Roger Brunet au Secrétaire d'Etat Chérèque sur les villes européennes, en 1989, celui qui révélait la "banane bleue", vaste croissant fortement urbanisé où seul Strasbourg et la métropole lilloise disposait d'une accroche, sonnait le signal d'alarme du "retard français". La DATAR établissait un classement des villes européennes, combinant différents paramètres situant les "chances" de chaque ville d'Europe dans sa participation au développement européen. Ces paramètres incluaient la démographie, les sociétés multinationales, les infrastructures, le potentiel de matière

grise, l'université, le trafic aéroportuaire, le rayonnement culturel, l'édition, etc. Paris faisait poids égal avec Londres dans la première classe. Milan figurait seule en seconde classe, aucune ville française n'apparaissait toujours en classe 3, où l'on trouvait Madrid, Barcelone, Bruxelles, Amsterdam, Rome et Bruxelles. En classe 4, Lyon arrivait à se faufiler derrière Hambourg, Manchester, Stuttgart et Copenhague juste avant Genève, parmi onze villes européennes. Marseille et Toulouse apparaissent en classe 5 au milieu de 21 autres villes, tandis qu'un paquet de métropoles régionales françaises figuraient parmi les 22 villes de la classe 6. Ainsi Lille, Nice, Bordeaux, Grenoble, Montpellier, Nantes et Rennes s'annonçaient à côté de Bonn, Bristol, Hanovre, Dublin, Porto, Nuremberg, Eindhoven, Bilbao, Palerme, Bari, Mannheim, Liège, Leeds, Trieste et Essen. Enfin Nancy, Rouen, Metz, Angers, Orléans, Clermont, Reims et Tours s'inséraient dans la dernière classe composée de 42 villes.

La publication de ce classement, qu'un hebdomadaire annonçait comme le "hit-parade des villes d'Europe", allait à contre courant du mode de pensée qui dominait auparavant la communauté des maires. On s'occupait dans la grande majorité des cas de sa commune, de la région et de l'Etat auquel il fallait bien aller demander quelques faveurs - en ce sens la charge municipale se complétait souvent d'un mandat parlementaire -. Les villes géraient dans une coexistence relative leur-territoire, s'occupaient d'infrastructure, de logements et d'équipements, déléguaient à quelques sociétés d'économie mixte des aménagements dont la taille et la mise en oeuvre les dépassaient (ZUP et autres ZI). Ainsi leur premier magistrat se distinguait par sa capacité à assurer une gestion équilibrée de tous ses services, au mieux des intérêts d'administrés qui étaient d'abord regardés comme des électeurs. Avec la récession économique, ces derniers deviennent pour un nombre non négligeable d'entre eux chômeurs, certes victimes en premier lieu de la défaillance des entrepreneurs ou de leurs opérations de concentration industrielle. Toutefois les maires durent s'impliquer dans le développement de cette situation et se faire le porte-parole de leurs administrés contre les fermetures et les licenciements. Cela était d'autant plus nécessaire pour eux qu'on voyait bien, sauf à eue aveugle, que "la lutte de classes" qui avait réussi pour les augmentations, ne pouvait rien faire pour ré-ouvrir les usines en faillite, sans débouchés, concurrencées, il est vrai, par des entreprises installées par les propriétaires même des usines françaises dans les pays à main d'oeuvre bon marché. Au lieu de rester le gestionnaire des services publics municipaux, le maire devenait un médiateur pour la population communale et les chefs d'entreprise pour retenir ces derniers ou leur substituer d'autres industriels en cas de défaillance.

Dans un contexte de crise associant bientôt la perte du travail à la fragilité des entreprises, démontrant que le maintien et la création d'emplois dépendait de la liberté de l'entreprise et de sa capacité à être plus concurrentielle, performante, le maire devint lui-même un acteur susceptible de capter, par les services offerts par sa ville, l'attention d'entreprises pouvant relayer celles que l'effondrement d'une

branche industrielle (textile, navale...) contraignait à licencier. La figure du "maire-entrepreneur" émergeait, encourageant dans le milieu une propension à la performance, à l'excellence, à la compétition.

Compétitions inter-urbaines

Ainsi se faisait jour, dans les années 80, un esprit concurrentiel entre les villes, stimulé par l'environnement médiatique de la presse et des fabricants d'images de villes. Montpellier a sans doute eu le privilège de l'initiative dans ce domaine avec sa campagne sur le thème de "Montpellier la surdouée". Tandis qu'on sollicite les agences de communication pour profiler et diffuser l'image de la ville, la réelle, la perçue et la projetée, la presse spécialisée organise de plus en plus de

"palmarès des villes", comme Le Monde de l'Education "le palmarès des universités". On s'était habitué à produire des notations indicatives : A, B, C, D, E pour que les élèves bons et mauvais situent sans classement le résultat de leur travail, nous sommes désormais revenu aujourd'hui à la distribution des prix et au premier de la classe. Libéralisme rime bien avec individualisme, ce qui est un autre trait de la mentalité qui domine actuellement, et c'est toute la vie sociale, économique, mais aussi urbaine, qui se voit ainsi envahie par la compétition. L'équilibre était l'idée de l'aménagement du territoire, projetant sur l'ensemble de l'hexagone la conception d'un espace où s'effaceraient les inégalités en regard de l'emploi, des conditions de vie, des loisirs, du niveau de salaire, des temps de transport. Aujourd'hui semble s'y substituer, dans l'affolement qui précède l'ouverture des frontières de l'Europe, le chacun pour soi, et bien peu sont ceux qui en appellent à Dieu pour tous : l'Etat-providence est certes condamné unanimement, mais quelques uns ne sont pas sans réclamer un peu d'Etat pour compenser des déséquilibres trop évidents, des rentes de situation, en réalité des inégalités trop flagrantes. D'une certaine manière, la récente loi d'orientation pour la ville et la péréquation entre communes, sur lesquelles nous reviendrons, y contribuent partiellement.

Dès 1979, la DATAR avait pressenti ce type de dérive, atteinte à la doctrine de l'équilibre. Témoin des premières initiatives des villes pour résoudre un certain nombre de problèmes d'entreprises et prendre quelquefois leur relais avec des partenaires tels que les chambres de commerce, elle mettait déjà en garde contre les dangers des "villes-entrepreneurs" et les risques de surenchère qui risquaient d'en naître. Pourtant, une décennie plus tard, les premiers indices de cette évolution se sont confirmés. Mais elle marque aussi l'élargissement des prérogatives de la ville : elle n'est pas un simple substitut à l'initiative industrielle, elle ne limite pas son action aux missions qui étaient celles de la DATAR dans les années 1970. La ville se présente désormais comme un cadre de vie disposant d'un ensemble d'avantages économiques, culturels (formation et loisirs), sportif, une offre variée d'habitat, d'espaces verts, de

proximité avec des lieux de villégiature dominicale (mer, montagne...), à la fois appréciées des industriels, mais aussi d'une catégorie sociale qui compte de plus en plus dans l'efficacité des entreprises, en particulier celles qui sont dans les secteurs de pointe. Nous reviendrons plus amplement sur cette nouvelle conception de la ville, l'érigeant non seulement en administration de services, mais véritablement en support logistique à l'activité entrepreneuriale.

De l'équilibre national à l'intégration européenne

De surcroît, en plus de ne pouvoir limiter sa fonction à la traditionnelle gestion des services urbains, la ville ne peut pas plus s'imaginer dans le cadre hexagonal étroit et se concevoir dans l'équilibre instable qui, à l'intérieur de nos frontières nationales tentait de gérer les disparités économiques. La célèbre carte qui définissait les aires d'influence des métropoles dites ensuite "d'équilibre" doit être désormais remplacée par celle qui met nos villes françaises en situation européenne à l'intérieur de cette "mégapole européenne" dont les experts disent qu'elle est notre chance dans le contexte d'internationalisation de l'économie. Sur ce plan la nébuleuse urbaine européenne a pour elle l'avantage du peuplement (70 millions d'habitants) sur les mégapoles qui la concurrencent : Boston-New York-Washington-Newport ne compte que 45 millions d'habitants et Tokyo-Nagoya-Osaka-Nagasaki 55 millions.

La plus grande partie du territoire français reste finalement étranger à l'épicentre de cette "banane bleue", où Londres, Francfort et Milan constituent des pôles structurants, mettant en oeuvre des activités économiques classiques éprouvées. Au sud de la nébuleuse, un arc méditerranéen se dessine par Nice, Marseille, Montpellier et Barcelone, pénétrant jusqu' à Lyon, Grenoble, Toulouse, Madrid et Séville. C'est une zone de développement de haute technologie et de tertiaire, où la matière grise, ressources essentielle des technologies de demain, est particulièrement sollicitée et en même temps captée par les avantages résidentiels du soleil et de la mer. Nice, avec Sophia-Antipolis, première technopole créée en France, Montpellier avec ses universités et Toulouse avec ses atouts scientifiques et technologiques dans le domaine spatial sont particulièrement bien placées sur cet axe de développement futur où les besoins en formation restent immenses. Au nord et à l'est de l'hexagone, Lille et Strasbourg s'intègrent à la frange concave de la "banane", disposant d'atouts particulièrement sérieux. Lille est ainsi à la croisée des chemins conduisant à Londres, Paris et Bruxelles, que concrétisera bientôt l'achèvement du tunnel sous la Manche et le passage du TGV et que consacrerait le centre d'affaires international Euralille. Strasbourg, pour sa part, dispose d'une fonction européenne reconnue, quoique disputée, en étant le siège du Conseil de l'Europe et en accueillant bientôt le futur Palais des Droits de l'Homme conçu par l'un des architectes du centre G. Pompidou, l'anglais Richard Rogers. L'une et l'autre disposent par ailleurs d'un niveau d'activité économique solide conforté par le dynamisme, pour Lille, de la technopole de

Villeneuve-d'Asq et pour Strasbourg par le parc d'innovation d'Illkirch. Paris, de son côté, reste seul, îlot de haute densité économique et culturelle, dans un environnement peu développé. Enfin la façade atlantique reste nettement à l'écart de la nébuleuse, séparée d'elle par le "désert français" dont il a été question plus haut. Pourtant les deux grandes métropoles qui jalonnent l' "arc atlantique", Nantes et Bordeaux, présentent une croissance démographique parmi les plus fortes en France (+ 7 % pour Bordeaux et + 6 % pour Nantes de 1982 à 1990). La question est de savoir, pour ces villes, s'il existe des possibilités de développement en rapport avec leur ouverture sur l'Atlantique, et de quelle manière elles équilibreront cette ouverture avec les riches ressources agricoles et viticoles de leur environnement régional. Une grande part de leur essor passé a été fondé sur le commerce avec l'Afrique et les Antilles. Ce rapport privilégié avec les pays du sud ne se régénérera qu'à la faveur d'un développement de ces derniers, pour l'instant bien compromis, alors même que les bouleversements de l'est élargit considérablement l'horizon pour les villes du centre de l'Europe. Reste, outre Atlantique, le géant américain. Comme un certain nombre d'autres grandes métropoles, telle Lille-Roubaix-Tourcoing, marquée par l'industrie textile, Nantes et Bordeaux vivent une mutation qui les pousse à se débarrasser d'images trop fortes, construites par leur passé industriel et commercial : Bordeaux avec le vin, alors qu'elle est le premier centre aéronautique et spatial après Paris - on pense généralement à Toulouse -, Nantes avec la construction navale et la conserve, alors que son potentiel industriel s'est diversifié, mais sans qu'une branche industrielle ne la distingue.

Cette attention portée aux métropoles régionales ne doit pas cacher cependant le rôle que jouent désormais les villes petites et moyennes dans le développement économique. Bordeaux précisément pâtit de cette absence d'un réseau proche et dense de villes petites et moyennes, contrairement à Nantes, bien relayé par des villes de moyenne importance, et encore bien plus nettement, Lyon, accompagné de Grenoble et Saint-Etienne, mais aussi d'autres villes qui ont connu récemment un essor important. Annecy, Thonon-les-Bains, Annemasse doivent être citées, la première avec une augmentation démographique de plus de 9 % entre 1982 et 1990, les secondes avec respectivement 17 et 14 %. Il semble finalement que l'on se dirige vers un système d'organisation urbaine beaucoup plus polycentrique, à l'image positive que l'auteur de "Paris et le désert français", Jean-François Gravier, notait déjà en 1972 à propos de l'armature urbaine des Pays-Bas, mais aussi de l'Allemagne et même de l'Italie. Cette recomposition urbaine dont on perçoit l'amorce dans la région Rhône-Alpes, mais aussi en Provence-Côte d'Azur, est aussi perceptible dans un large rayon autour de Paris. Il faudrait malgré tout savoir si, dans ce cas, il ne s'agit pas exclusivement d'un déserrement de nature essentiellement résidentielle, sans effet économique. L'amélioration des moyens de communication entre villes contribue en effet à rendre moins inconfortable et interminable l'accès à la capitale. La croissance démographique de villes telles que Creil, Reims, Compiègne et surtout Chartres,

Orléans et Blois n'est pas étranger à ce phénomène. Le brutal intérêt porté à Vendôme le traduit aussi à sa manière, induit dans ce cas par le passage du TGV Atlantique et l'ouverture d'une gare dans cette petite préfecture de Loir-et-Cher. Mais dans le cas de Paris il y a toujours lieu d'être prudent, car finalement, au lieu d'être ce réseau de villes aux fonctions urbaines diversifiées que forme la Randstadt hollandaise, les villes moyennes autour de la région parisienne pourraient très bien ne devenir que les banlieues-dortoirs d'une capitale où l'augmentation des mètres carrés de bureaux n'a pas diminué, comme les prix du logement en ville d'ailleurs, qui s'y fait par contre, pour ce qui le concerne, beaucoup plus rare.

ORIENTATION BIBLIOGRAPHIQUE

Jean-Pierre GAUDIN, *L'avenir en plan*, Seyssel, Champ Vallon, 1985.

Jean-François GRAVIER, *Paris et le désert français*, Paris, Flammarion, 1958.

Jérôme MONOD et Philippe de CASTELBAJAC, *L'aménagement du territoire*, Paris, PUF, Que sais-je ? n° 987, 1971.

Roger BRUNET, *Le territoire dans les turbulences*, Paris, La documentation française, 1989.

DATAR, *Une nouvelle étape pour l'aménagement du territoire*, Paris, La documentation française, 1990.

CHAPITRE 7

LA VILLE ENTRE MEMOIRE ET AVENIR

Une nouvelle conception du patrimoine urbain - Le patrimoine industriel - Lier culture technique et vie sociale - La réintroduction de l'économie dans l'urbain - Le passé pour conjurer la crise - L'archétype vénitien - Architecture, histoire et patrimoine - Le mariage du passé et de l'avenir.

Avec l'architecture du Mouvement moderne, les techniques d'aménagement du territoire, qui prétendaient créer l'équilibre entre les métropoles, les villes, grandes, petites et moyennes, on se dirigeait allègrement vers l'indifférenciation du territoire. Le réseau des autoroutes allait bientôt lier les villes, reproduire dans chacune d'entre elles les codes et les signaux normalisés qui organisent nos déplacements, la circulation des hommes et des véhicules, et introduire les signes connus et reconnus dont les êtres humains ont besoin pour se repérer. Signalisations, passages cloutés, balisage des routes et des trottoirs, revêtement des voies de circulation, tout l'univers du mouvement dans la ville s'homogénéisait, créant de Lille à Marseille et bientôt de Copenhague à Athènes un espace homothétique remplis par les véhicules de quelques marques vite reconnues et à l'esthétique de plus en plus ressemblante. Les fantaisies de la DS et de la "Coccinelle" semblent aujourd'hui bien révolues. L'automobile, produit de l'industrie en pointe des années 60 contribuait à unifier un paysage urbain encore marqué par les profondes différences de son espace construit. Il existait une architecture locale, régionale et nationale à laquelle concourrait les formes, la texture et la couleur des matériaux, la taille de la ville, les temporalités décalées de sa croissance. Certes les échanges entre artistes et architectes existaient, véhiculant des influences, mais elles étaient évaluées, interprétées et digérées dans le langage spécifique de chaque contrée. Le Baroque a sa formalisation bavaroise que n'a pas l'italien ou l'espagnol... Le Mouvement moderne d'architecture a bien failli tuer tout cela, en proposant et en réalisant une architecture "internationale", expression de la modernité du monde, de l'universalité du progrès, et de la supériorité des valeurs de l'Occident. Nous avons déjà considéré l'effet de la crise des années 1975 sur cette fuite en avant bétonnante, et le réveil de la ville ancienne menacée de destruction et de rénovation. Mais le coup était déjà parti depuis trois décennies, marquant l'entrée en ville de ces mégalithes incongrus que sont les tours et les barres des grands ensembles. Rares sont désormais les agglomérations avec lesquelles le premier contact n'est pas leur rencontre, à moins qu'il ne s'agisse des hangars mal dégrossis des usines, ou bien encore des étendues pavillonnaires qui ont depuis relayés les grands ensembles en singeant d'ailleurs des styles régionaux empruntés : l'argument

commercial de cette fausse régionalité ne nous échappe pas, tellement elle est grossièrement caricaturale. Quant aux tours et aux barres, il faut véritablement lire à la loupe pour y déceler les infimes et pauvres variations que les architectes, soumis aux exigences de la production cadencée ont pu y glisser. Le territoire urbain était d'ailleurs devenu pour la technocratie, non plus le lieu de vie et d'activité que les économies-mondes y avaient progressivement bâti en partant des ressources locales, mais le terrain d'expérimentation nationale où l'on jouait pratiquement à coup de dés le sort de la ville moderne. Comment considérer autrement les 25 000 logements de Toulouse-le-Mi-rail, prévus à côté de la ville rouge ?

Les choses ont aujourd'hui bien changé, bien qu'elles soient en situation particulièrement instables. Mais les villes sont à la recherche de leur identité et la compétition qui s'est engagée entre elles, depuis une dizaine d'années maintenant, stimule cette quête d'originalité. Une nouvelle urbanité est aujourd'hui en gestation, qui tend à considérer la ville comme un être vivant, riche de ses acquis du passé et fort de ses projets d'avenir. L'une et l'autre de ces dimensions entrent en dialogue pour composer l'image de la ville, lui donner cette épaisseur que seule l'histoire peut lui apporter et cette énergie que seule l'imagination peut susciter en elle. Ainsi la plupart des villes sont-elles désormais engagées dans une intense réintrospection de leur mémoire, à la découverte des paysages qui ont disparu, comme des traces qui affleurent de ci, de là, dans un environnement urbain bouleversé, pour les mettre au service de leur projets d'avenir.

Une nouvelle conception du patrimoine urbain

C'est le sens du mouvement engagé depuis plus de vingt ans et qui a profondément modifié la notion de patrimoine. Nous avons déjà évoqué cette question à propos de la pause urbaine des années 75, qui, aidée par la crise pétrolière, a stoppé la rénovation sauvage des quartiers anciens et engagé leur réhabilitation, intégrant ainsi l'architecture domestique des siècles passés dans le patrimoine urbain. A partir de ce moment-là, ce n'est plus seulement l'édifice monumental qui participe du patrimoine, mais la ville entière : la maison (l'immeuble), élément de base de la ville, partie quantitativement la plus importante de la structure urbaine, doit être conservée au même titre que le monument, si l'on considère la ville, dans sa globalité, comme un patrimoine. C'est non seulement sa mémoire qu'il faut préserver, dans les archives, mais sa présence physique même. Etendue des fonctions communautaires, spirituelles et culturelles aux fonctions domestiques, la conception du patrimoine va encore franchir un pas supplémentaire en s'intéressant aux traces de son passé industriel et commercial. Ce n'est plus simplement à Saint-Sernin de Toulouse restauré par Viollet-le-Duc, ni au théâtre de Bordeaux construit par Victor Louis que l'on va porter attention, mais également aux abattoirs de Tony Garnier à Lyon et aux anciennes usines de la Motte-Bossut en plein centre de Roubaix. L'architecture

industrielle du XIX ème siècle entre dans le patrimoine alors que, pouvant libérer des emprises foncières devenues très centrales avec le développement urbain, elle était promise à la destruction.

L'affaire parisienne des halles de Baltard constitue sans doute l'un des épisodes essentiel de cet intérêt nouveau pour le patrimoine industriel. Leur démolition, leur remplacement par un "forum" qui a mis bien du temps à voir le jour et a été entouré de bien des polémiques finalement très utiles, ne peut s'interpréter sans faire référence au projet concomitant de Beaubourg. Le remplacement systématique du vieux par le neuf est encore une conception qui va de soi dans les années 60, comme celle du zonage strict qui veut que le lieu d'approvisionnement du "ventre de Paris", fonction commerciale vulgaire, quitte la capitale pour la lointaine périphérie de Rungis et soit remplacé par la fonction noble d'une consommation culturelle de masse, le Musée d'Art contemporain Georges Pompidou. Certes, les problèmes de circulation sont là, comme ceux de l'hygiène, déterminants dans cette mise à l'écart du marché des halles, mais la modification fonctionnelle de l'espace, sa modernisation en somme, constitue une telle obsession qu'elle oblitère totalement la valeur historique de cet ensemble et l'éventualité d'une reconversion à d'autres usages, dont culturels et commerciaux. Les premiers projets conçus pour les halles montrent à quel point la fièvre rénovatrice s'alimentait de la spéculation immobilière. Les équipes d'architectes consultées en 1967 livrent des projets dont la silhouette n'est pas sans s'apparenter à la Défense aujourd'hui, projets au coeur desquels prennent place déjà le nouveau ministère des finances et un centre de commerce international. L'architecte Jean Faugeron fait très fort dans ce sens, et l'on comprend aisément, avec l'évolution ultérieure de la sensibilité parisienne, le traumatisme que causa en 1970 la démolition des pavillons de Baltard et l'édification toute proche du Centre G. Pompidou, que le plein de tours du projet Faugeron soit devenu le complexe du "trou" des Halles. L'illustration de Folon qui introduisait la présentation du contre-concours organisé par le Syndicat de l'Architecture en 1979 en donne la mesure : un homme vu de dessus, tête penchée sur son corps qui prend la forme de la capitale, regarde avec désarroi ce trou, qui, à l'endroit du coeur arraché, suggère une grande blessure. Finalement, après avoir été pendant longtemps béance, le "trou" est resté trou, pour partie trou du Forum des Halles, quelque peu architecture, pour partie urbanisme souterrain, dans une tradition bien parisienne, couvert d'un jardin urbain. Cette solution est comme une réponse à Beaubourg et aux folies plus dramatiques qui avaient failli remplacer les Halles, le témoignage de victoire d'une opinion publique qui avait fini par rejeter d'une manière radicale l'urbanisme vertical inspiré par la Charte d'Athènes et la liquidation de l'histoire. Certes la forme n'a pas eu raison du changement social qu'annonçaient les projets antérieurs, le milieu social du quartier est largement bouleversé, et l'ensemble Beaubourg-Les Halles constitue un habile rapprochement de la culture officielle, la "grande culture" si l'on veut, et de la consommation marchande. Sans être confondus, la FNAC et Décathlon voisinent avec

les expositions de Klein et de Warhol à Beaubourg ; tous ces magasins captent opportunément les flux de voyageurs de cette énorme connexion de lignes de métros et de RER que constituent les stations Châtelet-Les Halles. Ces voyageurs trouveront aussi, sous le jardin qui n'intéresse peut-être que les touristes, à la fois cette superbe piscine dessinée par l'architecte Paul Chemetov et un auditorium pour la musique dite sérieuse, tandis qu'au coeur du Forum, les troubadours modernes du Métro, paumés de banlieue ou Premier Prix de conservatoire sans emploi accompagneront en Rock, Rapp et valse de Strauss les marchands forains immigrés.

Résultat finalement curieux que ce quartier des Halles, jardin suspendu d'une société enterrée, cachant sous le calme des allées, des pergolas et des bassins, les entrailles avides de consommation, où l'odeur des frites remplace désormais le fumet du boeuf bourguignon, une reproduction honteuse et fausse, moins matinale de l'animation antérieure des Halles. Les halles, elles, ont disparu et le jardin est finalement venu là comme une sorte d'excuse à l'opinion parisienne. Seule la fontaine des Innocents, déplacée, constitue la trace de cette histoire liquidée.

Le Musée d'Orsay est très exactement la leçon tirée de l'erreur des Halles. Sur le plan architectural, la gare d'Orsay construite entre 1898 et 1900 par Victor Laloux, est tout à fait représentative de cette architecture "pompière" de l'École des Beaux-Arts. Laloux, Grand Prix de Rome (1878), chef d'atelier, y faisait la pluie et le beau temps. On lui doit ainsi l'hôtel de ville de Roubaix qui est une pièce montée des plus impressionnantes par son échelle et son luxe de bossages, de sculptures et de bas-reliefs. La gare d'Orsay est de la même veine : une débauche de pierre et de plâtre s'efforce ici de camoufler, avec les caissons de staff qui ornent la nef intérieure, la structure métallique couvrant les quais. Rien à voir donc avec les halles de Baltard, qui affirment au contraire les possibilités esthétiques de l'architecture de métal, sa capacité à l'élégance, à la légèreté : ce projet avait d'ailleurs été choisi de préférence à d'autres propositions plus académiques dont celle de l'architecte Horeau. Les halles de Baltard répondaient parfaitement au vœu de l'Empereur qui souhaitait simplement des "parapluies", et s'inscrivaient ainsi dans la lignée des oeuvres de Henri Labrouste, bibliothèques Sainte-Geneviève et Nationale, qui "architecturaient" déjà le métal (1843...1868), sans le considérer à priori comme un matériau vulgaire. Quoiqu'il en soit, la gare d'Orsay avait dans les années 60, et dans les milieux de l'art, une fort mauvaise réputation. Peut-être n'était-elle pas tout à fait imméritée, mais elle était aussi inspirée, il faut le dire, par la critique radicale du Mouvement moderne, adepte de principes esthétiques faisant de "l'ornement un crime" et du juste équilibre entre "forme, structure et fonction" une exigence indépassable.

Construite par la Compagnie d'Orléans pour rapprocher ses voyageurs du cœur de la capitale, la gare d'Orsay fut désaffectée en 1939 et longtemps promise à la destruction. On connaît même un projet d'hôtel dessiné par Le Corbusier à son

emplacement et, en 1971, au moment où l'on s'apprêtait à démolir les Halles, un concours d'architecture était ouvert à Orsay pour la construction d'un hôtel moderne sur le terrain de la gare. L'émotion suscitée par l'affaire des pavillons de Baltard ajourna ce projet et, en 1978, la gare faisait l'objet d'une procédure de classement au titre des Monuments historiques. Les concours d'architecture pour la reconversion en Musée du XIX^{ème} siècle (1978) et d'aménagement intérieur (1980) sauvaient définitivement la gare de Laloux et lui assignaient une vocation que la saturation du Louvre ne permettait pas.

Mais ce récit de l'affaire d'Orsay resterait purement anecdotique si l'on ne notait pas, à travers le destin de cette gare, tous les changements qui concernent la conception de l'art, de l'histoire et du patrimoine. Jusqu'alors l'art avait ses propres lieux d'accueil (Musée des Beaux-Arts, des Arts Décoratifs...) et lorsqu'il y avait reconversion, celle-ci concernait les anciens palais résidentiels. Le Musée Rodin, installé dans l'Hôtel Biron de Gabriel, a ainsi constitué une opportunité, permettant à une grande demeure du XVIII^{ème} d'accueillir l'œuvre d'un sculpteur d'une autre époque, réalisant de cette manière une rencontre dont la relation est essentiellement celle des œuvres d'art dans leur transcendance historique, leur dépassement du temps. Le Musée Picasso, aménagé dans l'Hôtel Salé, au Marais, à l'aube de la décennie 80, actualise, avec une place plus importante donnée à l'adaptation architecturale (grâce aux talents de l'architecte Roland Simounet), cette rencontre transtemporelle de l'architecture et de l'art pictural. Le Musée d'Orsay a ceci d'intéressant qu'il fait coïncider le programme muséographique, le contenu, avec l'espace architectural, le contenant, aspect de la culture technique, l'un et l'autre étant l'expression de l'art du XIX^{ème} siècle. Certes la gare d'Orsay est loin, tant s'en faut, d'épuiser l'art architectural du XIX^{ème}, mais elle en constitue l'un des témoignages.

Remarquons ensuite cet intérêt nouveau manifesté, ici comme aux Halles, pour des architectures très symboliques de la société industrielle en développement : les halles et la gare. Frappés d'obsolescence et menacés de démolition, ces édifices désaffectés posent désormais le problème d'une reconversion éventuelle. Il est insolite dans ce XX^{ème} siècle qui a tendance à dissocier l'industrie de l'art, malgré les tentatives contraires de certaines écoles esthétiques, de conserver l'espace industriel caduc et d'y introduire le musée.

Le patrimoine industriel

Ce phénomène n'est pas étranger au fait qu'à côté du palais résidentiel, du lieu de culte, puis du quartier historique protégé par la loi Malraux, apparaisse une catégorie d'édifices inédits à l'inventaire du Patrimoine : les lieux industriels menacés de disparition. Faut-il en conserver simplement une trace d'archivé (photo, plan, détails matériels conservables...) ? Cette réponse n'est pas satisfaisante et la société

des années 70 est lassée de l'enfermement des oeuvres d'art, du rangement de la mémoire dans les archives. Ainsi le Musée d'Orsay n'est pas simplement un espace clos, il s'extériorise aussi d'une certaine manière dans la ville, fait de la ville un espace de mémoire, tout en concentrant dans la vaste halle et les salles périphériques les œuvres d'art du XIXème siècle conservées.

Mais parallèlement, les années 70 sont aussi, comme nous l'avons suggéré plus haut, l'époque où une autre conception de la muséographie, inspirée des réflexions de Georges-Henri Rivière, le Directeur du Musée des Arts et Traditions Populaires, et de Marcel Evrard, sur l'écomuséologie. L'objet muséographique n'est plus considéré comme un objet en soi, détaché de son contexte, ayant une signification seulement restituée par le fait d'être exposé au milieu d'une collection d'autres objets. Il va s'agir désormais de le situer dans un contexte historique, sociologique et géographique, un environnement écologique. L'idée, nouvelle, du patrimoine industriel a joué un rôle essentiel dans cette approche. La crise des années 1975, frappant brutalement un ensemble d'industries traditionnelles, celles du textile comme de la sidérurgie, laisse bâtiments et usines dans un état d'abandon qui interpelle une société, sa mémoire. La préservation de ce patrimoine concerne encore directement les milliers d'hommes et de femmes qui ont vécu de l'activité de ces industries : dans la volonté de maintien du paysage, il y a à la fois la fierté d'un passé industriel souvent glorieux, chargé de peines aussi, et en même temps l'espoir d'un renouveau industriel susceptible de réutiliser la somme de savoir laissée en friche par la crise. Car c'est bien là le sens de l'écomusée : il ne s'intéresse pas seulement aux objets, mais aussi aux hommes qui les ont produits, qui s'en sont servi, qui y ont vécu lorsqu'il s'agit de bâtiments d'usine ou de logements ouvriers. L'idée de l'écomusée est de reconstituer le cycle de l'activité industrielle d'une communauté dans son milieu, depuis le sol, qui fournit les ressources, jusqu'à la ville, qui abrite les hommes en passant par les bâtiments industriels, où ils transforment les ressources en objets industriels. L'Ecomusée de la communauté urbaine du Creusot-Montceau-les-Mines, fondé par Marcel Evrard en 1974, inaugure cette démarche, dans une région durement frappée par la crise minière et sidérurgique, démarche qui connaîtra par la suite un succès grandissant. Le projet de M. Evrard met en cause la notion traditionnelle d'archivage muséologique qui consiste à classer, à conserver, à montrer parcimonieusement dans un lieu fermé, souvent coupé du monde et de la vie, qui ne sera fréquenté que par un public relativement étranger à l'objet exposé, par la distance historique, sociale ou culturelle vis à vis de lui. Avec l'écomusée, l'objet conservé, bâtiment, grue, outil... participe d'une culture locale dont la communauté conserve encore une mémoire directe, presque intacte et qu'elle est susceptible de transmettre à sa descendance comme témoignage de l'intelligence et de l'engagement d'une société humaine. Il y a dans l'écomuséologie cette idée très moderne de l'implication, de l'appropriation d'une culture, de l'introduction du sujet dans le regard sur le monde et les choses, et non

plus cette objectivation systématique qui a marqué le XIXème siècle dans sa volonté de dominer la nature en se plaçant hors d'elle.

Lier culture technique et vie sociale

Cette approche n'était pas banale, elle visait à associer dans l'évaluation d'une société passée les principaux concernés, les travailleurs eux-mêmes. Des années de culture politique avaient opposé les acteurs-décideurs aux producteurs-exécutants. Certes, il ne s'agit pas de les confondre, mais de remettre en cause cette vision manichéenne qui a dominé le XIXème siècle et le début du XXème siècle et qui opposait les industriels pensant et les ouvriers revendiquant. Ce n'était pas la conception marxiste de la société, mais une vulgate qui minorait le capital de savoir-faire dont était porteur la communauté laborieuse et, au delà des conflits sociaux, les liens objectifs qui la rattachaient, dans la production et la culture technique, à ceux qui détenaient l'appareil industriel. L'écomusée, en reconstituant le milieu physique et social de la société industrielle du XIXème siècle, réévaluait aussi celui des hommes du rang dans la production de cet univers social. Ils n'étaient plus seulement des esclaves salariés, mais aussi des producteurs d'objets industriels, de sociabilité, d'activités et de rituels festifs, de lieux de vie sociale.

Ainsi les ouvriers se réappropriaient, d'un double point de vue, un patrimoine dont une part leur échappait, y compris quelquefois la maison où ils vivaient, et une histoire de la production qui, dans le sens commun, les présentaient comme des fauteurs de troubles. Au contraire leurs luttes étaient, comme l'ont montré les historiens, les moyens d'une régulation sociale contre l'égoïsme des détenteurs de l'appareil de production, une ouverture vers des conquêtes sociales aujourd'hui déterminantes dans la vie urbaine (citons, pêle-mêle, la journée de huit heures, les congés payés, la protection sociale, les comités d'entreprise...). Elles étaient aussi une régulation technique contre la manière dont l'industriel utilisait les compétences, les disqualifiaient ou les dégradait (ce qui est une triste, mais évidente réalité) en frustrant le travail manœuvrier.

La création des écomusées a montré la fécondité d'une approche du patrimoine dont le projet était de relier culture technique et vie sociale, lieu de production industrielle et environnement physique, social et culturel, en particulier urbain. En bien des endroits cette démarche rendait palpable une richesse collective insoupçonnée auparavant, enfouie dans les urgences du présent, ou bien mécaniquement dispersée dans les archives oubliées et mal classées des organisations patronales et syndicales, ou bien encore, lorsqu'il s'agissait de bâtiments et de machines désaffectés, laissée à la destruction du temps ou des démolisseurs. A travers la collecte des écomusées ou des institutions qui s'en inspiraient, s'effectuait un rapprochement de ces éléments dispersés du patrimoine, permettant d'établir les

relations qu'avaient pu entretenir les lieux de production et le milieu urbain dans lequel ils s'inséraient. Le travail de l'Ecomusée de Saint-Nazaire est à cet égard intéressant. Capitale incontestée de la construction navale en France, la ville et ses chantiers vivaient au rythme du présent, des conflits très durs qui opposaient le patronat et le monde du travail. La crise de la construction navale, dont la complexité des causes n'échappait à personne, lorsque chantiers allemands, japonais et suédois fermaient aussi, n'a pas été étrangère à l'intérêt porté à ce potentiel d'hommes, de savoir-faire, d'outillage, d'équipements portuaires en passe de sombrer. Au-delà des affrontements capital / travail, les germes timides d'une solidarité sont nés : l'identité nazairienne s'est bientôt réveillée et l'Ecomusée créé par la Ville de Saint-Nazaire a joué la fonction d'un pôle d'attraction pour les éléments dispersés de cette identité, réunissant les archives oubliées des chantiers, les plans sinistrés de la ville détruite, puis reconstruite, dans un bâtiment construit sur le site même du port. A deux pas, sous l'écluse d'entrée de la base sous-marine allemande, le sous-marin français "Espadon", désarmé, offre désormais cet espace exogène d'invasion et de cauchemar, physiquement ineffaçable, à la réappropriation nazairienne. Aujourd'hui le port, ensemble de bassins, d'équipements grutiers, de darses, est mis en spectacle par l'éciairagiste-sculpteur Yann Kersalé. Alors que l'immense bloc de béton de la base sous-marine allemande avait séparé le port de la ville, l'artifice des lumières nocturnes, alliant l'intensité des blancs sur les piliers et la douceur des bleus dans les alvéoles du blockhaus, métamorphose totalement la base, réinscrit dans la ville les bassins où se reflète l'alternance rythmée du bleu des alvéoles, tandis que disparaît dans la nuit tombante, l'énorme masse de béton plantée à l'endroit même où mouillaient les transatlantiques. Reste à savoir si cette mise en lumière, essentiellement nocturne, inspirée par les techniques les plus sophistiquées du grand spectacle, aura conquis l'adhésion d'une population, auquel le port, après ce rêve de nuit, offrira encore le jour les incohérences persistantes de son espace.

Il existe aujourd'hui bien d'autres exemples de réappropriation du patrimoine industriel, reconsidéré et revalorisé. Le château fort de l'industrie textile roubaisienne qu'avait été l'usine de la Motte-Bossut est également représentatif d'une reconversion liant histoire, mémoire et avenir. Cette imposante bâtisse de brique, construite sur un terrain désormais situé au cœur de Roubaix, à moins de deux cents mètres de la mairie, constitue un témoignage de l'industrie textile triomphante : architecture éclectique reprenant des formes et des motifs des édifices médiévaux (tour d'angle et voûtes lombardes). Elle traduit bien, à travers une alliance paradoxale d'emphase et d'esprit Walt Disney, ce qu'on aurait appelé aujourd'hui l'"agressivité" de l'économie roubaisienne du XIX^{ème} siècle. Désormais désaffecté, le bâtiment, restructuré, agrandi, réaménagé, constituera l'un des sept grands projets de la Communauté urbaine de Lille. Il recevra ainsi les Archives interrégionales du monde du travail, mais aussi un centre international de communication et l'Eurotéléport de la

métropole lilloise, important dispositif de télécommunication, relié au CNIT de la défense et aux autres téléports internationaux.

La réintroduction de l'économique dans l'urbain

Sur le plan culturel, on peut sans doute estimer que la démarche écomuséographique, comme celle de la conservation du patrimoine bâti industriel, initiée par des personnalités telles que Louis Bergeron, ont réintroduit l'économique dans la conscience urbaine. Il ne s'agit pas ici de nier son action antérieure dans la croissance urbaine : l'économique était sans doute, dans la société capitaliste moderne, la logique essentielle, trouvant d'abord sa traduction dans la production industrielle et ensuite, conjointement, puis plus nettement, dans la puissance financière. Mais l'industrie apparaissait comme un monde à part, un domaine séparé, strictement réservé et privé, apparemment distinct des affaires de la ville. Les zones industrielles, dans le dispositif de séparation fonctionnelle conçu et mis en oeuvre par l'urbanisme moderne, étaient en quelque sorte des réserves foncières, de simples terrains viabilisés et aménagés, mis à la libre disposition de l'industrie pour son activité, dans une apparente indifférence du pouvoir municipal. Ses attributions essentielles restaient limitées à la gestion des services urbains, à la réalisation de programmes d'habitat, à l'amélioration ou à l'extension des réseaux urbains et à la création d'un certain nombre d'équipements. La ville et l'industrie finissaient par vivre non plus ensemble, mais côte à côte. C'est en tout cas l'image qu'ils renvoyaient à l'opinion, car dans les réalités souterraines de la circulation de l'argent et des influences, le pouvoir politique municipal et le pouvoir économique n'étaient pas sans entretenir des relations.

Toutefois une tradition de la culture démocratique fait que la gestion des affaires publiques, de la société civile, des affaires de la communauté, dont la ville est l'une des expressions dominantes, doit en droit et en morale être distinguée de celle des affaires privées, où les droits de propriété, dans l'usine ou la banque, décident pourtant du sort économique de milliers d'être humains. Le pouvoir de l'argent en système démocratique est déclaré dans l'enceinte de l'usine et tacite en dehors d'elle. Ainsi la société civile cache un monde de domination qui ne dit pas explicitement la réalité de la puissance qu'il détient, même si le monde du travail n'est pas sans en sentir le poids. Mais ce pouvoir de l'argent, réel, est séparé fictivement du pouvoir politique : ce dernier est le champ de bataille, feutré ou non, où se règlent les comptes des groupes sociaux par partis politiques interposés. La ville est l'un des enjeux de cette rivalité, régie par des règles démocratiques ; celles-ci constituent le consensus moral qui, au-delà des logiques véritables, en particulier celle de l'argent, arbitre le rapport de force des groupes en présence, le degré de leur autonomie de conscience et de leur dépendance aux pressions économiques et culturelles.

Au XIX^{ème} siècle l'économie capitaliste naissante avait sans doute plus de légitimité ou de reconnaissance. L'architecture industrielle exprimait cette mission civilisatrice, urbanisatrice dont les entrepreneurs se sentaient investis. Ils ont le souci de l'architecture, car elle participe de l'image positive qu'ils veulent donner, à leurs clients comme à leurs salariés, de la valeur de leur activité, de son ambition dans la marche vers le progrès. A cette époque la plupart des papiers à en-tête des industriels présentent une vue à vol d'oiseau des bâtiments d'usine. Nantes et Bordeaux, pour ne citer qu'elles, présentent ainsi, à la fin du XIX^{ème} siècle, des plans industriels et commerciaux où sont représentés, à leur emplacement repéré sur le plan, les images perspectives de leurs principaux établissements industriels. Sans doute ces icônes sont-elles sensiblement édulcorées et leur signification n'est pas sans rapport avec une volonté de montrer la taille importante de l'entreprise. Mais dans la réalité elle s'accompagne aussi très souvent d'une présence de qualité architecturale.

Au XX^{ème} siècle ce souci de qualité va progressivement disparaître ; le produit, comme objet de l'attention prioritaire de l'industriel, remplace sur les papiers à en-tête l'image de l'entreprise et bientôt le logo se substituera lui-même au produit. Bien entendu l'élargissement de la production, la multilocalisation des entreprises explique cette évolution, mais, parallèlement, on note aussi la dégradation architecturale des usines, celle du temps qui frappe les plus vieilles, mais aussi celle de l'esthétique qui transforme en vulgaires hangars les vastes ateliers destinés à la production. Là aussi la prépondérance que prend le financier sur l'industriel, la dissociation du siège social et de l'unité de production expliquent cette moins grande attention portée aux bâtiments de production. De ce point de vue l'opération de la Défense illustre le déplacement de la préoccupation architecturale, de l'espace industriel vers les centres de commandement tertiaires.

L'effet en est cette séparation urbaine de l'industriel et de la ville, cette indifférence relative que l'un et l'autre ont entretenue pendant plusieurs décennies. Il est certain que la redécouverte du patrimoine industriel n'a pas été étrangère à la sensibilité nouvelle que l'on rencontre aujourd'hui à l'égard de l'architecture de l'usine. Mais cette attention renouvelée est elle-même nourrie par ce rapport entre le lieu de production et le lieu de vie qu'a introduit l'écomuséologie, alors qu'il avait été précédemment rompu. Dans la formulation de leur identité présente, dans la construction de leur projet d'avenir, les villes intègrent désormais dans leur culture urbaine, une dimension technique et industrielle renouant avec une conception qui était celle de la ville libre du Moyen-âge.

Alors qu'elles avaient longtemps vécu elles aussi en vase clos, pour ne pas dire en chiens de faïence, exprimant une coupure réelle du monde intellectuel, mais artificielle en regard du réel, les cultures techniques et artistiques étaient ainsi de nouveau réunies comme elles l'étaient aussi dans la vie, côtoyant quotidiennement

l'homme moderne. Dans le fond en conservant les monuments de son histoire industrielle, en plus de réintroduire la préoccupation économique dans la ville en crise, la société ne faisait qu'actualiser l'évolution de son patrimoine et inscrivait ainsi dans l'espace urbain une catégorie oubliée, pour laquelle il était temps de penser à la conservation. Ses traces devaient être protégées comme l'on a protégé, certes partiellement, l'architecture militaire du Moyen-âge et de l'époque classique, à côté des édifices religieux et résidentiels.

Souvent situés désormais au coeur des villes, ces espaces industriels du XIXème siècle occupent des emprises foncières souvent considérables qui constituent aussi des opportunités et des enjeux importants pour le développement urbain. La conservation patrimoniale a souvent bien des difficultés à faire entendre ses arguments dans le contexte d'une telle pression foncière et leur légitimité en regard de l'intérêt muséographique de certains bâtiments n'est pas assurée à tout coup. Comme cela a été dit plus haut, l'espace industriel s'est progressivement dégradé. Porteurs d'une mémoire industrielle indéniable, souvent marquée par les effets récents de la crise industrielle, les usines du XXème siècle sont bien plus les témoins physiques d'un espace de travail que les hauts lieux d'une édilité sublime. Nombre de sites présentent cette situation, depuis l'île Seguin de Renault-Billancourt, en passant par le quai de Javel où était implanté Citroën, les immenses friches portuaires laissées par le retrait de la construction navale, à Dunkerque, Rouen, Nantes, La Rochelle, Bordeaux et La Ciotat, jusqu'aux grands vides de la Motte-Porisse à Roubaix, à proximité de La Motte-Bossut, qui libèrent plus de cinq hectares, déjà réservés pour un grand complexe d'affaires international. En fait le patrimoine industriel susceptible de reconversion représente une goutte d'eau en comparaison des hectares de friches industrielles remplies de bâtiments souvent sans intérêt et très dégradés, mais dont un bel édifice de direction ou une halle industrielle remarquable viennent quelquefois empêcher la libération : les cas ne manquent pas de polémiques autour des démolitions, qu'une administration urbaine pressée ou un promoteur avide veulent mettre en œuvre trop rapidement, à l'exemple, bien lointain maintenant, de l'affaire des Halles.

De ce point de vue, la reconversion du Musée d'Orsay nous invitait aussi, d'une certaine manière, à une autre lecture de l'art et de son histoire. Si l'on avait écouté la critique d'art, en tout cas celle qui dominait dans les années 60, les halles auraient été conservées et Orsay démoli. A la fin des années 70 une évolution se produit : on attache plus d'importance à la production artistique dans son ensemble, dans ses débats contradictoires et l'on relativise les jugements esthétiques. Valeur esthétique et conservation patrimoniale ne coïncident pas exactement. La qualité d'une œuvre, appréciée comme médiocre à un moment donné, ne met pas en cause nécessairement sa préservation physique. L'appréciation peut être erronée, la critique d'art est habituée à ces retournements spectaculaires (pensons à l'oubli de Rembrandt, à

l'effacement temporaire de Bach), mais de plus l'œuvre doit être considérée comme un témoignage de l'histoire des idées et de la production artistique, et à ce titre participer de la mémoire patrimoniale. Le parti architectural adopté dans la conservation d'Orsay tient compte de cette manière renouvelée d'envisager une œuvre. Quelle que soit l'appréciation que l'on puisse porter sur les excès décoratifs pompiers de l'œuvre de Laloux, elle a été conservée comme témoin de l'académisme et s'associe très bien à la présentation d'oeuvres picturales et sculpturales aujourd'hui considérées comme mineures.

Par ailleurs cette architecture était également réévaluée dans un contexte artistique qui redonnait sens au décor et annonçait le post-modernisme, en un moment où, parallèlement, était remise en cause la brutalité et le purisme de l'architecture moderne, dont on mesurait désormais les effets ravageurs au quartier Italie, sur le Front de Seine et à la Défense. Que le Mouvement moderne ait eu le vent en poupe pendant les "Trentes glorieuses" n'est pas en soi une surprise : la croissance, les effets concrets du progrès industriel prenaient de vitesse le passé, reléguait des habitudes inertes ou presque, n'ayant évoluées que très lentement, au rang des accessoires. Le nouveau et le quantitatif structurait les mentalités, l'ensemble des groupes sociaux : la demande se résumait au plus et non au mieux. Le robot condamnait le passe-légume, la machine à laver la lessiveuse, la télévision la TSF. L'accès des classes populaires à la consommation était à la fois un immense changement et en même temps une intense frustration, à l'intérieur d'une société qui "poussait à la consommation", sans qu'elle en donne tous les moyens : la revendication n'était en conséquence pas tant moins de travail que plus d'argent. Malgré cela les mille liens qui rattachaient les milieux populaires à leurs familles, à leur quartier, mais également au métier, à cette maîtrise conviviale de la production, constituaient aussi d'indispensables et de profonds ancrages dans l'histoire. Dans une société qui vivait les bouleversements du présent, il fallait les tempérer par des références et des repères à une société passée : le cadre de vie du quartier, les rituels et les traditions populaires, les relations familiales.

Le passé pour conjurer la crise

Avec la crise, c'est à cela que la société toute entière voulut se raccrocher : l'avenir n'était pas tracé selon la ligne droite, imperturbable dans sa montée, que les prévisions avaient un temps promise. La crise montrait la fragilité des apports du progrès, l'envers de la médaille, les effets pervers. En gagnant du matériel, on perdait du spirituel, en gagnant de l'indépendance, on perdait de la solidarité, en gagnant en rapidité, on perdait en temps de vivre. La région parisienne illustre bien ces aberrations : une concentration qui ne cessait de croître, de consommer, d'échanger, de circuler, d'utiliser plus d'automobiles et finalement d'étouffer dans le temps et les gaz des embouteillages, n'arrivant pas à corriger les distorsions entre emploi et

résidence, à réduire les difficultés de circulation malgré le développement des transports en commun. Le temps de transport des parisiens finit par envahir le mode de vie d'une manière difficilement supportable, appelant des solutions qui, en ayant comme finalité le gain de temps, ont engendré des galeries de taupes, où se concentrent l'anonymat, le noir, la peur, la chaleur, l'affiche publicitaire comme seul paysage, l'absence quasi totale d'échanges verbaux. Ce qui est stupéfiant, c'est l'apparente capacité avec laquelle les gens ont intériorisé cette modernité comme un mal nécessaire, qu'ils vivent onze mois par an, et dont ils s'évaderont durant quelques semaines, distillées dans le cours du cycle annuel. Comme le tau-lard, ils prépareront minutieusement cette évasion, que les catalogues de tours-opérateurs, édités désormais pour les collections "voyages d'été", mais aussi "voyages d'hiver", leur offriront "clef en main", avec photos à l'appui, prix fermes et définitifs. Et pour quelle destination ? souvent la ville, d'autres villes, mais dans lesquelles cette fois-ci on marchera, on flânera, on prendra son temps.

L'archétype vénitien

L'inévitable séjour à Venise vient à l'esprit : Venise est peut-être aujourd'hui l'archétype de la ville immuable, crevant pourtant, en plus de la montée des eaux, de cette autre forme de la modernité qu'est précisément le tourisme. Cette ville travaille profondément l'imaginaire mondial, parce qu'elle est aussi la cité où cette dimension essentielle de la modernité, le transport, qu'il soit automobile ou métro, n'a pas la possibilité d'attaquer comme le ver ce fruit superbe. Venise, lorsque l'on s'écarte de la piazza San Marco, est un univers de silence à peine troublé par l'écho des voix, un monument d'architectures domestiques additionnées, plantées le long de ses rues d'eau et de pierre, inaccessible aux engins pétaradant, un paysage presque angoissant aussi, tellement son calme et sa beauté menacées nous parlent d'une mort annoncée, dans l'eau envahissante du lagon.

Venise n'a sans doute pas d'équivalent, elle force la modestie : même Le Corbusier, lorsqu'il y conçut un hôpital, non réalisé, abandonna la verticalité avec laquelle il envisageait l'avenir des villes pour le dessin d'un bâtiment très plat. Venise est en quelque sorte un manifeste contre les assauts dominateurs de la modernité : celle-ci ne peut s'y développer que sous des formes qui prennent en compte l'objet d'art qu'est la ville toute entière. Venise n'aura sans doute jamais de tours, ni de métro. Le site même force à ce respect ; Venise est île, son extension très difficile, son environnement aquatique dessine ses limites, la nature de son sol décide de la dimension des édifices. Venise est histoire, ville d'ailleurs consacrée par l'Unesco qui l'inscrit la première comme patrimoine urbain dans sa totalité, avant d'y adjoindre Fès et Sanaa, autres villes, autres cultures également menacées. Venise est donc histoire, mais aussi culture, ancrée dans son passé, mais également ouverte sur le présent et l'avenir, avec ses célèbres biennales et sa prestigieuse Mostra.

Architecture, histoire et patrimoine

Précisément la biennale de 1980, qui ouvre une section architecture, témoigne de l'évolution de la pensée sur la ville dans le milieu des architectes. La manifestation résume son contenu dans trois situations : son thème, la "présence du passé", le lieu de sa tenue, la corderie de l'arsenal de Venise, bâtiment historique jusque là laissé à l'abandon, et l'objet architectural proposé à la réflexion des exposants : la ville. Se trouvent ainsi réunis à Venise les termes d'une approche nouvelle de la ville : la prise en compte de l'histoire, sa prégnance contemporaine et l'extension du patrimoine à l'architecture industrielle. La rue apparaît l'espace-médium le plus approprié pour parler de la ville. La corderie, espace longiforme de 70 mètres de long, constitue un espace propice à la reconstitution d'une rue. De part et d'autre de la nef centrale, chaque exposant dispose d'un boxe de sept mètres de large par six mètres de profondeur, délimité par les colonnes de la corderie et peut y concevoir sa "maison" : chaque "façade" participe ainsi de la "strada novissima", tandis que l'espace interne situé derrière la façade devient la "boutique" de chaque exposant. Vingt boxes vont ainsi recevoir et montrer les travaux de Bofill, Portzamparc, Rossi, Venturi, Krier, Moore et de quelques autres qui, peu ou prou, sont censés représenter le "post-modernisme" en architecture.

Un an plus tard, cette exposition, significative de la place qu'avait prise l'histoire dans le travail des architectes, était reconduite à Paris par le Festival d'Automne dans le cadre de la Salpêtrière, élargissant le nombre de ses exposants. Elle y associait même des apôtres reconvertis de l'International Style. L'architecte américain Philipp Johnson, un disciple de Mies van der Rohe et leader de l'International Style après la disparition des grands, Mies, Gropius et Wright, avait opéré une reconversion qui avait fait la une du magazine américain Times. Il semblait ainsi rejoindre, dans l'intérêt porté au passé de la ville, un petit groupe d'architectes qui, au premier temps de leur critique du Mouvement moderne, avaient été considérés comme d'irrespectueux iconoclastes. Cette récupération de Johnson n'était toutefois pas sans ambiguïté ; sa référence à l'histoire n'était finalement qu'une concession à la mode : la maquette qu'il tient en main sur la couverture de Times est celle d'un building dont la base présente un motif palladien avec arc central et le sommet un fronton de style maniériste.

En fait l'évolution ultérieure de l'architecture n'est pas allée dans le sens de la consolidation de ce mouvement post-moderne ; les temps ne semblent plus, comme au début du XXème siècle, au regroupement et à l'adhésion autour d'un manifeste doctrinal tel que la Charte d'Athènes, mais plutôt à l'affirmation des individualités. Quoiqu'il en soit l'histoire aura marqué la décennie 70-80, à partir d'une lente ascension commencée dans les années 65. Pendant toute une période, celle de la croisade contre le Mouvement moderne, l'histoire est apparue aux architectes comme

un nécessaire retour en arrière, là où Le Corbusier l'avait abandonnée dans les années 1920 ; il inspire une architecture reprenant les éléments d'un vocabulaire classique. A l'argument moderne déclarant que "l'ornement est un crime", d'autres opposaient l'importance du signe comme manifestation explicite d'un sens : l'architecte américain Venturi exprimait cette conviction à travers une définition quelque peu provocante de la maison comme "abri décoré". Bofill est allé très loin dans une telle voie, s'y maintenant d'ailleurs avec constance, autant dans son projet Antigone pour Montpellier que pour celui qu'il réalisera à Bordeaux dans le quartier de la Bastide : les grandes compositions symétriques et monumentales ordonnent ses projets, reformulés dans un langage qui reste très proche de l'architecture classique française. Bien que le retour à l'histoire, aux formes de l'art urbain classique, marquent encore l'oeuvre de quelques architectes de renom, cet engouement pour la référence à la ville ancienne a perdu quelque peu de son intensité. L'histoire urbaine et la valeur de l'architecture du passé conserve toujours une considération qu'elles n'avaient pas pendant le déferlement moderniste des années 60, mais elles ne constituent plus aujourd'hui le modèle et le cadre de référence de la production architecturale contemporaine. Le patrimoine ne conditionne pas la définition des formes et le choix des matériaux du projet actuel : il est simplement pris comme élément du contexte et considéré comme tel. Le débat est désormais dépassionné et la relation entre le passé et l'avenir s'effectue dans un dialogue qui ne passe pas par l'effacement de l'un au profit de l'autre, du passé au profit de l'avenir ou de l'avenir au profit du passé. Les projets actuels semblent ainsi se définir dans une relation critique avec les traces de l'histoire. Trois exemples vont nous permettre de mieux le mesurer.

Le mariage du passé et de l'avenir

A Lyon, l'architecte Jean Nouvel consent, en professionnel rompu, mais peut-être en créateur contraint et contrit, à suivre la bonne sagesse lyonnaise dans un projet de rénovation de l'opéra qui n'en finissait pas d'aboutir. Révéré par les lyonnais, deuxième scène lyrique française, cet opéra du XIXème, dont le plafond de la salle et divers autres éléments sont classés, était devenu parfaitement inadapté et inconfortable. Le concours pour sa rénovation avait retenu la solution Nouvel, qui laissait intacte les façades périphériques, vidait entièrement l'intérieur pour le réaménager totalement. Le plafond de la salle était replacé dans un prolongement du foyer et la recherche du gain de volume se traduisait par un enterrement de certains locaux et une surélévation importante inscrite dans un très sobre demi-cylindre de métal, somme toute trop voyant pour un oeil traditionnel. Les tergiversations diverses de certains édiles municipaux, au plus fort de la succession de l'ancien maire Francisque Collomb, retardaient pour des raisons aussi bonnes qu'électorales la réalisation du projet Nouvel. Finalement ce projet peu modifié s'achève aujourd'hui, compromis heureux entre la prudence de la municipalité lyonnaise et l'audace conceptuelle de l'architecte. Surmontées de cette voûte métallique se confondant au

ciel par ses reflets de métal et de verre, les façades de pierre du bâtiment d'origine forment le contour urbain d'une salle de scène traitée en bois, comme un "objet de lutherie en acajou" précisait une revue, suspendue dans l'espace intérieur évidé du théâtre. A l'entrée, le foyer, derrière la colonnade de la façade principale, sur la place de la Comédie, conserve les fastes de l'édifice d'origine. En somme un subtil dialogue entre la mémoire et l'avenir pour une ville qui fait du Festival Berlioz, l'un de ses enfants chéris, le clou de ce carrefour de l'Europe, que Lyon est ou a l'ambition d'être.

Ici l'opéra restait l'opéra, lieu d'une convivialité urbaine très spécifique au XIX^{ème} siècle, partagée par les classes sociales, du moins en Italie, mais finalement plutôt inaccessible au bon peuple, en dépit des velléités parisiennes du Président (l'Opéra Bastille) et de l'engouement élargi qu'il a connu avec quelques productions cinématographiques de Losey ("Don Giovanni" de Mozart), de Zeffirelli ("La Traviata" de Verdi) et de Beneix ("Diva", dans ce cas fiction).

La réalisation du Centre national de la bande dessinée est un autre exemple et une autre perspective. Initiative originale de la ville d'Angoulême, elle est liée au Festival de la bande dessinée, qui a sorti Angoulême de son anonymat provincial. Bien ancrée dans une certaine culture du temps, cette manifestation unique en France constitue le genre d'opportunité que convoitent bien des villes de taille comparable, en ces temps où il faut faire parler de soi pour être reconnu. Il fallait installer la structure permanente de cette manifestation dans un lieu spécifique, faisant office de musée, de centre d'accueil et d'échanges. Un terrain était trouvé, une friche industrielle à deux pas du centre-ville, magnifiquement située sur les bords de la Charente : un endroit à susciter aussi bien le rêve que le cauchemar. Un concours s'ensuivit, qui sélectionna le projet de Roland Castro, aujourd'hui achevé. Il joue habilement des restes de l'ancienne brasserie pour la pénétrer de failles traitées en verre, renvoyant en miroir les reflets de la pierre charentaise du bâtiment d'origine, créant par une multitude d'accidents un paysage étrange, fait de ruines et d'éléments hypermodernes, de passerelles vertigineuses, un véritable terrain d'aventure pour scènes de BD, une étrange collision de frayeurs archéofuturistes en cités disparues à la Bilal et d'univers de rêves galactiques à la Schuitten.

Ces deux projets créent un événement architectural dans la ville à partir d'éléments de son patrimoine valorisé ou dévalorisé. Le projet de restructuration du centre de Nantes explore quant à lui la mémoire nantaise de l'eau et couvre une dimension non plus strictement édilitaire, mais véritablement urbanistique. Nantes vit comme un traumatisme douloureux la fin de certaines de ses activités portuaires : en particulier celle de la construction navale, qui, il y a moins de dix ans, ponctuait encore de lancements périodiques (ferry-boat et autres navires de tonnage moyen) cette extrémité aval du cours de la Loire. Le Bélem et le Maillé-Brézé, un trois-mâts et un navire de guerre désarmé, mouillés dans le port, rappellent ces temps héroïques. La

proximité de Saint-Nazaire fait difficilement oublier à Nantes son ancienne vocation dominante, qui construisait une image cohérente aujourd'hui ébranlée et incertaine. Mais la blessure du port est plus profonde et plus lointaine, elle trouve sa naissance lors des comblements des bras de la Loire et de la rivière d'Erdre, dans l'entre-guerres. La ville s'en est trouvée complètement défigurée. La "Venise de l'Ouest", bordée de quais et ponctuée d'écluses, a été brutalement transformée en ville continentale, sillonnée de boulevards autodromes. Cette mémoire meurtrie a été réveillée par le lancement des derniers navires, laissant en friches l'île où étaient installés les chantiers, à deux pas du centre, en face du célèbre quai de la Fosse. Les travaux de la deuxième ligne de tramway, dont le tracé s'inscrivait sur les cours comblés donnait l'opportunité à la Ville de répondre à l'opinion nantaise : un concours était lancé en 1990 pour le réaménagement du centre-ville, prenant en compte la réalisation du tramway et la mémoire de l'eau. Peu de candidats ont réintroduit l'eau ; le lauréat, Italo Rota, l'un des aménageurs d'Orsay, lui substituait une alternative verte, "un écrin de verdure" pour recevoir Feydeau, splendeur d'architecture (bien dégradée malheureusement) du XVIIIème siècle nantais, autrefois île bordée d'eau. Les édifices nouveaux introduits s'effacent devant cette idée simple, forte et modeste de l'île verte. Le jury mettait aussi à l'étude l'idée d'une autre équipe, celle du couple nantais Barto, proposant un musée souterrain creusé dans l'ancien lit de la Loire. Ce "miroir de Feydeau", éclairé zénithalement, contiendrait un musée d'art contemporain, pont entre la mémoire nantaise et ce futur qui préoccupe tellement toutes les villes aujourd'hui.

L'opéra de Lyon réaménagé par Jean Nouvel, le centre national de la bande dessinée et de l'image conçu par Roland Castro dans une ancienne brasserie désaffectée et le concours d'urbanisme visant à restructurer le centre-ville de Nantes illustrent bien la manière dont histoire et avenir, mémoire et imagination peuvent aujourd'hui formuler la continuité temporelle de la ville, la niche écologique qu'elle constitue pour l'homme, ce trait d'union entre son histoire passée chargée de nostalgie, et un avenir qui n'est plus aujourd'hui aussi clairement tracé qu'autrefois. L'incertitude de cet avenir est peut être le moteur de ce recours à l'histoire, qui fournit un repère de stabilité, d'un temps qui peut aussi s'inscrire dans la pierre, dans le tracé des rues, la forme des immeubles, la permanence des monuments. La ville a trop changée au cours des décennies passées pour que le citoyen puisse se dispenser d'une mémoire matérialisée. Son imagination semble pourtant repartie de plus belle avec l'embellie des années 85 et l'émulation qu'a fait naître la griserie d'une Europe emmenée par l'Allemagne. Cette griserie est teintée, il est vrai, de la crainte d'une domination économique allemande, mais elle redonne vigueur aux mythes édilitaires des architectes futurisants. Jean Nouvel fait partie de ceux là, posant ainsi à Tours, en bord de Loire, comme il s'en construit désormais dans toutes les grandes villes, hantées qu'elles sont de ne pouvoir accueillir colloques, congrès et concerts. Autant

d'événements qui font jubiler la presse et sonnent les trompettes de la renommée pour toutes ces villes en eurocompétition.

ORIENTATION BIBLIOGRAPHIQUE

Emile ZOLA, *Le ventre de Paris*, Paris, réédition Le Livre de Poche n°277.

Musée d'Osay, *Guide*, Paris, Editions de la réunion des musée nationaux, 1986.

Lise GRENIER et Hans Wieser BENEDETTI, *Les châteaux de l'industrie*, Bruxelles, Archives d'Architecture Moderne, 1979.

Maurice DAUMAS, *L'archéologie industrielle en France*, Paris, Robert Laffont, 1980

Actes de colloque, *L'étude et la mise en valeur du patrimoine industriel*, Paris, Editions du CNRS, 1982.

Collectif, *Saint-Nazaire et la construction navale*, Saint-Nazaire, Ecomusée, 1991.

Catalogue d'exposition (La Biennale di Venezia, Festival d'automne à Paris), *La présence de l'histoire, l'après modernisme*, Paris, Editions l'Equerre, 1981.

CHAPITRE 8

DE LA VILLE-SERVICE A LA VILLE-ENTREPRISE

Essor des villes et services urbains - La commune, l'école et la démocratie - Le service municipal du logement - Les transports urbains - L'économie, un service nouveau de la ville - La séduction urbaine - La captation des industries de pointe - La course à l'excellence citadine.

La ville a longtemps vécu dans l'environnement de son économie-monde. Echangeant avec l'extérieur, certes, mais régnant paisiblement sur une contrée assez vaste pour la nourrir et assez peuplée pour qu'elle y écoule ses productions. Un rapport de taille adéquat s'établissait entre la capacité à produire de la ville et celle de consommer de son monde d'influence. Les distances pesaient sur l'échange, et celui-ci n'élargissait ses horizons que pour les matières rares ou précieuses, les produits hautement spécialisés et sophistiquement élaborés, qui ont fait l'opulence de quelques villes marchandes. Dans bien des cas une relative autarcie existait, pour une large part de la production, qui réglait les aires d'influence urbaine : chaque ville chez elle en quelque sorte. Cet équilibre, aujourd'hui bouleversé, s'est maintenu relativement longtemps, ordonnant les domaines réservés de chaque cité : sa province, son arrière-pays comme l'on dit, et les quelques spécialités qui faisaient sa réputation. Dans le fond, cette sorte de statu quo semble avoir dominé les relations entre villes, avec bien sûr de ci de là quelques animosités et rivalités provinciales, que l'on réglait en s'ignorant ou en se tournant le dos. On mettait de la distance, au sens propre et au sens figuré, pour continuer à vivre sur le monde que l'on contrôlait. Nantes et Rennes ont pratiqué longtemps cette concurrence en faisant traîner l'avancement des travaux qui auraient assuré leur liaison. Il n'y a pas longtemps encore il fallait presque autant de temps pour couvrir la distance entre ces deux villes que pour se rendre, à partir de chacune d'entre elles, à Paris. Metz et Nancy ont eu également ce genre de rapports, comme Nîmes et Montpellier. D'une certaine manière, le rayonnement économique de la ville n'était pas sans se superposer largement aux prérogatives politiques que l'histoire lui avait légué, pour assurer une fonction territoriale et être son siège. Les départements dès le début du XIX^{ème} siècle, puis les régions aujourd'hui, confirmaient, adaptaient ou modifiaient sensiblement ce que les évêchés et les anciennes provinces avaient déjà tracé comme aires d'influence et de partage de pouvoir, un pouvoir qui bien entendu avait son centre à Paris, résidence du Roi et de la cour. Et si la puissance de la ville durant le Moyen-âge avait permis l'émergence du pouvoir urbain, ce dernier dut bientôt se soumettre à l'Etat : ce dernier choisit le maire (jusqu'en 1882), qui assure dans la ville des fonctions de police, ce qui, à bien

considérer l'étymologie du mot, n'est que pure logique. Police des mœurs, police viaire et police édilitaire, comme les tâches dévolues aux préfets dans le fond (ce qui donne une explication partielle à la substitution prolongée du Préfet de Paris au maire parisien). Les vicinales pour les maires, les départementales pour les préfet et les nationales pour l'Etat, c'est le sort des routes et c'est, un peu caricaturée, la fonction du maire avant 1882.

Essor des villes et services urbains

A partir de cette date, les choses évoluent notablement, à la fois sur le plan politique, parce que les charges du maire deviennent plus nombreuses et sa représentativité de la collectivité locale plus réelle, et sur le plan urbain, car la ville grossit sous l'effet de l'essor industriel et fait siennes des applications techniques du progrès scientifique. La première moitié du XIXème a été celle de l'initiative privée qui se poursuit, multipliant les usines, mais aussi les gares, que les compagnies financières naissantes font entrer au coeur de la ville. L'Etat renforce pour sa part ses institutions, construisant palais de justice, prisons, préfectures, hôpitaux publics relayant les hôtel-Dieu, lycées, bibliothèques, musées d'histoire naturelle et des Beaux-Arts, autant d'édifices qui vont marquer la ville, structurer le développement de ses nouveaux quartiers ou remodeler l'aménagement de ceux qui existent. Le maire ne joue encore qu'un rôle marginal dans l'érection de ces grands bâtiments publics programmés par l'Etat démocratique, balancé par les luttes politiques monarchistes et républicaines.

Mais rapidement la question scolaire, puis la question du logement et de l'hygiène urbaine vont occuper d'une manière intense les premiers magistrats des villes, compléter leur arbitrage traditionnel de police et de tracé de rues, faire naître dans la ville une forme particulière de service public, les services urbains.

L'indissociable duo de l'école et de la mairie républicaines illustre à merveille, dans les petites villes surtout, l'effet et le contenu des nouvelles prérogatives municipales à partir des années 1880 : l'élargissement de la démocratie locale et la généralisation de l'enseignement gratuit pour tous. La paroisse et l'église sont ainsi concurrencées, avec les tensions que l'on sait, par la commune et la mairie, et le catéchisme par l'enseignement public. La mairie prend place, flanquée de deux bâtiments scolaires qui séparent les sexes, à côté de l'église, tandis que l'instituteur, ce personnage-clef du XIXème siècle, vient contester la toute puissance spirituelle du curé, sur les âmes jeunes et moins jeunes. Dans cette nouvelle donne urbaine, s'inscrit déjà le premier acte de décentralisation, l'instituteur est formé, puis nommé et payé par l'Etat, le bâtiment de l'école est construit et entretenu par la commune. Ce n'est là finalement, que la réalisation d'un projet dont l'origine est inscrite dans la Constitution de l'An I : "La société doit favoriser de tout son pouvoir les progrès de la raison publique et mettre l'instruction à la portée de tous". Sa concrétisation est, il est

vrai, laborieuse : la loi Guizot de 1883 oblige chaque commune à se doter d'une école, mais n'impose pas l'obligation ni la gratuité de l'enseignement. En 1882, avec la loi de Jules Ferry, les maires doivent veiller à ce que tous les enfants de leurs administrés fréquentent une école dont ils ont la charge des murs. Progressivement les écoles nouvelles s'édifient, grandes, vastes et claires, conçues plus à l'image de la responsabilité morale dont se sentent investis les adultes qu'à celle des enfants qui n'existent alors encore, il faut le dire, pas tant comme être spécifique que comme adulte en puissance. Mais enfin, en lieu et place du local récupéré dans de vieux bâtiments, il pourra bénéficier bientôt de ces bâtiments clairs et vastes que la société adulte lui réserve. Elle y mettra sa jeunesse au pas du progrès et de la production technique, une production qui exige désormais la connaissance de la lecture et du calcul. Dans cette société, les allégories de la statuaire républicaine, ayant pris le relais de la pose compassée des vierges baroques, restent encore pour un temps la forme privilégiée de transmission des valeurs, sollicitant l'émotion visuelle, mais les affiches, images planes associant le dessin et l'écriture, invitant donc à la lecture, viendront bientôt les remplacer.

La commune, l'école et la démocratie

La commune devient ainsi une "petite république", dont le centre fait place à l'édifice communal, aux écoles primaires et au square de Valmy qui sera plus tard de Verdun, dans une mise en scène urbaine qui magnifie ces services publics éminents que sont la maison commune et la "communale", symboles de pierre des idéaux d'Egalité, de Liberté et de Fraternité.

L'alignement et le nivellement des rues, le percement et le tracé des boulevards, les quartiers nouveaux étaient auparavant les travaux éditaires essentiels conduits par les architectes-voyers. Ceux-ci réglaient, avec l'arbitrage du maire, la conciliation spatiale des intérêts publics et des intérêts privés. Sur ce terrain délicat, l'école constitue aussi le détonateur de conflits tantôt latents, tantôt ouverts entre le public et le privé. Au fond toute cette question du public et du privé, de l'intérêt général et de l'intérêt particulier, traverse d'une manière intense les différents échelons institutionnels de la démocratie issue de la Révolution, et d'abord l'Etat : les différents rouages de son appareil sont censés arbitrer les conflits de la communauté nationale. Celle-ci est régie constitutionnellement par un système plus ou moins consensuel, pris en tout cas comme référent de droit, mais elle est aussi travaillée dans ses profondeurs par les effets de l'inégalité du partage matériel des produits de la nature et de la société. Sur son territoire la commune veille, pour sa part, à soustraire l'intérêt général aux empiétements des intérêts particuliers, mais elle le fait à partir du point de vue de ceux qui détiennent le pouvoir. Pour cette raison elle est un objectif important, à côté de la conquête de l'Etat, dans l'action des mouvements politiques, en particulier ceux qui représentent les plus démunis, cette

classe ouvrière qui grossit au XIXème siècle et dont la seule ressource est sa force de travail. Leur action municipale est alors orientée, plus radicalement que celle d'une certaine bourgeoisie éclairée, vers l'accès des populations à des avantages plus étendus. Autant la voirie se trouve être un domaine ancien des prérogatives municipales, qui heurte l'intérêt particulier des alignés, mais satisfait la circulation des marchandises et des hommes, autant la gratuité de l'école affirme l'accès commun à des privilèges de culture autrefois réservés à l'élite aristocratique et bourgeoise et conteste une éducation morale monopolisée par l'Eglise. Dans une société où le mérite se substitue à la naissance, les nantis voient donc leurs privilèges être contestés, en particulier celui de la culture. Mais en plus de supprimer ce privilège, la laïcité professée par l'Etat sape l'hégémonie culturelle et morale à laquelle il contribuait. Contradictoirement, l'accès populaire au savoir, c'est à dire avant tout à la lecture, au calcul et à l'écriture, intéresse le capitalisme industriel, car indispensable au développement de la production, qui tend à valoriser, avant la force physique, et de plus en plus, les connaissances intellectuelles, problème ô combien contemporain !

L'école devient ainsi une nécessité de la production et une obligation sociale, prise en charge par l'Etat, qui forme et nomme les maîtres, et la commune, qui matérialise le lieu où la connaissance est dispensée.

Au fond la commune apparaît de plus en plus comme un espace d'exercice des droits démocratiques plutôt ouvert aux classes sociales démunies et à leurs représentants qui y inscrivent des projets de développement social. D'un autre côté, elle apparaît aussi le relais d'un ensemble de fonctions sociales et culturelles qui pèsent trop lourdement sur les épaules des industriels et dont ils ont tendance à se débarrasser, très contents de trouver dans la commune un lieu de services publics. L'école, mais aussi les logements, les services sociaux (garderie, crèches, dispensaires...), les transports, entrent dans ces attributions de la ville, qui servent à la fois les producteurs et ceux qui les emploient. La commune est en quelque sorte un espace de délestage pour le capitalisme et de services publics pour la société civile.

Auparavant les bâtiments communautaires d'initiative corporative (la halle des marchands) ou pieuse (l'église paroissiale) structuraient le développement spatial de la ville, relayés plus tard par les grands édifices de l'Etat. Ces derniers se multiplient au XIXème siècle, inscrivant l'ordre de la nation dans l'espace urbain, disant sa suprématie sur celui de la cité. Le couple mairie-école vient greffer le pôle d'une nouvelle centralité, les premiers éléments matérialisant l'existence physique d'une collectivité locale, et non plus d'une élite que la fortune privilégie dans l'exercice du pouvoir local. La mairie devient ainsi le centre d'exercice des droits démocratiques, à un échelon maîtrisable. La tenue des bureaux de vote dans les écoles illustre cette tradition centenaire de l'association de la mairie et de l'école dans les pratiques

démocratiques du vote, qu'elles concernent les élections municipales et parlementaires, ou depuis moins longtemps, présidentielles et régionales.

Mais pour cela la mairie est aussi siège de la comptabilité communale : la tenue de la liste électorale, contrôlant aussi les flux résidentiels, celle de l'état-civil qui se substitue sur le plan légal au registre paroissial, comptabilisant dans les livres de la mairie : naissances, mariages et décès. Le mariage, rituel d'état-civil, qui n'est jamais parvenu à supplanter la cérémonie religieuse et familiale, s'accompagne de l'octroi de ce petit contrat privé sous seing public qu'est le livret de mariage, livret de compte de la famille, aujourd'hui devenu le passeport de toutes les démarches familiales et de l'octroi des avantages sociaux intensifiés par l'élargissement du service public.

La mairie devient donc non seulement lieu symbolique du pouvoir démocratique communal, mais aussi service public. Les édifices nouveaux disposent au XI-X ème siècle d'une salle de conseil, d'une salle de fête somptueuse et d'une salle des mariages. L'école vient flanquer la mairie lorsqu'elle est neuve, ou se situer dans sa proximité lorsque la mairie existe déjà et s'institue elle aussi, avec l'enseignement public et gratuit, comme service public de la nation, installé dans des bâtiments communaux. C'est là un schéma général dont la mise en place se fait progressivement sous la IIIème République, s'adaptant au contexte particulier de chaque ville.

Le service municipal du logement

Les prérogatives de la ville s'élargiront bientôt au logement social et aux équipements communaux, tandis que les systèmes de circulation vont assurer, en plus des transports d'hommes, pris en charge directement ou indirectement dans les grandes agglomérations, et de marchandises, ceux des réseaux "divers" assurant l'hygiène et la sécurité de la ville. C'est une des grandes affaires de la ville au XIXème siècle. De là naîtront ces services en régie directe ou indirecte qui prendront une dimension de plus en plus importante et que gèrent désormais les services sociaux et techniques municipaux.

Avec l'entassement urbain du XIXème siècle, les conditions d'habitat précaires et les épidémies qu'il engendre, dont de nombreux médecins se font les témoins à cette époque, la question de la salubrité urbaine s'impose d'une manière urgente. La loi de 1850 multiplie les commissions d'hygiène, chargées d'enquêter sur l'état de santé des populations et sur celui de leur logement. A la fin du siècle dernier, des statistiques commencent à être tenues sur le taux de mortalité selon le type de maladie. Les progrès de la médecine éclairent les facteurs de la contagion microbienne, insistent tout d'abord sur l'importance de la circulation de l'air, indispensable à l'évacuation de l'air vicié, puis au début de ce siècle sur la pénétration du soleil dans le logement, influant positivement sur la régression du bacille de la

tuberculose. Au delà du logement, les mesures en faveur de l'hygiène concernent la ville dans son ensemble : la mise à l'écart des établissements insalubres classés depuis 1810, l'installation progressive des égouts dans les grandes villes, celle du réseau d'eau potable, en remplacement des puits, fontaines et bornes publiques, mais aussi des marchands d'eau, celle de l'éclairage public pour la sécurité. Si la voirie est prise en charge directement par la ville, les réseaux sont fréquemment concédés à des entreprises privées. A Nantes une convention est signée en 1854 avec la Compagnie générale des eaux pour l'installation et l'exploitation du réseau d'eau potable. La convention, dénoncée 40 ans plus tard, à la suite d'une grave épidémie de choléra, conduira la municipalité à prendre en charge directement l'extension et le développement de ce réseau, non sans difficultés avec les communes limitrophes, puisqu'elle en fera même un argument de la nécessité de leur annexion. Bordeaux commence pour sa part l'installation de son réseau en 1852, mais Marseille l'a précédée en 1849. Tout ceci se met en place au milieu de difficultés sans nombre et ne touche qu'inégalement les quartiers. Pendant longtemps, certaines zones resteront à l'écart de ces améliorations, qui ont d'ailleurs du mal à suivre l'avancée rapide de l'urbanisation. Dans ce domaine, au début du siècle, l'Etat impose l'adoption, à partir d'un modèle-type et pour un certain nombre de villes, d'un règlement sanitaire municipal. L'édification des nouvelles maisons est ainsi soumise à une demande d'autorisation et à l'observation de règles sanitaires et édilitaires précises. La hauteur et le volume des pièces, le prospect des immeubles (rapport entre la hauteur de la construction et la largeur de la rue), la dimension des cours, l'alimentation en eau potable et la création de puits, l'évacuation des eaux usées, la présence d'un cabinet d'aisance font l'objet de prescriptions clairement énoncées et normalisées.

A côté de l'installation des réseaux et de l'adoption de règlements sanitaires, les municipalités développent des établissements de bains qui renouvellent une tradition tombée en désuétude et offrent aux populations habitant des logements mal équipés les moyens de l'hygiène du corps. Une invitation pleine de bonnes intentions qui est quelque peu en décalage avec les habitudes populaires de l'époque : le linge absorbe les sueurs et la crasse que la lessive au lavoir blanchira chaque semaine. Un lavoir accompagne d'ailleurs souvent l'établissement de bains, invitant à quitter le bateau-lavoir. Les premières cités d'Habitat à Bon Marché (HBM), au début de ce siècle, intégreront le lavoir et quelquefois les bains-douches. La cité parisienne de la rue de Prague, initiative privée de la Fondation Rothschild, achevée en 1909 et encore en excellent état aujourd'hui, est exemplaire de cette attention portée par les sociétés philanthropiques à la question du logement, élargissant des préoccupations que l'on trouvait à l'état embryonnaire chez quelques patrons saint-simoniens tels que le fabricant de poêles Godin.

A Guise, dans son Familistère, construit dans les années 1860, sont réunis 400 logements, répartis dans trois immeubles de quatre niveaux, des services généraux,

des bâtiments d' "industrie domestique" (boucherie, cuisine alimentaire, restaurant et débit de boissons, boulangerie), des bains et lavoirs avec piscine, des salles d'éducation et d'instruction générale regroupées autour d'un théâtre et, directement liées à l'un des bâtiments d'habitation, des salles pour la "basse enfance", avec trois divisions : la crèche (un à deux ans), le "pouponnât" (deux à quatre ans) et le "bambinat" (quatre à six ans). L'ensemble, situé à proximité de l'usine, un peu à l'écart de la ville, était encore habité il y a quelque vingt ans. Objet d'une importante publicité, cette réalisation n'avait pas l'assentiment des milieux patronaux français, qui redoutaient les effets néfastes du rassemblement collectif et lui préféraient la solution de la maison isolée ou groupée en quelques unités, entourée par des jardins. Elle offre une visibilité de l'espace propice au déploiement de ce regard panoptique qui hante la patronat du XIXème siècle. Le contexte urbain nécessitait pourtant souvent le recours à l'immeuble collectif : à Paris la plupart des projets HBM réalisés après la loi de 1894 sur le logement social explorent les potentialités de l'immeuble urbain, inventent notamment les cours ouvertes et les immeubles distribués en peigne pour permettre une meilleure circulation de l'air et une meilleure pénétration de l'ensoleillement. L'immeuble de la Fondation Rothschild cité plus haut expérimente ces solutions en actualisant par ailleurs les services que proposait Godin dans son Familistère : conçu pour 300 familles, l'immeuble, inscrit dans un îlot triangulaire, s'élève sur six niveaux au dessus du rez-de-chaussée. Il est accompagné de services généraux qui comprennent une garderie enfantine réservée aux enfants de deux à six ans, une école de garde (destinée à l'étude après la journée scolaire normale), un dispensaire, une cuisine ménagère vendant aux locataires des plats chauds, une salle d'enseignement ménager, des bains-douches et un lavoir complété par une salle de repassage et une salle de couture. En 1910 les bains-douches avaient donné près de dix mille "ablutions" en l'espace de sept mois, soit une moyenne de quinze séances par an et par habitant, ce qui, pour le rapporteur de ces faibles chiffres "ne constituait qu'un éveil des habitudes nouvelles d'hygiène à faire prendre par les locataires".

On voit ici l'annonce d'une programmation de services qui s'inscrit dans le prolongement du logis et qui inspirera considérablement la proposition de l' "Unité d'habitation de grandeur conforme" de Le Corbusier, sinon dans la forme, du moins dans le programme d'équipements. On peut aussi considérer que se mettent en place, dans ces premières expériences tant patronales que HBM, la gamme des "services", qu'on désignera au lendemain de la seconde guerre mondiale sous le qualificatif plus technocratique d' "équipements", et qui seront inscrits dans les années 1960 dans la fameuse "grille Dupont", bible de la programmation des équipements dans les grands ensembles et les ZUP. Avec cependant cette différence importante : tout ce qui relève de l'hygiène corporelle va désormais rentrer dans l'espace du logement : la salle de bains se généralise et entraîne la disparition progressive des bains-douches, institution éminente du XIXème siècle, avec le lavoir, qui n'aura plus d'utilisation que pour les familles des quartiers anciens.

Dans la cité-jardin de Suresnes de Henri Sellier déjà évoquée (2700 logements), les bains-douches figurent encore dans les services proposés aux habitants. Précisément, en regard de ce qui nous intéresse dans ce chapitre, la cité-jardin de Suresnes illustre parfaitement bien l'importance que va prendre la question du logement comme nouveau service urbain, désormais pris en charge, même si c'est inégalement, par les municipalités. Les offices municipaux HBM constituent, à la faveur de la loi Bonnevey de 1912, les institutions paramunicipales qui vont assurer la régie du service logement. Elles relaient ainsi le patronat et les fondations qui avaient auparavant, à une échelle finalement très réduite en regard des besoins, mis à la disposition des nouvelles populations salariées l'usage en location d'un bien qui paraissait, malgré quelques tentatives, difficilement accessible en pleine propriété pour ces familles. Faute de pouvoir être un bien patrimonial de l'ouvrier ou de l'employé, le logement va donc être promu comme service offert par les municipalités et dans une moindre mesure d'autres collectivités territoriales tels que les départements. Ainsi le logement, produit et nécessité urbaine indirecte de l'essor de l'activité industrielle, en même temps qu'espace nécessaire à la reproduction de la force de travail et espace d'une vie hors travail qui met en mouvement la famille dans la ville, passe-t-il, pour partie du moins, du statut privé qu'il avait eu traditionnellement à un statut public, préparant la gigantesque entreprise publique du logement d'après guerre, bien mise en évidence par le sociologue Henri Raymond.

D'abord à la charge de ce patronat d'industrie qui avait besoin de fixer sa main d'œuvre (c'est en particulier le cas de Schneider au Creusot), le logement ouvrier devient donc rapidement un enjeu important de la politique des villes. A vrai dire il compte relativement peu dans l'entre-deux-guerres, au sein d'une production d'ensemble où domine encore l'initiative privée, à travers l'immeuble de rapport et les lotissements pavillonnaires, et finalement l'arsenal juridique qui permet aux municipalités la réalisation de logements sociaux ne se révèle avoir d'efficacité qu'à la condition d'être servi par une claire volonté politique. Si la cité-jardin de Suresnes exprime une telle volonté, elle est loin d'être partagée dans la plupart des villes et, tout compte fait assez peu appuyée par l'Etat sur le plan des aides financières. Ce n'est qu'au lendemain de la guerre qu'elle prendra l'ampleur que l'on sait, avec un Etat tout puissant qui se substituera bien souvent aux communes pour leur dicter, nous l'avons vu, l'importance et la position des grands ensembles et ZUP.

De ce point de vue aussi, la cité-jardin de Suresnes, au delà de sa forme urbaine et architecturale, n'est pas sans annoncer par son programme la conception qui va présider à la fondation des grands ensembles. Il s'agit de faire une petite ville dans la grande (mais aussi quelquefois une immense dans le village). Désormais le service logement, assuré par les municipalités, complète, dans la quête d'un ordre urbain idéal, les initiatives édiliciaires communales, jusqu'alors trop souvent limité à la voirie et aux équipements publics pour pouvoir y contribuer. A Suresnes la cité-jardin est

par là-même la petite ville modèle dans l'aire plus vaste de la commune, l'idéal-type de la ville.

Dans ce nouveau quartier qui contiendra près de dix mille habitants en 1935 sont intégrés et mis en valeur dans la composition urbaine, une annexe de mairie (sur la place qui réalise la jonction entre la nouvelle cité et le reste de la ville), un grand groupe scolaire placé au centre du quartier, position hautement symbolique, un autre groupe moins important, une maternelle, une crèche, un dispensaire, des bains-douches, trois foyers (un pour les célibataires, un pour les personnes âgées et un pour les jeunes travailleurs), un théâtre situé sur l'un des axes principaux de la composition. Enfin les lieux de culte ne sont pas oubliés, ni l'église, ni le temple. Logements neufs, individuels et collectifs, et équipements du quartier traduisent bien cette nouvelle mission de la ville : promouvoir des zones d'habitat offrant à leurs occupants les services du logement d'abord, mais aussi ceux d'une vie sociale dont l'équipement est sensé organiser et structurer les pulsations.

Les transports urbains

Ce tableau ne serait pas complet, si nous n'y ajoutions pas les transports en commun, dont la nécessité s'impose à la fin du XIX^{ème} siècle dans les agglomérations. A Paris cette histoire remonte à 1855, au moment où l'Etat accorde à la Compagnie générale des omnibus un monopole pour 50 ans, monopole privé qui l'est trop pour que l'Etat s'en désintéresse. L'intervention se fera progressivement plus nette, aboutissant à la régie autonome. Celle-ci définit une politique tarifaire et des dessertes satisfaisant mieux les besoins d'une clientèle populaire. En 1898 est décidé le projet municipal de métropolitain, décrété d'intérêt public. La Ville de Paris prend la charge des travaux et concède son exploitation à un groupe indépendant lié à Schneider. A la veille de la première guerre mondiale, le réseau du métro s'étendait sur 93 kms, répartis en 10 lignes, représentant finalement l'essentiel du réseau actuel, prolongé et accompagné plus tard par le réseau express régional (RER). De leur côté, les principales villes de France sont dotées au début du siècle de lignes de tramway en surface : Rennes disposera ainsi, avant la première guerre mondiale, de 9 lignes, Nancy de 7 lignes, mais aussi de lignes d'autobus en régie directe et autonome.

Jusque dans les années 1960, les transports en commun des grandes villes ont bénéficié de la faible concurrence de l'automobile, ce qui a souvent contribué à retarder leur amélioration et leur modernisation. C'est en particulier le cas du métro qui, jusque dans les années 70, était encore équipé de voitures datant du début de son existence. Il en était également de même pour les tramways en province. Par ailleurs les grandes entreprises disposaient de services de cars spéciaux pour le ramassage de leur personnel, dont le rayon d'action était parfois très large. A Saint-Nazaire, les autocars de la Brière prenaient les ouvriers des chantiers navals jusqu'au plus

profond du marais. La bicyclette et le vélomoteur furent également un moyen privilégié de déplacement des ouvriers jusqu'à la fin des années 60. Pour l'agglomération parisienne, la "révolution" automobile se situe dans les années 65. Entre 1955 et 1965, le nombre de déplacements automobiles aura augmenté de près de 100%, celui des "deux roues" diminué de plus de 30% et celui des transports en commun aura augmenté seulement de 4%. La généralisation du véhicule individuel, tout en facilitant la mobilité et des phénomènes tels que la rurbanisation, a fini par reposer ce problème criant du début du siècle qu'étaient les "encombres" de Paris, encore compliqué par les difficultés de stationnement et la pollution, et relancé une active politique de modernisation des transports en commun. Cette nécessité était également justifiée par l'allongement du temps d'étude scolaire, le nombre croissant d'enfants et d'adolescents en formation, et cela malgré la création de collèges et de lycées mieux répartis dans l'espace urbain. Aujourd'hui une part importante des utilisateurs des transports en commun est composée par cette population scolaire.

La question des transports en commun est donc devenue un des enjeux les plus importants de la politique urbaine. En témoignent les polémiques apparues entre les partisans de la "liberté" (le véhicule individuel) et ceux de l'"intérêt public" (les transports en commun), qui ont souvent fait le clou des batailles pré-électorales. L'accroissement des difficultés de circulation et de stationnement donnent raison aux seconds, et rares sont aujourd'hui les villes qui n'ont pas de projet de métro ou de tramway en site propre, indépendamment d'un réseau en site banal ou semi-banal (les couloirs d'autobus), qui s'est lui-même considérablement modernisé en s'équipant notamment de véhicules "chenilles", articulés, d'une importante capacité. Au delà des polémiques concernant l'accès au centre-ville, l'effacement des proximités entre travail et emploi rend également plus impératives que jamais les liaisons, non seulement de la périphérie au centre, mais d'une périphérie à une autre périphérie. Ceci exige une gestion des transports au niveau d'agglomération. La mise en place de structures intercommunales s'avère alors indispensable, bien que souvent difficile et longue, freinée par les rivalités politiciennes et des perceptions différentes de l'enjeu. Mais les choses, sur ce plan, évoluent rapidement, nécessité oblige. Ainsi une récente publicité du SIMAN, le Syndicat intercommunal à vocation multiple de l'agglomération nantaise, faisait de la création d'un grand réseau de transports en commun l'un des projets prioritaires des 19 communes réunies dans le SIMAN. "La circulation est le problème du siècle dans les grandes villes. Dans l'agglomération nantaise, le nombre de voitures a augmenté de 40% en dix ans". Bus et tramway, avec forte prise en compte des dessertes transversales périphériques constituent les remèdes à cet état de fait.

A côté de la question du logement, des équipements sociaux et scolaires, du très ancien problème de la voirie, celui des transports en commun est donc devenu l'une des grosses affaires de la plupart des grandes villes. Et pour achever ce tableau

de l'énorme entreprise publique de services urbains qu'est devenue la ville il faudrait y ajouter encore les services d'enlèvement des ordures, ceux de la sécurité contre les incendies, ceux de l'entretien des espaces verts et encore quelques autres... Chaque ville emploie ainsi en moyenne près de 20 personnes pour 1000 habitants. Toulouse salarie directement plus de 8000 personnes, Marseille près de 10 000, Bordeaux plus de 4000, ce qui ne prend pas en compte le personnel des sociétés d'économie mixte (syndicats de transport) ou des régies autonomes, des offices de logements ou encore des entreprises auxquelles sont concédées des travaux relevant de l'initiative de la cité (répurgation par exemple).

L'économique, un service nouveau de la ville

Avec la crise ouverte dans les années 1975, la fermeture d'entreprises nombreuses des secteurs traditionnels (mines, sidérurgie, textile et confection, agriculture), l'apparition de cette deuxième révolution technologique qui s'ouvre avec les industries de l'intelligence artificielle, les villes mesurent les limites de cette politique de services urbains, de gestion sans risque des deniers municipaux, alors que se multiplient les signes de la régression économique. Tandis que sont mis en évidence l'illusion de l'interventionnisme systématique de l'Etat, la pesanteur paralysante de sa toute puissance, les effets pervers de son recours, les vertus de l'initiative et de la liberté d'entreprendre sont réhabilitées. Cette évolution mentale n'est pas sans conséquences : un certain libéralisme sauvage relève la tête, on observe un processus accéléré de dégradation industrielle que l'Etat, les collectivités locales tentent tout d'abord de freiner, tant il engendre de dégâts sociaux. Des solutions provisoires ou plus fondamentales sont apportées : plan de soutien et de reconversion, face au désarroi d'une population désemparée par la durée de la crise. Celle-ci est en même temps ébranlée dans ses actions syndicales : on prend conscience progressivement que les mutations économiques ne sont pas dues à une malveillance patronale inspirée par le profit, mais par des logiques économiques qui échappent pour une large part à l'explication rationnelle. Les échos de la faillite du "socialisme réel" fait d'ailleurs également apparaître les errements catastrophiques d'un appareil économique et industriel entièrement contrôlé par un centre planificateur censé servir les intérêts ouvriers.

Jusqu'alors les municipalités avaient été habituées à répondre aux besoins sociaux en terme de services, satisfaisant théoriquement la totalité de la population urbaine, compensant même, pour celles qui, par leur couleur politique, étaient plus sensibles à la justice sociale, les inégalités sociales trop criantes. Avec l'élargissement de la crise, l'effondrement du tissu industriel, les troubles sociaux qui se manifestaient plus nettement dans l'espace urbain, à travers les occupations des usines et des rues et le développement de la misère urbaine dans certains quartiers, le premier réflexe de nombre d'édiles a consisté à se rallier aux populations frappés par les

licenciements, à s'associer aux actions revendicatives contre les "dégraissages" d'effectif et les fermetures, et à exiger de l'Etat son intervention dans les faillites et défaillances des entreprises. En même temps les menaces, pesant sur une ville, une agglomération, une région, de devenir vastes friches industrielles, s'accompagnaient de l'apparition d'un intérêt renforcé en faveur de l'économie locale et régionale. Il était fait appel aux solidarités du terroir contre les décisions patronales, ressenties souvent, lorsqu'il s'agissait de groupes multinationaux, comme un sabotage de l'économie locale au profit d'une délocalisation dans des sites industriels situés à l'étranger, dans les pays économiquement dominés à main d'oeuvre bon marché.

L'idée s'impose alors progressivement de la dimension mondiale de l'économie: les anciens marchés coloniaux ne sont plus des chasses gardées, ils entrent dans le lot commun des marchés à conquérir, deviennent même, pour certains d'entre eux, des espaces de production concurrentiels, et non plus seulement des zones de ressources en matières premières, où se développent à moindre coût les activités traditionnelles des pays occidentaux (à titre d'exemple, mentionnons la Tunisie qui compte dans la confection 13 000 emplois relevant du capital français) ou le montage des pièces sophistiquées, fabriquées dans les pays à technologies avancées. Le protectionnisme apparaît bien vite comme une arme à double tranchant, temporisant la chute des industries en crise, mais rétrécissant à terme les possibilités d'écoulement des produits et retardant le développement des secteurs à forte croissance situés dans le domaine des hautes technologies (informatique et télécommunications). Toutes ces réalités économiques forcent à des analyses du système capitaliste moins manichéennes : la forte croissance des économies nipponne et allemande invitent à la réflexion. Leur relatif retrait des décisions politiques internationales et des monopoles militaro-industriels apparaît compensé par un dynamisme économique peu commun, ils sont en position d'outsider. Leur plus grande cohésion sociale, même si elle reste traversée de tensions indéniables, met en jeu l'influence des facteurs culturels et sociaux sur la marche de l'économie. L'engouement durant toute une période pour les "cercles de qualité" à la japonaise traduit cette curiosité.

Tout cela a nécessairement conduit la société française à repenser les relations sociales entre les différents groupes et institutions. A l'idée de l'affrontement, modèle relationnel inspiré par une tradition de luttes politiques où Marx avait bien repéré l'excellence française, se substitue progressivement la négociation, voire le consensus. Aujourd'hui un mot, particulièrement utilisé pour ce qui relève de l'urbain, fait fureur pour désigner ceux qui étaient autrefois protagonistes et antagonistes : le partenariat. Ce nouveau mode relationnel fait sans doute son apparition à la fin des années 70, lorsque différentes municipalités entreprennent de régler, avec les chambres de commerce et d'industrie un certain nombre de situations industrielles difficiles, et ce contre le privilège qu'a l'Etat, par DATAR interposée, d'arbitrer tout ce qui relève de

l'activité industrielle. Un rapport pour la DATAR déjà cité, s'inquiétait ainsi, en 1978, de ces nouvelles pratiques municipales, en particulier lorsqu'elles se soustrayaient à la tutelle de la Caisse des dépôts et consignations, pour contracter des prêts auprès de banques privées. Roubaix était ainsi engagé avec la Chambre de commerce dans un projet de financement pour le maintien sur place du journal Nord-Eclair, tandis que Marseille avait racheté en créant une société financée par la Chambre de commerce, les locaux de Titan-Coder, permettant à cette société de desserrer les contraintes de ses difficultés financières.

On connaît aujourd'hui les risques pour les villes de ces pratiques quasi entrepreneuriales qui se sont multipliées, en dépit des avertissements de la DATAR. Celle-ci signalait les situations concurrentielles dans lesquelles allaient se mettre les villes et, de ce point de vue la perspective du marché unique européen a attisé les rivalités urbaines en même temps qu'augmenté les prises de risques. En dix ans, de 1980 à 1990, la dette communale moyenne aura ainsi augmenté de 35% hors inflation, dévoilant même des impasses financières sérieuses, comme celle de la ville-préfecture de Charente, Angoulême, dont la dette équivaut à deux années de son budget.

Au demeurant toutes les villes, petites, grandes ou moyennes sont désormais engagées dans une action interpartenariale intensive dont l'objectif, déclaré ou non, vise à capter les emplois industriels et tertiaires, mais aussi les lieux de formation et les noeuds de communication. Une récente affiche publicitaire conçue par l'agence Diamant vert pour la ville de Tours donne une idée du cocktail servi aux entrepreneurs pour les attirer dans la ville : sur fond de collage associant la Tour Eiffel aux superbes maisons à colombages de la place Plumereau, l'affiche annonce "TGV : Paris à 55 mn". Tours devient ainsi "Carrefour européen" (comme Lyon et bien d'autres, soit dit en passant), "Centre international de congrès haut de gamme", un "technopôle", un "téléport" et un "Centre international de transport", le tout étant conclu par ce slogan : "A Tours, la matière grise prend des couleurs".

Nous avons ici, condensé dans un type de message publicitaire et la fabrication d'une image dont il nous faudra reparler, tous ces ingrédients aujourd'hui indispensables à la ville si elle veut élargir le cadre désormais trop étroit de son économie-monde. C'est un appel à l'initiative entrepreneuriale, à partir d'une série d'arguments de vente, de prestations de services qui privilégient désormais l'accessibilité, la communication, le haut niveau de recherche et la formation. On a là un modèle de développement urbain qui s'est généralisé depuis une dizaine d'années, en s'in-spirant de quelques réussites comme celles de Grenoble, Toulouse et Montpellier. Ces villes ont aujourd'hui une longueur d'avance, servent d'exemples aux autres dans un processus qui tend contradictoirement à encourager l'excellence et l'originalité. C'est à la fois le résultat d'un esprit de compétition encouragé par la

décentralisation, la relance de l'initiative locale et le déserrement de la tutelle étatique, mais aussi l'étonnante course de vitesse qu'a accélérée la perspective du marché européen.

La séduction urbaine

Nombre d'hebdomadaires ont aiguillonné cette nervosité concurrentielle en publiant différents challenges et palmarès de classement des villes, selon des critères qui vont du dynamisme économique au pur plaisir urbain. La DATAR, plus objective et plus réservée, a pour sa part produit en 1990, avec le concours de la revue "Urbanisme", une "radioscopie" qui se défend de présenter un classement. Limitée aux capitales régionales, elle se définit à la fois comme outil d'information pour les "responsables politiques" et les "décideurs économiques", partenaires incontournables, et comme instrument d'auto-analyse des villes pour identifier leurs atouts et leurs faiblesses et "aider à développer leurs fonctions internationales, dans l'intérêt de leur régions respectives".

Les rubriques constitutives de la vie urbaine concernent l'activité économique, avec des indicateurs caractérisant son dynamisme (jeunesse de la population, part des cadres, nombre de créations d'entreprises), les services, la recherche et la formation, les loisirs et la vie culturelle, l'attrait international. Autant de critères qui disent bien, même du point de vue très officiel qui est celui de la DATAR, l'importance désormais accordée à tout ce qui renforce l'attractivité de la ville pour le développement productif. C'est d'ailleurs ce qu'exprime une introduction du Délégué à l'aménagement du territoire, Jean-Pierre Duport : "Il s'agit de construire une 'politique de l'offre', offensive et attractive" qui reste toutefois conciliable, pour ce haut-fonctionnaire, avec le "rééquilibrage des régions". A cet effet la constitution de réseaux à l'échelle régionale est envisagée "pour des villes qui, laissant de côté leur concurrence, souhaitent renforcer leur complémentarité par des coopérations dans des domaines choisis" et même à l'échelle interrégionale pour une solidarité des régions dans le cadre européen. L'idée est celle d'une hiérarchie urbaine où les places restent encore à définir entre les "métropoles têtes de pont internationales, des villes intermédiaires capitales d'un bassin de vie et de petites villes irriguant des espaces naturels libres et tempérés qui deviennent de plus en plus des biens rares".

Mais au delà ce projet d'harmonisation envisagé par l'Etat, le tableau radioscopique des capitales régionales (qui a le défaut de faire abstraction de villes à vocation européenne telle que Grenoble) fait apparaître de grandes disparités; il est intéressant de les noter. Les villes du sud manifestent un ensemble d'avantages que renforce encore l'héliotropisme urbain de ces régions. C'est là que la croissance de la population est la plus forte, le pourcentage des cadres le plus élevé, aussi bien à Montpellier (14%) qu'à Toulouse (12%), villes où l'université, par son importance,

joue un rôle essentiel dans le développement des hautes technologies. Hormis la capitale, Montpellier a le plus grand nombre d'étudiants en proportion de ses habitants (188, 2 ‰), mais aussi le plus grand pourcentage de créations d'entreprises (9, 24 ‰). Toulouse reflète cette tendance avec des chiffres plus modeste (92, 33 et 6, 16 ‰). Mais cette corrélation entre université et création d'emplois, sans autoriser systématiquement un lien de cause à effet, joue aussi pour d'autres villes telles que Poitiers, Rennes et Besançon (Poitiers : 171, 7 et 5, 16 ; Rennes : 128, 9 et 5, 7 ; Besançon : 110, 7 et 6, 2). La forte présence universitaire joue aussi un rôle important sur la vie culturelle, donnant ainsi à Montpellier (en dehors de Paris) le plus fort taux de créations littéraires et artistiques (36,15 pour dix mille habitants), loin devant Poitiers (28, 1), Rennes (27, 3) et Toulouse (25, 5) qui ont encore les meilleures positions. Une ville telle que Bordeaux n'est qu'à 15, 94 points et Lille est à un niveau encore plus faible (11, 75). Dans le domaine de la recherche, on peut noter des disparités comparables avec un taux de 40, 89 chercheurs pour dix mille habitants à Montpellier, de 25, 5 à Toulouse et respectivement de 0, 86 à Nantes (42, 05 étudiants pour mille habitants) et de 0, 5 à Lille (69, 98 étudiants). Malgré ses quatre universités, Lyon apparaît une place estudiantine proportionnellement à peine plus importante (42, 94) que Nantes, dont la renaissance des facultés est récente (1964), mais la vie culturelle y est plus productive (21, 87 créations contre 13, 34), tandis qu'inversement la création d'entreprises y est moins fréquente (3, 65 contre 4, 16). Strasbourg, de son côté, apparaît la ville où les indicateurs approchent ou dépassent dans tous les domaines la moyenne nationale. Elle présente le plus fort taux de population jeune, une université de bonne taille (81, 79 étudiants pour 1000 habitants), une proportion de chercheurs du CNRS enviable (14, 94 pour dix mille habitants) et une vie culturelle active (22, 49 créations pour dix mille habitants). Elle est la ville où le rapport entre secteurs d'activité tertiaire et secondaire s'approche de la moyenne nationale (64, 72% pour le premier, 29, 71% pour le second) contrastant ainsi avec Marseille où domine le tertiaire (77, 4 contre 22, 2) et Lyon où domine le secondaire 60, 4 contre 37, 3), l'avantage pour la création d'entreprises allant à Marseille (5, 58 pour mille habitants), confirmation du dynamisme de l'arc méditerranéen, avant Strasbourg (4, 19) et Lyon (3, 65). Lille, au bas de l'échelle sur ce plan, se distingue par son faible taux de créations d'entreprises (1, 72), alors qu'elle dispose d'une importante population de jeunes, et un faible taux de création littéraire et artistique (11, 75), somme toute meilleur que Marseille (7, 29).

Une enquête de l'hebdomadaire "A, pour Affaires économiques" confirme cette analyse comparée en l'étendant à des villes petites et moyennes. La croissance démographique des villes de toutes tailles du sud-est s'y vérifie, de même que leur plus grand dynamisme économique. Les villes situées à proximité de la région parisienne connaissent également un certain essor (Evreux, Chartres, Orléans, tandis que les difficultés s'accumulent dans le centre (Clermont-Ferrand, Roanne). Elles sont également considérables dans l'est et le nord, traduction d'une crise toujours présente

(sidérurgie) et d'une reconversion à peine amorcée, que soutient à la fois la politique du CIAT (Comité interministériel à l'aménagement du territoire) au profit des quinze pôles de reconversion nationaux et la politique de la DIV (Délégation interministérielle à la ville) concernant l'Arc nord-est.

La captation des industries de pointe

Ces différents éléments d'analyse confirment donc l'écart qui sépare un nord de la France situé en lisière de la banane bleu, mais surmontant encore difficilement les conséquences de la crise et un sud-est en pleine croissance. Ils esquissent en même temps les facteurs de cette croissance : la rencontre recherche, université, richesse culturelle, attraction urbaine créent une synergie, comme on aime à le dire aujourd'hui, opportune pour l'implantation des secteurs industriels de pointe. Ces derniers représentent les activités montantes, génératrices d'emplois, vers lesquelles les villes se tournent en priorité, créant sur la base de leur potentialités propres des structures d'accueil qui finissent par se ressembler étrangement d'une ville à l'autre : centre d'affaires, palais des congrès, technopôle, parc d'activité, gare de TGV, université ou antenne d'université, grande école, mais aussi festivals et autres 24 heures du rock, le tout mis en scène par une intense valorisation de l'image de la ville, l'ensemble de ces projets y participant eux-mêmes. Toutes les grandes villes font désormais appel à des architectes de renom international pour participer aux concours qu'ils soient d'urbanisme ou d'architecture. Tout devient ainsi prétexte à design : la ville doit faire parler d'elle à partir de ses potentialités existantes, mais aussi à partir de ses projets qui sont les signes de son dynamisme et de son aptitude à affronter l'avenir.

Le règne tranquille de la métropole régionale, assurant le rôle de commandement dévolu par l'Etat, vivant des richesses minière, commerciale, agricole ou industrielle fortement liées à certaines particularités de son site, comme Bordeaux de son vin et de son port, Marseille des colonies du Maghreb, ou bénéficiant des décentralisations industrielles comme Rennes avec Citroën, Sochaux avec Peugeot, tout cela fait désormais partie du passé. Le développement économique des villes, grandes, moyennes ou petites ne dépend plus tant d'un gisement de ressources traditionnelles locales, ni d'un bassin d'emploi disponible en main d'oeuvre peu qualifiée, comme c'était le cas dans la perspective d'une production fordiste, que des ressources "immatérielles" de la matière grise. Il s'agit donc avant tout d'une ressource humaine hautement qualifiée, la plupart du temps jeune, plus mobile qu'autrefois, car avide d'aventure, de voyage et de dépaysement, ressource si rare et si exigeante que les entreprises elles-mêmes mettent sur leur piste des "chasseurs de têtes". Ainsi les villes sont-elles placées en situation de concurrence, parce que les industries à hautes technologies, qu'elles essaient de capter en priorité, fondent leur logistique sur ces ressources de matière grise, finalement des hommes ou des femmes

d'un haut niveau de formation intellectuelle, scientifique et culturelle, qui ne sont pas assujettis à un territoire ou à un bassin d'emploi, comme la main d'oeuvre de la période industrielle fordiste, si bien représentée par l'industrie automobile.

La ville doit alors offrir aux entreprises en recherche d'un lieu d'implantation, un ensemble de services où s'entremêle un environnement scientifique et technologique de haut niveau, un cadre de vie où convergent la beauté de la ville ancienne et l'audace des projets nouveaux, la proximité des plaisirs du soleil, de la mer ou (et) de la montagne, une vie culturelle qui ne fasse pas trop regretter la capitale, avec une gamme d'activité qui balaie l'opéra, le théâtre, le rock... Et finalement, ces services, la ville les promeut elle-même comme une entreprise : elle accepte le jeu de la concurrence, la montée des enchères, en promettant de faire plus grand, plus fort et plus beau que la cité voisine. L'épidémie des salles de congrès est à cet égard symptomatique. On a confié à Renzo Piano celle de Lyon, à Yves Lion celle de Nantes, à Jean Nouvel celle de Tours, à Philippe Deslaugiers celle de Toulouse, à Claude Vasconi celle de Montpellier, autant de noms de l'architecture, et il en resterait à citer : en France toutes les grandes villes, souvent faiblement équipées pour les recevoir, sont à l'affût de l'accueil des sociétés savantes, colloques internationaux et autres manifestations qui passeront à la télévision nationale, dans la presse régionale et nationale et peut-être internationale. Témoin de cet enjeu, le palais des congrès de Nantes est inscrit dans le poste budgétaire "développement économique, enseignement supérieur et recherche" qui pèse à lui seul pour plus de la moitié dans le budget de 1991, et le palais lui-même pour plus des deux-tiers du poste.

C'est dire aussi les risques que prennent les villes avec ces importantes réalisations ; leur rentabilisation ne sera pas insensible aux effets de la concurrence : il y a un marché du congrès et les villes y prennent des risques à la manière de entreprises privées, d'où un endettement accentué et une répercussion sur le citoyen-contribuable qui rendent plus impératif la réussite du pari entrepreneurial urbain.

La course à l'excellence citadine

Dans cette compétition pour l'excellence citadine, un certain nombre de villes ont pris quelques longueurs d'avance, tandis que d'autres ont un handicap sérieux à remonter. Deux exemples nous permettrons de mieux le mesurer : Grenoble qui fait partie des premières et Lille qui appartient plutôt aux secondes.

Grenoble n'a pas l'aura actuel de Montpellier, qui a manifestement bénéficié de l'intense campagne de promotion lancée par son maire Georges Frêche, ou même de Toulouse, qui a bien su tirer parti de l'exode des industries de l'espace et de l'aviation, mises à l'abri de la menace allemande dans l'entre-guerres. Mais elle reste, en particulier avec sa ZIRST (Zone pour l'innovation et les réalisations scientifiques et

techniques) de Meylan, inspiratrice avec Sophia-Antipolis, près de Nice, des technopoles, l'exemple d'un développement urbain essentiellement stimulé par l'essor des hautes technologies. La ville a plus que doublé sa population en l'espace de vingt cinq ans, et sa croissance n'est indifférente ni à l'installation du CENG (Centre d'études nucléaires de Grenoble), créé en 1967, et du Synchrotron récemment raflé à Strasbourg, ni à l'action de celui qui fut un innovateur de la gestion urbaine, Hubert Dubedout, maire de 1965 à 1983, ni à son élection comme ville des jeux olympiques d'hiver en 1968. Autant d'éléments qui montrent l'effet de synergie entre les atouts industriels avancés, l'environnement des loisirs et le volontarisme politique.

Le CENG assure ainsi à Grenoble le statut d'un pôle européen, voire mondial de la recherche, jouant un rôle d'entraînement très important. En 1985 le réacteur à haut flux installé au CENG dépassait de dix fois les capacités des autres machines européennes et faisait l'objet de demandes d'expérimentation venant de toute l'Europe. En 1976, 700 expériences avaient ainsi pu être réalisées mobilisant plus de 1000 chercheurs appartenant à 21 pays. C'est dire le pôle d'attraction scientifique que constitue Grenoble. Le développement de l'université a suivi ce mouvement : Grenoble dispose de trois universités accueillant, en 1985, plus de 30 000 étudiants et six écoles d'ingénieurs. La population de la ville est très jeune, particulièrement dynamique, et la présence d'immigrés italiens et maghrébins, mais aussi espagnols et portugais y contribue pour une large part. La proportion des cadres moyens et supérieurs (31, 4%) reflète également le poids des hautes technologies et de la recherche dans l'agglomération. La ZIRST de Meylan, l'une des premières technopoles sans le dire, est une pépinière d'entreprises de pointe : 3000 personnes y travaillaient en 1985 dans 130 entreprises, telles que Merlin-Gérin (électrometallurgie), le CNET (Centre national d'études des télécommunications), l'AID (entreprise fabricant, entre autres produits, des robots-araignées pour l'inspection des soudures dans les installations nucléaires). En dépit d'une éclipse relative dans les années 1985, Grenoble reste aujourd'hui l'une des villes françaises les mieux connues à l'étranger, après Bordeaux, mais avant Lille et même Toulouse, et l'une des plus "attractives" pour les sociétés étrangères, avant Nice, Marseille, Toulouse et Lille.

Grenoble témoigne encore de la croissance économique des "Trente glorieuses" et bénéficie sans doute, jusqu'en 1983, de l'effet de substitution de l'énergie nucléaire aux combustibles pétroliers. D'une certaine manière, la ville doit aussi en partie le bénéfice de son développement à la bienveillance de l'Etat, lorsqu'il y installa le CENG, pôle attractif d'autres industries innovantes, et la ZIRST, comme zone, porte encore le nom très technocratique de cette politique de séparation fonctionnelle des ZUP et autres ZI marquant la démarche urbanistique des années 50-70. La Villeneuve de Grenoble, ce grand ensemble qui innove en réintroduisant la rue-galerie au pied des immeubles, est d'ailleurs à l'habitat ce que la ZIRST est à l'industrie, avant tout une zone de services.

Tout autre apparaîtrait l'opération Euralille, centre d'affaires international de Lille, gigantesque entreprise de promotion décidée par la grande cité du nord en 1990. L'opération est sans doute à la hauteur des ambitions lilloises, comme à la mesure de ses problèmes d'emploi et de reconversion industrielle. A une échelle qui ne trouve pas d'équivalent au plan national, cette entreprise illustre assez bien le type d'opérations que les villes déploient aujourd'hui pour aborder l'entrée dans l'Europe de 1992 et se hisser au rang de métropole européenne, label qui ne paraît véritablement concerner aujourd'hui en France, en dehors de Paris, que la seule ville de Lyon.

Deux atouts majeurs constituent le point de départ du projet, auxquels s'ajoute l'opportunité d'une importante réserve foncière en centre-ville : l'achèvement du tunnel sous la Manche et l'embranchement des TGV à destination de Londres et de Bruxelles-Amsterdam. Situé à proximité de l'ancienne gare, le projet occupe une superficie de 70 hectares et se définit avant tout comme un nœud de transports, mettant Lille à une heure de Paris, à 53 minutes de Roissy, à une heure de Bruxelles et à deux heures de Londres et d'Amsterdam. A l'horizon de 1995, une quinzaine de TGV assureront quotidiennement chacune de ces destinations. Un autre effet de ce projet sera de contribuer à la restructuration du Centre-ville lillois, et, pour y parvenir, le projet mise sur la "qualité urbaine et architecturale" de la proposition retenue. A l'issue d'une consultation internationale, c'est la solution de l'architecte néerlandais Rem Koolhaas qui l'a emporté. Une véritable petite Défense, comprenant la gare TGV, longue bande suivant le tracé des voies, plantées de six tours, confiées à une brochettes de vedettes architecturales : le japonais Shinohara, les français Vasconi et Nouvel et l'anglais Rogers, un pôle de services urbains, le "triangle", intégrant un palais des congrès et des expositions et une grande surface commerciale, dont les Quatre-Temps de la défense semblent être la référence, un pôle de services aux échanges, un pôle mixte d'habitat et de bureau et enfin un parc urbain. Ce programme gigantesque fait en réalité l'objet de deux tranches de travaux. La première (objectif 93) met en place le "paysage urbain", en créant un boulevard, "la rue Le Corbusier" (un revenant, pourrait-on dire !), perpendiculaire à la rue elle-même, très transparente pour mettre en scène l'arrivée des TGV, ces trains du futur. Un soin tout particulier est apporté "à la commodité et au confort d'échange" entre les différents moyens de transport (hôtels, galeries commerciales, services, centres de remise en forme...). La deuxième tranche a comme objectif, outre le renforcement du nœud de transport, la promotion d'équipements et de services rares parmi lesquels figureront une galerie des affaires et une Fondation européenne pour la ville et l'architecture.

Pour être mené à bien et susciter dans l'opinion publique lilloise une volonté et un engagement indispensable à sa réussite, le projet a fait l'objet d'une grande consultation auprès de la population lilloise et reçu, dans le cadre de la SEM (Société d'économie mixte) Euralille, en plus du concours de la CUL (Communauté urbaine de

Lille), ceux de banques lilloises, françaises, mais aussi nipponnes, anglaises et italiennes. Et pour ceux que son futurisme renouant avec les plus forts moments des "Trente glorieuses" laisserait perplexe, le premier numéro du journal Euralille (mai 1991) réserve ce "clin d'oeil" qui traduit bien la compétition urbaine dans le challenge des eurocités : "L'héliotropisme a du plomb dans l'aile ! Vive le Nord ! Vive cette terre où l'on aime le bel ouvrage. C'est en résumé la principale leçon d'une enquête réalisée à l'automne dernier par l'hebdomadaire "Entreprises et Carrières" : les cadres y élaient pour la première fois Lille devant les villes ensoleillées du sud de la France, juste derrière Paris et Lyon."

Comme quoi le service doit bien avoir changé de client : le cadre est aujourd'hui celui que l'on traite avec la plus attentionnée des bienveillances, alors qu'autrefois le service de la ville était, surtout lorsqu'il s'agissait de municipalités socialistes, plus orienté vers les populations confrontées à l'insalubrité urbaine et au manque de logements. Détenteurs de la ressource matière grise, ressource qui conditionne aujourd'hui la création des emplois (il ne faudrait pourtant pas oublier qu'elle est partagée par l'humanité entière et laissée en friches en de multiples êtres), entreprises et cadres sont aujourd'hui les interlocuteurs privilégiés des villes dans leur politique de services. Elles y sont elles-mêmes impliquées, à côté des banques, dans un rôle de promoteur urbanistique et immobilier. Mais aux marges de la ville, des quartiers entiers sombrent dans la misère de l'emploi qui manque, de l'isolement et de la division des familles, sans autre ressources que celles de l'assistance sociale ou de l'assurance chômage. Au moins peut-on espérer que ces grands projets coûteux apporteront l'effet d'entraînement espérés par leurs maires-promoteurs. C'est toute la question de ces villes à deux vitesses qui écartèlent le centre de plus en plus riche et une périphérie de plus en plus pauvre.

ORIENTATION BIBLIOGRAPHIQUE

Leonardo BENEVOLO, *Aux sources de l'urbanisme moderne*, Paris, Horizons de France, 1972.

François FOURQUET, Lion MURARD, *Les équipements du pouvoirs, villes territoires et équipements collectifs*, Paris, UGE-10/18, 1976.

Pierre GUINCHAT, Marie-Paule CHAULET, Lisette GAILLARDOT, *Il était une fois l'habitat*, Paris, 1981.

Urbanismes et architecture (revue) et DATAR, *Radioscopie de 21 capitales régionales (hors série)*, Paris, novembre 1990.

Les Annales de la Recherche Urbaine (revue), *Services urbains*, Paris, Dunod/MEL, n° 31, juillet 1986.

Les Annales de la Recherche Urbaine (revue), *Technopoles et métropoles*, Paris, Dunod/MELTM, n° 46, mars-avril 1990.

CHAPITRE 9

OMBRES ET LUMIERES DE VILLES COMMUNICANTES

La communication : rencontre du monde et de la ville - La manifestation communication - L'exigence moderne de la mobilité - La deuxième révolution du métro - Développement des transports et lobby automobile - Le bouleversement des télécom - Les téléports - Télécommunications domestiques - Maîtrise de la distance et besoin du contact - Pub urbaine - Diasporas sociales et ethniques - Gouffres d'incommunications.

Le terme communication est sans doute l'un des plus utilisés aujourd'hui. Il recouvre en réalité un nombre de significations très étendu : depuis celle qui l'associe aux voies la permettant, en passant par celle qui concerne les techniques de l'échange verbal et en allant jusqu'à celle qui l'implique dans la mise en relation à très grande distance (télécommunication). La communication restera sans doute l'un des domaines de l'invention et du progrès technologique les plus marquants de ce siècle. Une tentative cyclopéenne de maîtrise du temps et de l'espace pour rapprocher les groupes humains et les individus dans leurs échanges et dans l'échange de ce qu'ils produisent et vendent. Paradoxalement, la communication n'est pas sans engendrer chez l'être humain son contraire, l'incommunication et l'incommunicabilité. Le gain de temps semble engendrer la recherche d'encore plus de temps, sa rentabilisation maximale, la course après le temps. Le gain du temps passe par des techniques qui brisent la distance, l'espace, les réduisent au vide, au néant. Le téléphone est une invention qui est en même temps une négation de l'espace et une amputation de la communication : vous ne voyez plus votre interlocuteur, vous n'avez plus comme rapport avec lui que l'audition de sa voix. Retournement pervers du progrès que l'on va encore essayer de surmonter en inventant des émetteurs-récepteurs où l'on verra le visage de son interlocuteur. Mais l'amputation restera, inspirant à un journaliste de télévision facétieux cette bonne blague qui était aussi un pari avec ses collègues : présenter le journal télévisé en buste élégamment habillé et en dessous de ceinture très dévêtu.

En fait la télécommunication, au lieu de supprimer le contact direct, semble le préparer, le rendre encore plus indispensable. Elle ne constitue peut-être finalement qu'un moyen de faire patienter ou de mieux organiser le contact physique. Au fond, les moyens de télécommunication, qu'ils soient livre (peut-être le premier d'entre eux), contact téléphonique, télévision, enregistrement, s'accompagnent d'une accélération du désir non moins important de voir "de visu", de presque toucher, de restituer ce primat de l'échange direct, qui introduit la totalité des dispositifs sensoriels dans l'activité communicationnelle : les jeunes savent bien l'écart entre la musique de rock

enregistrée et la participation au concert où, à la différence des générations plus anciennes, ils brisent les carcans d'un corps excessivement discipliné et revisitent la pulsion des tranches de notre humanité dionysiaque. On peut étendre cette remarque au match de football, qu'on ne pourra se contenter de regarder à la télévision. Les supporters, communauté souvent chauvine vivant dans l'étroitesse de son milieu fanatique de sport, ne pourrait exister sans ce contact physique avec les joueurs de son club, dans les vestiaires et sur le terrain, récupérant même ces objets fétiches que seront le maillot et, pourquoi pas, la chaussette du joueur adulé, joueur vedette, conservant cet objet plus précieux qu'une relique sainte, mais aussi, sinon plus sacré. Tout ceci démontrerait que l'humanité n'a pas fondamentalement changée : le besoin communicationnel emprunte simplement d'autres voies, les saints et les temples ne sont plus les mêmes : le Zénith a remplacé le chœur de l'église et le stade celui de la cathédrale. Notons simplement que l'inversion est concevable : Jean-Paul II célèbre des rencontres œcuméniques sur les stades. Sans faire, cela doit être dit, d'autre victime que le saint des saints lui-même, toujours menacé par quelque fou, alors que les victimes expiatoires se comptent encore par centaines quelquefois dans les stades, comme au Hézél en 1985.

La communication : rencontre du monde et de la ville

Nous reviendrons donc à des moeurs plus policées, celles des hommes d'affaires et des scientifiques. Ds connaissent bien les venus de l'entretien direct, échangeant certes courrier, appels téléphoniques et fax, mais couronnant bientôt ces communications à distance par un dîner en tête à tête, un congrès ou un colloque, réalisant à cette occasion le rituel de communion (on notera la racine étymologique commune, précisément) qui lie les corps de décideurs ou de savants. Les hommes politiques procèdent d'ailleurs de la même manière, on peut même se demander s'ils n'inspirent pas des modes communicationnels à la société civile. Il y a là un terrain d'interrogation sur des fonctionnements qui impliquent à des échelles considérables la communication : des cadres existent qui sont sans cesse perfectionnés étant donné l'ampleur des enjeux. Aujourd'hui c'est la Conférence de Madrid (nov 91), en même temps spectacle retransmis sur les écrans du monde entier aux opinions publiques, (ces pouvoirs des foules votantes ou manifestantes), donc télécommunication, et en même temps contacts directs et tractations de coulisses, dans l'ombre des petits salons, par des hauts fonctionnaires de petite notoriété, mais de grand pouvoir. Avant hier, c'était la rencontre de deux "grands" dans l'illusoire intimité d'une ferme perdue dans la province, faussement surprise par l'œil d'une caméra qui dévoilera à l'opinion mondiale le contenu de conversations à la fois faussement et véritablement secrètes. La communication devient ainsi un fond de réalités toujours sérieuses, et même souvent tragiques, pour les populations vivant elles-mêmes les événements communiqués.

Tout cela pour dire aussi à quel point la communication s'apparente désormais à l'urbain. Car la ville s'avère être le foyer où se fabrique la communication. Si l'on en revient aux exercices très élaborés des politiques, et de la cour journalistique et diplomatique qui se bouscule sur leurs talons, on peut reconstituer le manège, le "ballet", comme l'on dit, ses préparatifs, sa mise en scène et l'outil fondamental que constitue la ville dans un tel type d'opération. Il faut un lieu pour tenir la réunion, conférence ou congrès, il faut des hôtels pour en accueillir les protagonistes, mais aussi la suite, il en faut également pour les journalistes qui vont suivre l'événement, les techniciens qui assistent les journalistes et fixent les images indispensables à leurs commentaires, il faut les moyens de transport rapides qui vont amener du monde entier les chefs d'Etat et les témoins de leur rencontre, il faut ensuite organiser leurs déplacements dans la ville et concentrer à cet effet des forces de polices considérables. La ville est ainsi le vaste théâtre où se joue l'avenir du monde, mais elle sera aussi le foyer de retransmission du spectacle, par l'intermédiaire des chaînes situées dans chaque capitale ou grande ville régionale, qui iront porter le spectacle, ce qui en est montrable, sur le petit écran des hommes et des femmes dispersés sur le territoire. Tous les moyens de communication possibles et imaginables auront été utilisés au cours d'une telle opération, à laquelle ne se prête véritablement que la grande ville. La Baule a pourtant accueilli, c'est l'exception qui confirme la règle, une importante rencontre de chefs d'Etat africains. Mais en période hors saison touristique, une telle station balnéaire arrive encore à contenir les délégations et la presse présentes à ce genre de réunion. Cannes, pour un autre type de manifestation, plus culturelle, et aussi plus médiatique, réalise une telle focalisation de vedettes, de journalistes, de chaînes de télévision, avec son fameux festival.

Ainsi la ville s'avère-t-elle être paradoxalement l'outil privilégié de moyens de communication qui couvrent de leurs images et de leurs commentaires le monde entier et qui dispersent donc l'information et l'événement, en même temps que la société maintient, fabrique, soigne, perfectionne, ritualise de grandes messes médiatiques où des milieux influents, de vedettes, d'artistes, d'hommes politiques se convertissent (ou non) en acteurs de spectacle, trépignant d'impatience pour qu'on vienne les filmer, les interviewer. Cette mécanique de la médiatisation n'échappe pas à ceux dont on ne parle jamais, au plus profond des cités ; ils savent aussi retourner l'emploi de cette machinerie de l'extraordinaire, de l'antiquotidien, en mettant en scène, comme en 1981, leurs rodéos urbains, spectacles de la révolte des banlieues que les jeunes offraient d'abord à leurs copains ou aux habitants de leur cité, avant d'en faire le moyen pour qu'on s'intéresse à eux.

La manifestation communication

Précisément les déshérités de ce monde ont depuis longtemps construit leur propres outils de communication. La démocratie capitaliste avait vu se développer

durant la seconde moitié du XIX^{ème} siècle tout un dispositif légal rendant possible la défense des intérêts des travailleurs de l'industrie naissante. Aux révolutions de 1830, 1848, et de 1870 (la Commune) succède l'obtention du droit de grève, de manifestation et d'organisation syndicale. Les rassemblements ouvriers du Premier mai, les grèves, les manifestations et les fêtes syndicales participent d'un univers de communication qui fait de la ville le théâtre de la solidarité et de la puissance ouvrière. Une tradition de grands combats et manifestations de rue (d'abord essentiellement violents et spontanés, car non reconnus et non encadrés), puis mieux acceptés, mieux organisés, plus ritualisés, à la fois attendus et redoutés par l'Etat et le patronat) s'est instituée pendant tout un siècle, réalisant sans doute l'une des forces essentielles de la fusion ouvrière, de l'expression de sa puissance : c'est tout un univers combatif à la conquête des avantages sociaux et des droits démocratiques dont les triomphes jalonnent l'histoire récente et s'inscrivent au palmarès de la lutte ouvrière. Le mode de communication s'apparente à la propagande : il consiste à élargir le front du mécontentement contre ceux qui détiennent le pouvoir et qu'il faut chercher à isoler. Le rassemblement massif, la banderole, le tract, le chant révolutionnaire, le défilé de rue sont les modalités de ces démonstrations qui appellent les habitants de la ville penchés aux fenêtres comme témoins de leur détermination. La mobilisation dans l'usine, les débrayages, la grève constituent de leur côté les préparatifs de la démonstration de mai. Mai 68 représente peut-être le sommet de ce mode de communication entre les groupes sociaux. Il semble en même temps annoncer son déclin, bien que, fort d'une tradition lointaine, presque réglementé (encadrement syndical, préavis de grève, demande d'autorisation préfectorale pour manifester), il ait toujours la possibilité de se redéployer. C'est effectivement ce qui se passe sporadiquement, mais pratiquement contre l'encadrement qui l'a banalisé, en particulier celui des syndicats ; on peut se demander à ce sujet si, reconnus, ils n'ont pas tendus à être progressivement intégrés à l'appareil d'Etat, excepté l'un d'entre eux, la CGT, qui pratique la surenchère revendicative et gréviste pour conserver son influence en se singularisant. Ainsi divers mouvements récents, renouant avec la spontanéité des premiers temps de l'action ouvrière, ont ébranlé la paix sociale que la gestion socialiste des affaires de l'Etat avait progressivement instaurée dans le contexte diviseur et démobilisateur de la crise économique. Infirmières, étudiants et lycéens ont ainsi occupé la rue, manifesté en associant, d'une manière un peu fautive, la fête et la lutte dans des démonstrations urbaines pour lequel le relais médiatique est aujourd'hui plus que jamais essentiel : les fenêtres du petit écran ont remplacé par millions les fenêtres de la rue. Autant que le nombre des manifestants, peut-être plus que lui, le spectaculaire constitue alors le moyen de "crever" l'écran : les paysans, ces gardiens de la nature qui sont aussi devenus, sous la pression de la rentabilité industrielle, ses pollueurs, savent y faire en compensant leur nombre de plus en plus réduit en emmenant leurs tracteurs et leurs veaux, lors de leurs montées dans la capitale.

Tout ceci tendrait à démontrer qu'aujourd'hui tout est communication ; la communication est un univers en expansion, la vie sociale ne peut se penser sans elle, la société en est devenue la caisse de résonance : c'est le triomphe de l'événement, des "gros titres" comme l'on dit. dont la ville est le témoin privilégié.

La communication se présente donc aujourd'hui sous des atours extrêmement complexes et multiples : elle existe parce que l'espace met de la distance dans l'acheminement des biens et des messages et que c'est le temps de parcours de cette distance qu'il faut réduire effectivement ou artificiellement. Or à la distance physique s'ajoute la distance sociale et culturelle qui implique d'autres formes de communication, l'information, la formation, la traduction, la publication, la vidéo-communication, et les formes élaborées de l'art. La communication est sans doute l'une des activités de nos sociétés contemporaines et urbaines qui a le plus d'effet sur leurs perspectives productives, par l'invention et la fabrication de ces outils sophistiqués qui ont précisément pour objet la communication (machines informatiques, télévisions, téléphones, platines laser, magnétoscopes...). En même temps elle est le cœur des contenus qu'ils véhiculent. Du TGV au satellite en passant par le poste de télévision et le reportage qui y sera présenté, nous sommes dans l'univers de la communication. C'est devenu une préoccupation majeure de nos sociétés développées, alors même que l'alimentation reste pour les pays du tiers-monde et le quart-monde de nos quartiers reculés et délaissés ou de nos couloirs de Métro, la condition d'une survie misérable.

Revenons alors sur chacun des outils et contenus de communication et essayons d'en mesurer l'enjeu urbain. D'abord les moyens de déplacements qui assurent la présence physique et les contacts, ensuite les enjeux de la télématique, développement de la télécommunication, et enfin les contenus de la communication où nous verserons les loisirs et la culture urbaine.

L'exigence moderne de la mobilité

La mobilité, le déplacement des hommes, nécessité sociétale ancienne, est devenue un fait urbain essentiel ; son moteur principal est aujourd'hui l'accès au travail, la relation domicile / lieu de travail. La cité patronale du XIXème siècle constituait un modèle privilégié, comme le Phalanstère socialiste de Fourier, qui visait à réduire la distance spatiale en installant le domicile à la porte de l'usine. Ce modèle a sans doute partiellement fonctionné au XIXème siècle, mais divers facteurs, en premier lieu l'ouverture des lignes de chemins de fer, a réduit la contrainte de proximité. Les transports en commun, en améliorant la desserte, la couverture de leur réseau, la vitesse de leur mouvement ont progressivement contribué au détachement du domicile et de l'entreprise. Le salarié y a trouvé un gain d'autonomie vis à vis de l'employeur, en même temps qu'une perte d'intégration dans des quartiers autrefois

fortement solidaires et moins soumis à l'emprise patronale qu'on a bien voulu le dire. L'urbanisation a en même temps agrandi les territoires urbains, provoqué éclatements et ségrégations, renforcé, avec le développement des activités tertiaires et leur recherche d'implantations centrales, la pression foncière et le renchérissement des sols, conduisant à la formation de ces banlieues à bureaux et de ces banlieues à logements dont nous avons parlé plus haut à propos de Paris. La question des transports s'est alors posée en terme d'extension des réseaux et de réduction des temps de déplacement.

Mais parallèlement les années 50 marquent le temps de la consommation individuelle, de la décollectivisation des équipements, leur irruption dans le logement, modèle de développement social dont la production automobile est le reflet dans la sphère des transports. La voiture personnelle connaît cet extraordinaire succès populaire et s'imposera progressivement, non seulement comme un moyen de transport familial et dominical, mais véritablement quotidien. Entre 1973 et 1976 la part des déplacements en voiture s'est accru d'une manière considérable, passant de 30% à 43%. Parallèlement les déplacements à pied diminuaient de 1 à 5%, selon les villes, et les déplacements à bicyclette et en vélomoteur chutaient de près de 7%. On est alors à la veille de la crise pétrolière, en cette période de rejet massif des grands ensembles, de fuite hors de la ville manhattanisée, d'intense rurbanisation pavillonnaire. L'usage de l'automobile permet cette forme de croissance urbaine, en même temps qu'il implique la multiplication, l'allongement des déplacements, le recours accentué au véhicule individuel. Le choc pétrolier stoppera cette gabegie urbanistique, encouragée par le lobby pétrolier et automobile. Malgré cela, dans les années 80, sur 100 kilomètres de déplacements en milieux urbains (hors région parisienne) 72 étaient effectués en voiture personnelle, pour seulement 7 kilomètres en transports en commun, 7 kilomètres à bicyclette ou en vélomoteur et 14 kilomètres à pied. D'autres effets de l'accession à la maison individuelle, en particulier l'accès à un second emploi dans le ménage, ont encore accentué cette distorsion avec le recours à un deuxième véhicule. Ainsi le nombre de familles possédant deux voitures était-il, au début de la décennie 80, trois fois plus élevé dans les zones périurbaines que la moyenne nationale.

La destination des déplacements quotidiens concerne souvent le centre des villes, ce qui provoque les engorgements, embouteillages et difficultés de stationnement qu'il est à peine utile de rappeler. Les dernières occasionnent des pertes de temps considérables et impliquent de coûteux aménagements pour le parage des véhicules. Une autre conséquence négative de cet usage débridé des voitures individuelles est l'accroissement de la pollution atmosphérique, qui a suscité à propos de sa résolution ce virulent débat franco-allemand sur l'intérêt du pot d'échappement catalytique. Quoiqu'il en soit le tout automobile semble aujourd'hui au terme de son règne : la crise de l'industrie automobile, qui n'y trouve pas la totalité de

ses raisons, n'y est malgré tout pas indifférente. Des alternatives sont désormais recherchées, qui vont pour certaines dans le sens de la miniaturisation des véhicules et pour d'autres vers le recours à l'énergie électrique. A défaut de connaître un développement important en France, pour l'instant, ces solutions s'expérimentent à l'étranger, y ouvrant d'ailleurs pour certaines sociétés françaises un marché d'exportation en concurrence au lobby automobile. Ainsi le numéro deux de la navigation de plaisance, la société Jeanneau, implantée aux Herbiers en Vendée et partiellement reconvertie dans la voiturette avec sa Filiale Microcar, a-t-elle remporté en 1991 un important marché de 1300 véhicules électriques pour la Suisse.

A vrai dire cette réduction de la taille des véhicules personnels ou leur reconversion à l'énergie électrique non polluante ne constitue qu'un pis-aller et, depuis le début de la décennie 80 nombre de villes se sont délibérément tournées vers le développement des transports en commun. Des syndicats intercommunaux ou des sociétés d'économies mixtes, nous l'avons évoqué dans le chapitre précédent, se sont créés ou renforcés pour prendre à bras le corps ce problème, et mettent en oeuvre une politique d'entreprise pour améliorer la qualité du service et élargir leur clientèle. Entre 1975 et 1983, le nombre de voyages en transport collectif sur les réseaux des agglomérations provinciales a augmenté de 46%. Pour sa part, l'Etat encourage cette politique, adoptant en 1983 une "loi d'orientation des transports intérieurs" (LOTI) ; elle institue des PDU (Plans de déplacements urbains) qui régissent l'organisation générale de la circulation et du transport dans les agglomérations. Auparavant, en 1971, le "versement-transport", effectué par les entreprises de plus de dix salariés à l'exemple du 1% patronal versé pour le logement, d'abord appliqué aux grandes agglomérations et progressivement étendu aux villes de plus de 30 000 habitants, a contribué à la promotion d'une politique tarifaire délicate, toujours au bord du déficit d'exploitation. Cet équilibre passe aussi par une recherche de rentabilité accrue dans l'exploitation, qui emprunte entre autres solutions la voie difficile des "économies" de personnel (agent unique dans les bus). Enfin la création de couloirs spécifiques, pour le déplacement des autobus, participe d'un type de décision volontaire, précédé par des études approfondies, permettant de mettre un terme à l'impérialisme du véhicule personnel, de sortir partiellement le trafic des transports en commun des embouteillages, précisément engendrés par l'automobile, et de compenser la faible rapidité du flux des autobus du à la fréquence des arrêts.

La deuxième révolution du métro

L'ouverture des lignes de tramways ou de métros, dans un certain nombre de grandes agglomérations, constitue sans doute la consécration de ce renouveau des transports en commun. Aujourd'hui la plupart de ces villes font d'ailleurs de ce type d'aménagement, qui appelle d'importants travaux, l'un de leurs atouts majeurs, témoins de la dynamique de la cité. A Nantes par exemple, comme à Grenoble, le

tramway a focalisé l'attention dans les années 80, devenant le centre de vives polémiques, présenté par ses détracteurs comme un équipement qui allait couper la ville en deux, augmenter les difficultés et la dangerosité des déplacements. Une fois les travaux achevés, l'outil s'est révélé d'une efficacité incontestable, introduisant même dans l'espace urbain un supplément d'agrément esthétique, par le design des stations d'arrêt, la réalisation d'un marquage de l'emprise de la voie ferrée par un sol pavé ou dallé. Le passage de l'engin apporte ainsi, dans un paysage urbain dominé par le flux et le profil banalisé des automobiles, la note d'une diversité trop absente, à la fois exprimée par la plastique du véhicule et les bruits qu'il émet : roulement, cloche d'avertissement. Le tramway en site propre, à l'exemple de ce qui existait depuis longtemps en site banalisé dans la merveilleuse Amsterdam, avec ce ballet maîtrisé de l'automobile, de la bicyclette et du tramway, se révèle un outil des plus efficaces, et ce de multiples points de vue : il réalise la colonne vertébrale d'un réseau qui se développe ensuite avec les autobus, contribue à améliorer la sécurité et à diminuer la pollution.

Nantes, l'une des premières agglomérations à avoir réintroduit le tramway, a vu doubler entre 1985, date de sa mise en service, et 1990, le trafic de la première ligne : 60 000 voyageurs y avaient été véhiculés chaque jour. Cette ligne contribue à extraire le grand ensemble de Bellevue (ZUP de 7500 logements), l'un de ses terminus, de l'isolement où il se trouvait auparavant, de la même manière que celui de la Villeneuve se trouve "rapproché" du centre de Grenoble par l'ouverture en 1987 de la ligne A du nouveau tramway.

Le tramway avait pourtant dans le VAL (Véhicule automatique léger), produit par Matra à partir d'une idée du professeur lillois Robert Gabillard, à la fois un compagnon de route dans le renouveau des transports en commun et un concurrent sur le marché national et international des transports modernes. C'est en 1983 que Lille mit en service ce métro léger aussi révolutionnaire dans son fonctionnement que dans le changement des habitudes mentales qu'il réclamait. Se faire véhiculer dans un engin sans pilote relevait presque de la science-fiction et, si grisante soit cette idée, la préoccupation sécuritaire de chacun semble plutôt mettre sa confiance dans la vigilance de l'homme que dans la sophistication de la machine. Il est en effet tout à fait singulier d'attendre, sur le quai, fermé à la voie par des portes vitrées automatiques, l'arrivée de ce métro dont on cherche désespérément le conducteur. A chaque station, les portes du VAL s'ouvriront exactement en face et en même temps que celles du quai, avec une précision insoupçonnée. Ces dernières suppriment les dangers de la voie, mais en même temps provoquent un curieux sentiment d'enfermement. Une année de fonctionnement révélait pourtant le succès de ce nouvel engin : l'immense majorité des transportés s'y déclaraient en sécurité et, un an après sa mise en circulation, le trafic automobile avait décréu de 15% sur la liaison assurée par la

première ligne, entre le Centre hospitalier régional situé à l'ouest de l'agglomération et Villeneuve-d'Asq à l'est.

Mais les répercussions allaient bien au-delà de Lille même : Matra, après un premier marché destiné à la ville de Toulouse, signait deux contrats d'installation aux USA, à Chicago et à Jacksonville. Aujourd'hui, plusieurs grandes villes françaises ont fait le choix du VAL, telles que Bordeaux et Rennes. Si le choix de la première laisse penser que l'outil, considéré comme trois à cinq fois plus cher que le tramway, lui est bien adapté, celui de la seconde laisse perplexe, étant donné la taille de la ville. Mais l'impact publicitaire de l'initiative n'est pas sans intervenu-dans les décisions municipales, qui, désormais, font aussi des transports collectifs modernes un argument de l'image de la ville.

Aujourd'hui le réseau des transports se pense dans un enchaînement de services : il associe les différents moyens de déplacement et leur assure une continuité spatiale qui couvre l'espace de l'agglomération, la relation de celle-ci aux espaces régionaux, nationaux et internationaux. Le transport en commun n'est plus seulement le véhicule du pauvre, comme il l'était à l'époque à l'époque du tout automobile, celui des ouvriers, des employés et des scolaires. Le tramway constitue également une vitrine : il apparaît le prolongement non moins moderne du TGV, autorisant les cadres à le préférer à l'habituel taxi, lorsque le but du voyage est placé sur sa trajectoire. D'ailleurs, désormais, le tracé des lignes prend en compte la desserte des points stratégiques, lieux d'habitat ou d'activités nodaux, de même que les nouvelles implantations immobilières dans ces deux domaines se montrent attentives à la proximité des VAL et tramway.

Développement des transports et lobby automobile

Le passage du TGV est également un enjeu tout à fait important dans la politique de développement et de communication des grandes villes, on l'a vu précédemment avec le projet Euralille. Ce renouvellement du transport ferroviaire en vient à concurrencer très fortement les lignes intérieures aériennes, car ils bénéficient du considérable avantage d'un acheminement des voyageurs au coeur de la cité. Les gains de temps du TGV par rapport au train classique sont de l'ordre du tiers et son passage semble plus souvent souhaité, comme à Amiens, que rejeté comme dans le midi de la France, étant ici le levier indispensable au réveil économique et là la saturation devant une urbanisation ravageuse. Autre contre-effet de ces mesures de modernisation des systèmes de transport, le délaissement d'un réseau de voies secondaires anciennes, dont la fréquentation est nécessairement à la mesure de l'extension du "désert" français.

Finalement l'échelle des territoires change, et l'essentiel des efforts entrepris par l'Etat, les grandes sociétés qui lui sont liées (la SNCF, Air France...), comme par les régions et les grandes villes est porté sur tout ce qui s'inscrit dans des relations européennes et internationales. Mais ceci est également valable pour le réseau automobile, qui n'est plus routier, mais autoroutier au délire. Les rubans bituminés d'autoroutes, de voies express, de rocades et de périphériques continuent d'enlacer les villes, de manger des surfaces considérables et de créer des coupures tant urbaines que rurales tout à fait préjudiciables à la continuité des territoires, créant en ville des isolats humains et en campagne des réserves animalières. La politique du tout camion est en cause, qui privilégie ce mode de transport en France au détriment du réseau ferré (500 gares de marchandises fermées en 1990, la SNCF mettant l'accent sur le réseau voyageurs) ou du réseau de transport par voie fluviale. Aux 7000 kilomètres d'autoroutes s'en ajouteront ainsi près de 4000 dans les dix années à venir, alors même que certains pays reviennent sur cet excès de densité, taxant, comme l'Allemagne, le passage des poids lourds sur leur territoire. L'avenir semble plutôt appartenir à des modes de transports complémentaires, comme ils se développent dans les pays nordiques, en combinant la route, le rail, l'eau et les airs. Et cela pour le profit aussi de l'environnement, à la fois mangé par les emprises autoroutières et pollué par les dégagements de monoxyde de carbone, d'oxyde d'azote et de plomb.

Le bouleversement des télécom

A côté du transport des hommes et des marchandises, pratique ancestrale qui bénéficie d'améliorations incessantes répercutées dans la vitesse d'acheminement, est apparu et s'est développé avec une ampleur que les imaginations les plus fertiles n'avaient pas prévue le domaine des télécommunications. Elles révolutionnent les échanges entre les hommes, le temps de leur préparation, de leur décision et de leur exécution. A la tractation directe, d'homme à homme, ou par messenger interposé, puis par courrier, toutes opérations qui restent transport d'un homme ou d'un objet, s'est brusquement substitué l'acheminement du message par le fil, par les ondes, par le câble, enfin par la fibre, autant de moyens qui défient le temps et l'espace, quasiment réduits à l'inexistence : un dialogue, une décision peuvent être engagés simultanément entre deux interlocuteurs situés à Paris et New York. Ces technologies n'ont cessé de progresser, comme la masse des informations qu'elles véhiculent : à la fois celles qui relèvent de la vie privée des personnes, mais aussi, enjeu économique encore plus important, celles qui brassent l'immatérialité paradoxale des affaires financières. Tout ce qui concerne les valeurs boursières et les obligations, et qui met en chasse les Golden boys, ne pourrait se faire sans cet entremêlement de réseaux de télécommunications, qui traverse l'espace en haute fréquence, permet le secret comme la mise en confiance, et donne à la finance ce vertige de la spéculation boursière. Tom Wolfe dépeint bien, dans son roman "Le bûcher des vanités", l'effervescence incroyable, stressante qui s'empare des Golden boys, accrochés à leur

téléphone et à leur écran informatique, dans l'attente de ce coup financier qui multipliera en quelque dixième de seconde la fortune de tel ou tel prince des affaires.

De la même manière, le recours à l'informatisation devient complètement stratégique dans l'articulation entre la production et l'écoulement des marchandises : aujourd'hui la réussite des entreprises apparaît largement liée à la maîtrise des stocks, à la rapidité de satisfaction de la demande. La firme italienne Benetton constitue un étonnant exemple européen de société jouant magistralement sur la combinaison d'une sous-traitance régionale, d'une direction et d'une gestion centralisée et d'une promotion offensive. Elle possède à cet effet quatre ordinateurs, trois en Italie et un en France qui gère un flux d'informations allant du réseau des producteurs jusqu'à celui des distributeurs et se situe ainsi au plus près de la demande.

Les téléports

Le développement considérable de ces technologies est à l'origine de ces services que proposent désormais plusieurs grandes agglomérations : les téléports. Il s'agit d'un type de zone d'activité tout à fait nouveau et récent dont l'appellation est justifiée par les fonctions de réception et de transmission qu'il peut assurer. Le modèle n'est pas sans avoir été inspiré par les réalisations américaines. En 1985 soixante téléports à vocation intérieure étaient déjà en fonctionnement et trente projets à vocation internationale étaient prévus à l'horizon de 1995. Le téléport de New York offre ainsi un centre de communication intégré et un parc scientifique et technique de 90 hectares aménagé par la ville à State Island. Les japonais sont aussi, bien entendu, mêlés à cette course aux téléports, en particulier à travers les projets d'Osaka et Tokyo. Dans cette dernière ville, le téléport prévoit une station satellite, un centre de télécommunication et un parc de bureaux "intelligents". La station satellite dispose de six antennes paraboliques de dix mètres de diamètre, recevant et transmettant les signaux à un satellite à orbite géostationnaire. Les informations captées seront mises à disposition des sociétés et des entreprises à l'intérieur même des bureaux qui leur seront loués dans les immeubles "intelligents". Ces derniers bénéficieront des derniers cris de l'équipement bureautique, en particulier du raccordement aux réseaux de câbles en fibre optique qui irriguera l'ensemble du dispositif. L'Europe est également engagée dans cette aventure télématique. On estime aujourd'hui que le secteur des télécommunications prendra une place de plus en plus grande dans l'activité économique : ainsi les revenus tirés des services de bases de données sont-ils passés de 1981 à 1983 de 112 à 478 millions de dollars. De manière directe ou indirecte, on estime que près de 40 millions d'emplois dépendront en Europe de cette activité dans un avenir très proche. En France plusieurs projets de téléports existent, ayant fait l'objet de conventions avec France-Télécom. Citons ainsi le projet de téléport du Languedoc-Roussillon, celui de la Communauté urbaine de Lille à la Motte-Bossut, celui de Metz et celui de Poitiers sur le site du Futuroscope.

Télécommunications domestiques

Si l'information et sa transmission télématique joue un rôle important dans le domaine économique, comme dans ceux de la recherche scientifique ou industrielle et de l'activité de presse, elle tient également une place de plus en plus marquée dans la vie domestique : il y a là un marché potentiel dont la rentabilité n'est pas étrangère à la scission des anciennes PTT, avec une privatisation tendancielle de la branche des télécommunications. L'invention française du "minitel" est l'un des exemples les plus frappants de ce transport des informations jusqu'au domicile et dont l'usage va bien au-delà de l'annuaire, puisque désormais le minitel devient l'instrument obligatoire pour l'inscription à certains concours, l'outil indispensable pour l'inscription en faculté et l'instrument providentiel des solitudes masculines. Ne parlons pas du téléphone qui est véritablement entré dans les moeurs de la société française puisque 60% de ses habitants ont le téléphone, derrière les suédois (90%), les suisses et les danois (80 et 75%) il est vrai, mais devant les japonais (53, 5%).

Le recours à cet appareil s'est d'ailleurs accentué en même temps que se multipliaient les envois postaux : leur augmentation a été de 30% entre 1972 et 1982. La vente par correspondance, activité spécifique de la région lilloise, constitue un bon exemple de l'évolution des pratiques de consommation sous l'effet du développement des systèmes de communication. Cette activité résume bien, dans la succession des opérations qu'elle met en oeuvre, depuis la diffusion massive des catalogues déposés dans les bureaux de postes (La Redoute, Les Trois Suisses...), le passage de la commande par le client et la livraison à domicile par un porteur des postes distinct du facteur, les possibilités de retour de la marchandise..., la manière dont les télécommunications parviennent à engendrer des modes d'achat fondés sur la télédécision du consommateur. Il est à noter aussi qu'une telle pratique, en limitant les critères du choix à ceux que présente photographiquement et littéralement le vendeur, évacue tout une dimension de la chalandise inspirée par la vérification tactile de la qualité et la pratique de l'essayage. Les braderies, qui sont de véritables fêtes urbaines de la liquidation des surplus commerçants, et qui surviennent souvent après les rushs consuméristes des fêtes de fin d'année, compensent cet inconvénient et rendent accessibles, à une clientèle généralement populaire, des articles de qualité boudés par les milieux plus fortunés.

Maîtrise de la distance et besoin du contact

Il n'est pas assuré que le public des braderies recouvre aussi celui de l'achat par correspondance, mais au moins l'existence plus ou moins concurrente de ces deux pratiques d'achat montre que, comme dans une foule d'autres domaines de la culture, de la consommation et de la communication, l'échange ne peut se faire à distance, il lui faut retrouver ponctuellement des modalités anthropologiques qui mettent en contact

physique, réintroduisant 1' "être ensemble" cher au sociologue Michel Maffesoli. La braderie est, en même temps que contact avec l'objet acheté, et pour cela sorti de la vitrine qui le mettait à distance, une fête urbaine de la rue, le temps d'exorcisation d'une longue retenue, comme le spectacle d'un chanteur rock réalisera un rassemblement innombrable autour de la présence, même lointaine et relayée par l'écran vidéo-transmetteur géant, d'un être avec lequel on a le désir de fusionner, alors que, jour après jour, on ne l'a entendu que par la médiation insuffisante du disque ou de la cassette. Les moyens de diffusion, de communication ou de reproduction des œuvres en général, d'art majeur ou mineur, de musique, de peinture, de cinéma... ont élargi l'accessibilité des productions artistiques en même temps qu'elles les ont amputées d'une dimension essentielle, de l'ordre de la participation directe. Autrefois la fête villageoise ou urbaine impliquait d'une manière interactive les participants, les danseurs, le chanteur et les musiciens, séparant nettement cette société populaire de celle des nobles gens qui eux-mêmes s'impliquaient dans la musique de chambre jouée pour eux et quelquefois avec eux par des domestiques du genre génial comme Haydn et Mozart... Plus tard dans la société urbaine l'orphéon accompagnait les fêtes et les défilés ouvriers, l'accordéon et sa musette le dimanche à Nogent. La reproduction du son comme de la peinture ont modifié la relation aux œuvres, créant l'élargissement de leur connaissance en même temps que l'amputation d'une présence que la société cherche à retrouver dans le concert et le festival, ou mieux encore dans cette Fête de la musique du 21 juin qui semble s'instituer en tradition, récente, mais réussie.

Il n'y a pas. de ce point de vue, de différence de nature entre cette double relation aux œuvres de la production artistique, à la fois rapprochée et distancée, et l'effet du téléphone sur la fréquence des relations familiales : tout en compensant quelquefois un certain espacement des visites, il ne fait que préparer et stimuler le désir partagé de se voir, de se rencontrer. Il devient par là-même un instrument non seulement technique, mais aussi social dans une évolution inéluctable des groupes sociaux et familiaux vers la dispersion territoriale, ou dit autrement vers la mobilité, malgré des résistances évidentes, car le moteur de l'éloignement est plus souvent économique et contraint que volontaire. Le sens commun dit que les progrès des systèmes de communication rapprochent, mais on pourrait se demander si ça n'est pas l'illusion ou le versant d'une autre réalité : les systèmes de communication éloignent et distendent les groupes sociaux et ethniques. Aujourd'hui le monde est plutôt une vaste diaspora qui entreprend le voyage de l'exil sous l'effet d'une misère à laquelle l'Occident (qui prétend l'accueillir) n'est pas totalement étranger, en saignant économiquement les pays du sud et en soutenant bien souvent les pires tyrans.

Diasporas sociales et ethniques

La diaspora engendre alors ces transplantations de populations qui sont plus ou moins bien acceptées par les populations autochtones, et particulièrement les plus fragiles, celles qui sont menacées par le chômage et craignent la concurrence des immigrés. La coexistence pluriethnique devient alors conflictuelle, illustrant le champ d'incommunication culturelle que peut faire naître l'ouverture des mondes fermés d'antan et l'invitation au voyage d'exil que constitue dans les pays du sud et de l'est la rumeur de l'Occident, cette image, précisément, de la grande ville moderne, de son flot de voitures, de ses lumières nocturnes, de ses mythes de l'argent facile, et de ses spectacles enivrants. Images que les grandes concentrations du tiers-monde reproduiront comme comptoirs et vitrines d'un monde occidental en représentation de commerce permanente. C'est peut-être l'image de Las Vegas, ce "paradis" du jeu dont les architectes américains Venturi et Scott Brown ont montré l'urbanité factice, totalement organisée autour du jeu, de l'automobile et de la publicité : une culture de l'argent dont on doit dire qu'elle domine le monde, se soumettant d'autres cultures, dont en même temps on peut se dire qu'elles constituent des passages obligés, des rémanences inéluctables. Une exposition présentée à Beaubourg en 1990, "Art et Pub", rapprochait deux activités dont on aurait jamais pensé, il y a quelques décennies, qu'elles puissent l'être, tant ces deux mondes se regardaient de travers. Cela reste encore vrai d'ailleurs et la question est toujours posée de savoir qui a perverti l'autre : Andy Warhol a-t-il détourné la pub, en tournant subtilement en dérision la production à la chaîne et la bouteille de Coca-cola, ou bien Warhol, pris au piège de son succès, a-t-il été entraîné dans le mirage de l'argent facile, en faisant de sa trouvaille un moyen particulièrement lucratif de vendre (à la chaîne) ses toiles gadgets à une clientèle fortunée de snobs ?

Pub urbaine

En tout cas l'art et la pub font quelquefois d'étranges rencontres dont la ville, là encore, pour ces mondes respectifs de l'hermétisme et de la communication, est encore le théâtre. Une certaine célébration du Bicentenaire, fit ainsi de Jean-Paul Goude, créatif de pub rendu célèbre par ses inventions publicitaires pour Citroën et Kodak, l'auteur d'un défilé placé sous le signe d'un humanisme universaliste et antimilitariste au second degré. Sa pub pour Citroën qui associe le portrait félin du visage d'une jeune femme noire au profil d'une Citroën rouge constitue un appel à la reconnaissance de la beauté de l'autre et une condamnation implicite des préjugés raciaux. Benetton a également bien su exploiter ce thème dans sa campagne "United colors of Benetton"; l'un et l'autre proclament finalement le devenir et le destin de la ville : le cosmopolitisme inéluctable du milieu urbain, le côtoiement, la confrontation qui devra nécessairement devenir vivable, évoluer en échanges et en métissages si la société souhaite continuer à exister et à progresser, et non pas vivre dans la tension et

l'insécurité. En tout cas, dans les créations publicitaires et la mise en scène festive de Goude, se réalisent des rencontres inattendues qui illustrent à merveille l'entremêlement communicationnel qu'est justement la ville : la publicité pour une voiture (transport) véhicule un message (communication) antiraciste et voit son auteur appelé par le politique (démocratie) pour la mise en scène d'un défilé (art et fête) passant par l'arche de la Défense (architecture) dont le passage à l'écran (télévision) a été largement suivi.

La ville elle-même s'est appropriée ces techniques de communication et rares sont désormais les cités de quelque importance qui n'aient pas leur logo. Ces pictogrammes conviennent bien à notre monde de vitesse et d'image, qui ne se satisfait plus des choses écrites ou dites, et cherche des repères faciles à identifier et à reconnaître au premier coup d'oeil. Le logo est finalement ce déclencheur de réflexes consommatoires que l'industrie automobile a sans doute été la première à utiliser, avec ses associées les compagnies pétrolières, et ce depuis longtemps ; pensons aux chevrons de Citroën, au cercle triangulé de Mercedes-Benz, au lion de Peugeot et aux macarons des BMW, victimes du micro-vandalisme de gamins assommés par ce qui domine dans la publicité : l'irréalité d'un univers où tout le monde il est beau, riche et parfumé ! Alors vivent les pin's et les logos, ces signes de reconnaissance également devenus ceux des villes en mouvement. Il ne s'agit finalement que de la forme moderne du blason, héritage de l'époque lointaine de la chevalerie, mode d'identification des maisons nobles, réapproprié plus tard par les communes. Nous ne citerons qu'un exemple, illustratif et significatif entre tous, celui de la cité du Ministre de la Ville lui-même, Michel Delebarre, Maire de Dunkerque. Son logo et ses pin's, édités en 1991, représentent une forme aiguë symbolisant la vitesse : on le rapproche assez rapidement de l'objet qui l'a inspiré, la proue du TGV. De fait ce logo a été dessiné par une agence de "design et d'identité visuelle", ADSA + Partners, "leader dans sa catégorie", comme le précise une brochure éditée par la ville, qui a comme référence le design du TGV Atlantique, la signalétique du chantier Eurotunnel et la charte graphique du groupe Air France. En une figure tout est dit en effet ! Le message passe immédiatement : une identification inconsciente se réalise entre cette figure et le monde d'avenir, fait de vitesse, de confort, d'évasion, d'éclatement des frontières que symbolise le TGV, joyau de l'industrie française exportée aux USA. C'est dire aussi la force polysémantique qu'ont les bons logos : on peut lire dans celui de Dunkerque la figure de proue du TGV comme le tracé infini d'une autoroute, comme "le quart de mappemonde" qui dénoterait la hauteur de vue des ambitions dunkerquoises en Europe du nord. Trois mots sont encartés dans le logo, qui se découvrent dans un second temps et confirment les sentiments intuitifs inspirés par la forme : "les grands horizons".

Symptomatique symbole que celui des logos : on imagine mal aujourd'hui (mais tout peut arriver !) que les nations troquent leur drapeau contre des logos. C'est

dire, d'une certaine manière, la dynamique de changement dont sont aujourd'hui porteuses les villes, suggérant peut-être que l'ère des nations pourrait céder le pas à l'ère de la ville. De récents événements yougoslaves et baltes pourraient pourtant infirmer cette analyse. En France en tout cas, (mais sans doute pas sans l'Etat appelle désormais, non comme tuteur, mais comme régulateur), les villes jouent un rôle nouveau dans le développement économique et social : le logo est bien présenté comme l'élément identificateur d'une collectivité sociale, mais aussi comme l'image de marque qui retiendra l'attention de ces investisseurs tant recherchés dont nous avons parlé plus haut.

En attendant ces velléités de rencontre solidaire, entre une population atteinte dans sa dignité par l'absence de travail ou la menace de l'emploi et des entreprises qui utilisent d'une certaine manière la crise pour tirer le meilleur profit de la concurrence des villes, n'empêchent pas l'existence, voire même le renforcement de considérables inégalités économiques et culturelles. Les témoignages de communications, à la recherche de l'unité sociale de la ville, cachent mal les espaces d'incommunication culturelle qui s'alimentent des inégalités sociales. Les cultures "périphériques" en sont l'une des expressions, tel que le Tag, cette récupération du bombage politique des années 1970, transmuté en signes ésotériques. Ceux-ci expriment précisément l'existence de l'autre, celui qui n'est pas reconnu, sa volatilité, son ubiquité, sa mobilité, son détournement du mouvement puisque les groupes de tag font voyager leurs sigles sur les rames de Métro et de RER et les donnent en même temps en spectacle aux voyageurs de la RATP. Là encore quel curieux entrelacement que ce mouvement des objets, des personnes et de cette communication qui dit l'existence de groupes, sans dévoiler le sens des messages dont ils sont porteurs. La ville est bien en effet l'espace d'une intense activité communicationnelle, mais en même temps le lieu de cultures aussi diverses qu'incapables de correspondre entre elles, autrement que par l'initiation assumées par leur groupes de référence. C'est tout le problème de cette coexistence urbaine difficile dont ont à tenir compte les édiles municipaux : celle de la "haute culture" et de la culture pop, qui vivent l'une et l'autre souvent grâce à des budgets de subventions très lourds, mais se déploient aussi l'une et l'autre sous des formes entrepreneuriales que reflètent le succès des festivals, qu'ils soient de musique classique (Aix...), de variétés (les Francofolies de La Rochelle) ou de rock (Bourges). Désormais la renommée des villes passe aussi par ces grandes manifestations culturelles, voire commercialo-culturelles, tout ceci étant bien ambigu souvent, tant l'élitisme. l'argent, la mode, le show bis sont aujourd'hui mêlés à tout cela.

Gouffres d'incommunications

Et pourtant ce que cache la médiatisation hyperdéveloppée, la communication à outrance, l'acharnement et le matraquage publicitaire, cette overdose d'images, ne

serait-ce pas la profonde solitude des êtres, l'autisme relatif dans lequel s'enferme la société ou du moins toute une partie de la société, et particulièrement urbaine ?

Indéniablement la crise a divisé la société, effrité les solidarités ouvrières construites dans une période d'expansion industrielle. L'exigence d'un partage y était plus concevable, d'abord celui du travail, ensuite celui des biens produits par la société, ces surplus capitalistes qu'aujourd'hui l'on demande au patronat de réinvestir, pour la modernisation industrielle et la création d'emplois qu'elle est censée induire. Nombre d'observateurs, journalistes et sociologues, ont noté le retour de l'individualisme, l'interprétant tantôt comme l'expression renforcée des égoïsmes en période de crise, tantôt comme le redéploiement de l'initiative et de la liberté, condition d'un nouvel essor économique. Plus rares sont ceux qui voient sous les divisions, le clivage entre protégés et exposés, employés et chômeurs, les linéaments invisibles de nouvelles solidarités, celles des "tribus" déjeunes, ou celles des familles. Mais il semble, effectivement, qu'au-delà de l'assistance de l'Etat, de l'apparition et de la multiplication des associations caritatives, laïques ou confessionnelles, se déploient des réseaux de solidarité dont l'existence et la fréquence n'est pas étrangère aux milieux principalement touchés par la crise : ces immigrés que l'on a fait venir en période d'expansion et qui aujourd'hui sont les premiers touchés par les licenciements. Au même moment, leurs pays sombrent dans un marasme économique inégalé dont on ne peut dégager la responsabilité occidentale, tant elle est impliquée dans l'exploitation économique de ces pays et le soutien à des autocrates sanguinaires. Le lien social fondé sur les relations professionnelles, les solidarités, nées du travail industriel et consolidées dans l'espace du quartier, se sont effritées, laissant un grand vide que viennent désormais remplir, tant bien que mal, ce que le sociologue allemand Max Weber appelait les "solidarités mécaniques", puisées dans la réserve des liens familiaux et ethniques. Les jeunes paraissent ainsi tiraillés entre les tribus auxquelles ils s'identifient, à travers l'expression d'une culture qui leur est propre et qui, sous l'effet de l'intensification des moyens de communications, tend à se mondialiser et même à se reconstruire dans des métissages innombrables, et l'univers familial dans lequel il prolonge leur présence domestique, gérant cette contrainte d'assignation à résidence sous le regard contrit et bienveillant de leurs ascendants, inquiets pour leur avenir.

L'univers du Métro pourrait résumer d'une certaine manière les multiples facettes de la communication urbaine. Comme engin de transport et moyen de communication d'abord, comme service de plus en plus impersonnel et automatisé, substituant à la présence-contrôle du poinçonneur d'antan les rondes de surveillance policière, comme temps "perdu" que s'efforce de grignoter l'amélioration de la vitesse et tente de compenser l'activité de salle de lecture inconfortable qu'est devenue la rame, et pas seulement pour le journal quotidien, mais aussi le roman et l'essai. Mais, par là-même, vaste espace d'incommunication où la seule conversation est celle du

claquement des portes et du roulement sourd des pneumatiques renvoyés en écho par la voûte des galeries souterraines, ou celle des pas dans les couloirs de correspondance. Le livre est alors le moyen d'évasion hors de ce monde où seuls les provinciaux et les étrangers promènent leur regard sur les visages, les objets et les publicités, celui des franciliens étant perdu dans une indifférence affectée, dans des pensées fatiguées, dans ces livres qui les mettent en communication avec les rêves et les cauchemars, ou dans les lumières d'un spectacle de rock imaginées à l'écoute solitaire sous walkman. Autant d'artifices d'isolement pour échapper à la cohue exécrée du transport contraint, qui vous coupent du quotidien pour vous embarquer dans le rêve de la littérature et de la musique.

Incommunication, déconnection d'avec le réel, communication avec le rêve, telles sont les deux facettes des pratiques occupationnelles en situation de déplacement. Pratiques de transportés, elles se retrouvent dans le développement de l'économie informelle de l'espace métropolitain, celui des chanteurs de rues, qui ne sont plus écoutés au pied des tours, des troubadours en tous genres et de ces petits vendeurs du tiers / quart-monde, transposant le commerce pratiqué sous les voûtes du souk dans les couloirs du Métro. On se trouve là à la frontière, dans une zone de mise en relation, de côtoiement de deux mondes, celui d'une société protégée qui circule hâtivement vers son lieu de travail et celui d'une marge confrontée à la précarité, aux petits boulots et à la mendicité. Appel d'une société à une autre, contact produisant une grande gêne, engendrant des fantasmes d'insécurité, que confirmeront dans les périodes creuses et nocturnes l'apparence déserte des galeries de correspondance. Subway !

ORIENTATION BIBLIOGRAPHIQUE

Henri LEFEBVRE, *Le manifeste différentialiste*, Paris, Gallimard, 1970.

Edward T. HALL, *La dimension cachée (1966)*, Paris, Seuil, 1971.

Michel VERRET, *La culture ouvrière*, Nantes, ACL-Crocus, 1988.

Christian GERONDEAU, *Les transports urbains*, Paris, PUF, Que sais-je n° 1344, 1969.

Roger-Henri GUERRAND, *L'aventure du métropolitain*, Paris, La Découverte, 1986.

Les Annales de la Recherche Urbaine (revue), *Cités câblées*, Paris, Dunod/MELTM, n° 34, juin-juil 1987.

Les Annales de la Recherche Urbaine (revue), *Transports en commun*, Paris, Dunod/MELTM, n° 39, sept-oct 1988.

CHAPITRE 10

CONTRE LA VILLE ECARTELEE

Société duale - Ville ségréguée - Le retour de la spéculation immobilière - L'effet incertain des projets centraux prestigieux - Politique pour une ville solidaire • Décentralisation et développement local - L'exigence élémentaire du droit au logement - La loi d'orientation pour la ville (LOV) - Le dotation de solidarité urbaine - L'éthique du contrat.

La ville se diffracte, s'écartèle en même temps qu'elle s'étend. Car le centre s'enrichit en même temps que les périphéries se paupérisent. C'est une image globale qu'il faudrait nuancer, mais qu'une carte des valeurs foncières vérifierait aisément. Les centres n'ont cessé de se vider de leurs habitants, des plus défavorisés d'abord, relégués dans les grands ensembles, mais aussi de bien d'autres locataires au terme de leur bail. Le nombre de logements situés dans les immeubles de centre-ville et convertis en études, agences et cabinets divers ne se compte plus. La crise résidentielle des centres est une réalité : ils tendent à devenir des zones d'affaires et de chalandise. Mais pour cette dernière activité, on serait conduit vers des constatations convergentes. Les boutiques de luxe : vêtements, chaussures, bijouterie, librairies, galeries d'art, magasins d'articles domestiques, agences de voyage chassent, avec les lieux de restauration, les petits commerces de quotidienneté : alimentations, drogueries, quincailleries, merceries. La revalorisation des centres-villes et la mise en valeur des secteurs sauvegardés a favorisé cette conversion : le retour du

piéton et la mise à l'écart de l'automobile a facilité la reconquête de ces espaces non seulement pour le chaland, mais aussi pour le commerçant qui y étend ses terrasses pour la restauration ou la présentation de ses articles vestimentaires ou littéraires. Ces zones piétonnes sont devenues des espaces d'ariirnation d'où sont exclus le bruit des moteurs comme les gaz des automobiles, véritables lieux de promenades conciliant les charmes de la vieille ville et les dernières nouveautés de la mode vestimentaire. Les aménagements urbains y sont souvent raffinés : le fouillis antérieur des câbles téléphoniques et électriques ont été enterrés et l'équipement de l'éclairage public a fait l'objet de choix attentifs, sinon esthétiquement réussis, de même que le pavage des rues et l'introduction d'un mobilier urbain.

En réalité tout cela concerne strictement le cœur historique, car le moindre écart nous conduit rapidement dans quelque quartier urbain, plus rare aujourd'hui il est vrai, présentant les signes d'une taudification galopante, qui annonce aussi quelque projet de rénovation spéculative. La périphérie présente d'ailleurs la même

modulation, car entre les taches des grands ensembles et au-delà d'elles, on note sans difficulté les quartiers pavillonnaires d'encore coquettes maisons de banlieues, souvent réaménagées par les soins de leurs occupants anciens ou nouveaux. En périphérie, et sans doute sur des superficies importantes, se cachent, à l'abri des bretelles d'autoroute, des villages résidentiels qui illustrent le don d'ubiquité des classes les plus aisées de la société, lorsqu'elles associent une situation urbaine revalorisée pour leur travail (cabinet médical en centre-ville) et un havre de paix rural pour le repos domestique. Contraste saisissant avec l'assignation à résidence que vivra l'habitant du HLM, muré dans sa cité, voûté dans le Métro, muré dans l'usine ou le bureau, confiné finalement dans des espaces pauvres et banalisés, monofonctionnels dans chacune de leurs séquences quotidiennes et qui, pour ce qui concerne l'espace domestique, n'ont cessé de se dégrader faute d'entretien jusqu'à ces dernières années. Confinement réel, mais que les pulsions de l'envie de vivre véritablement vont tenter de surmonter ou de compenser, et souvent avec quelque réussite : le jardin ouvrier, le club de boules, le bout de terrain ou la petite campagne seront pour certain l'exutoire à ce confinement contraint, et pour les jeunes le groupe de rock ou le commando de tag. Mais tout ceci est détournement de la contrainte d'assignation qui reste réelle, car engendrée par le manque de ressources. Au confinement péri-urbain du pauvre s'oppose ainsi et de plus en plus l'ubiquité urbaine du riche, car le voyage fait presque partie de son métier, de son mode de vie. Nous avons dit l'internationalisation des affaires, la multiplication des échanges, leur mondialisation, et ceci vaut aussi pour le show bis et la haute culture. Les classes supérieures sont prises dans ce mouvement qui participe pour eux d'une nécessité en même temps que d'un plaisir. Les dîners d'affaires, colloques,

conférences, voyages d'études contribuent à élargir le cosmopolitisme spécifique de ces catégories sociales, nourrissant des désirs d'évasion familiale aussi lointains, mis à exécution durant les vacances. La saison n'est plus désormais une contrainte pour ces groupes qui trouveront eaux de baignade, soleil ou neige à tout moment de l'année, parce qu'avec l'argent ils peuvent défier les distances de l'espace et les rigueurs du climat.

Société duale

En même temps l'accroissement de ces écarts semble devenir plus visible : les systèmes de communication mettent le monde des riches sous les yeux des pauvres, par l'accès facilité à la vitrine-mirage du centre-ville, comme par la télévision qui donne une mesure plus perceptible des moeurs des grands, qu'ils soient hommes politiques ou vedettes du music hall. Une certaine presse n'hésite pas à aller fouiller, d'une manière assez sordide, la vie privée des artistes, pour en faire partager aux milieux populaires le confort luxueux, la débauche orgiaque, les aventures amoureuses et les drames psychologiques. Quelques émissions télévisées à grande

écoute vont également dans le sens de ce dévoilement des secrets privés de l'artiste, en faisant naître ainsi une identification imaginaire et une profonde frustration inconsciente. La publicité, qui occupe désormais des plages horaires privilégiées et étendues, coupe sans scrupule la projection des films à la télévision et arrose les galeries du Métropolitain et les bords de route, met constamment en scène des idéaux-types sociaux et des modèles situés en haut de l'échelle sociale.

Et pourtant, à en croire les instituts nationaux ou para-étatique, les disparités de salaires entre les différentes catégories socio-professionnelles auraient eu tendance à se resserrer. C'était, en 1986, l'une des conclusions essentielles du très sérieux Centre d'études des revenus et des coûts (CERC) sur les revenus des ménages. Mais comme dans nombre d'études statistiques, les résultats privilégient les moyennes au détriment des écarts maximaux. Or ceux-ci, selon les statistiques de l'administration fiscale, établissaient par exemple, en 1968, une hiérarchie de un à 284 entre les 1200 plus grosses déclarations de revenus et les centaines de milliers de personnes âgées qui, à cette époque, touchaient seulement l'allocation minimale vieillesse. Depuis, les transferts de revenus, par le biais de la redistribution de l'Etat et des organismes qui lui sont affiliés (SS, CAF...), renforçant le rôle de l'Etat-Pro-vidence (ces transferts sont passés de 19% du PIB en 1970 à 28% en 1984), a certes contribué à effacer les disparités trop criantes, mais au prix, pour certaines catégories, d'une plus grande dépendance, d'une profonde atteinte à leur dignité morale, d'un profond sentiment de relégation et d'une fragilisation accrue de l'équilibre psychologique. Dans le même sens, les moyennes font ainsi apparaître la réduction de 2,9 à 2,1 du rapport entre le revenu disponible du cadre supérieur et ce-

lui de l'ouvrier. Mais, comme le reconnaît le CERC lui-même, une telle réduction est en partie le fait de l'extension du travail féminin, plus fréquent dans les ménages ouvriers. En réalité de tels calculs prennent relativement mal en compte les effets indirects de telles situations, qui engendreront par exemple, s'il n'y a pas de grand-mère pour la garde des enfants, des dépenses supplémentaires, pas ou peu remboursées. Celles-ci amputeront notablement le supplément de revenu provenant de l'activité professionnelle de la femme. Si les cadres supérieurs semblent avoir moins bénéficié de la "croissance" du pouvoir d'achat entre 1962 et 1984 (+14%), les professions indépendantes apparaissent avoir été pour leur part les élus des mesures réhabilitant, au nom de la relance de l'économie, la légitimité du profit : leur revenu s'est en effet accru de plus de plus de 48% durant la même période (62-84), expliquant la florissante réussite du commerce de luxe dans les centres-villes, comme la multiplication relative des cabinets de médecins spécialistes dans les centres urbains.

Au demeurant le discours de l'Etat et ses justifications sur l'action de ses services pour réduire les inégalités sociales, renforcés avec l'arrivée de la gauche au

pouvoir en 1981 et aussi bien intentionnés soient-ils, ne peuvent masquer le clivage socio-économique qui s'est installé entre une partie de la population relativement à l'abri et une autre qui, composée à la fois de ceux qui affrontent un chômage de longue durée, mais aussi de ceux dont la situation d'emploi est caractérisée par le provisoire et l'incertain. Est-il besoin de rappeler que le chômage passera, de 1974 - année de la crise pétrolière - à 1986, de 800 000 à plus de 2 600 000 chômeurs ? Sans compter, parmi les près de 24 millions d'actifs français, la proportion croissante d'emplois "périphériques", qui comptent pour 6,6%, soit près de un million cinq cent mille intérimaires, contrats à durée déterminée, SIVP (stages d'initiation à la vie professionnelle), contrats emploi-formation ou autres TUC.

L'existence d'une société à deux vitesses semble aujourd'hui, sinon acceptée, du moins admise comme réalité ; elle crée une forte bipolarisation entre une poignée de privilégiés et un nombre grandissant de sans emploi parmi lesquels les jeunes figurent au premier rang (25% des chômeurs ont moins de 25 ans). L'essayiste André Gorz a montré quelle tendance profonde des sociétés capitalistes était cette évolution vers une société "duale", formée d'une minorité de salariés protégés à vie, réduite à 25% des effectifs, et une importante main d'oeuvre instable et précarisée, "périphérique", employés selon les besoins de l'économie. Cette bipolarisation sociale est redoublée par une bipolarisation spatiale : des processus se sont mis en route, dont nous avons parlé précédemment pour certains d'entre eux, qui ont renforcé l'homogénéisation sociale, voire ethnique, et le confinement des groupes défavorisés dans des espaces dévalorisés, alors que s'envolaient les prix

fonciers et immobiliers des zones centrales ou résidentielles affectées à des activités de commandement ou d'habitat de standing.

Ville ségréguée

L'évolution parisienne est symptomatique de ces processus. En cinq ans, de 1983 à 1988, le prix moyen du mètre carré de logement aura augmenté dans la capitale de 60,5%. La possibilité de la location s'y pose d'ailleurs dans des conditions difficiles puisque les professionnels de l'immobilier estimaient en 1989 que le prix de location pratiqué pour un trois-pièces, hors le petit nombre de logements sociaux dont disposait la capitale, excluait 80% des ménages français. Cette situation ne fait qu'accentuer une certaine évolution du peuplement parisien engagée dès les années 60. En 1962 les couches populaires figuraient encore pour 60% en moyenne dans la capitale, contre 15% pour les catégories aisées. En 1975 leur présence ne comptait plus que pour 52%, alors que les ménages favorisés dépassaient les 20%. Les opérations de rénovation urbaine n'ont pas été étrangères à ce processus, et aujourd'hui encore il se poursuit. Le nombre de logements sociaux est tout à fait insuffisant à Paris et la sortie en masse, à la faveur de la loi Méhaignerie (23 XII 1986),

des logements privés, antérieurement soumis à la législation de 1948, a encore restreint l'offre de logements à petit loyer. En août 1989, sur le fichier des mal-logés de la capitale, 4000 demandeurs sur les 30 000 recensés avaient un revenu inférieur au SMIC ; or les services de la Mairie de Paris étaient plus disposés à satisfaire les 15 000 demandeurs ayant un revenu supérieur à deux fois le SMIC que les plus démunis. Bien des faits permettent d'appuyer la thèse d'une politique des édiles parisiens tendant à exclure les couches défavorisées de la capitale. Le journaliste Philippe Baqué rapporte une déclaration du maire Jacques Chirac dessinant clairement, en 1979, les intentions immobilières du chef du RPR : "J'estime qu'aujourd'hui le logement des classes moyennes doit devenir l'objectif prioritaire de notre action". Si monsieur Boubou Touré, employé de la Ville de Paris au service du nettoyage, comme agent titulaire, avait eu vent de cette déclaration, il ne se serait sans doute pas étonné du refus d'attribution qui lui avait été fait, à lui et aux sept membres de sa famille (son épouse et des six enfants), et ce malgré l'appui en sa faveur du Sous-Préfet de Paris. Manifestement tous ces éboueurs et balayeurs qu'emploie la Ville de Paris, pour les crottes des chiens, de plus en plus nombreux, qui font la compagnie des habitants de plus en plus fortunés de Paris, la capitale n'a aucune envie de les accueillir sur son territoire et dans ses logements sociaux. Pourtant, selon l'Union départementale CFDT, ils constituent 43% des inscrits sur le fichier des prioritaires et seulement 15% d'entre eux bénéficient d'un relogement. On mesure mieux ainsi la portée de squatts parisiens qui concernent autant des immeubles appartenant à la Ville de Paris que des immeubles privés.

Ces derniers sont laissés pendant quelquefois plus de cinq ans, dans l'attente d'une flambée des prix, qui permettra la rentrée de quelques millions de francs sans le moindre risque. En 1990, Jean Tiberi, premier adjoint au maire de Paris et président de l'Office HLM de Paris demandait l'expulsion de 186 immeubles squattés, et les assortissait dans certains cas de jugements pour "violation de domicile".

Le retour de la spéculation immobilière

Paris semble être ainsi devenu un dornaine privilégié de la spéculation : dans un article paru en 1990, un journaliste du Monde parlait à juste titre de "Golden boys de la pierre". L'envolée annuelle des prix du logement neuf, estimée à 25%, a en effet attiré des vocations qui auparavant s'exerçaient plus volontiers dans les opérations boursicotières. Alors que le métier de promoteur ne comptait en 1988 que quatre cents professionnels, il est passé l'année suivante à plus de sept cents : les marges bénéficiaires de ce type d'activités avaient doublé, passant à près de 10% du chiffres d'affaires. Cette fièvre de promotion privée n'est d'ailleurs pas spécifique à la capitale, bien qu'elle y ait pris des proportions inégalées ; la province est elle aussi concernée. Une chasse aux terrains bien situés, les moins excentrés possible, est ouverte, terrains souvent occupés par des immeubles anciens, achetés à prix fort à des marchands de

bien l'ayant acquis de leur côté pour une bouchée de pain. Un système sélectif a fait sa réapparition, ciblant une clientèle de classes aisées ou moyennes, selon les localisations et les villes, parmi lesquelles les personnes âgées et les étudiants ne sont pas oubliés. Cette spéculation sape les quelques tentatives de réalisation de logement social en centre-ville, visant au maintien des couches populaires. La politique foncière des municipalités n'y est pas indifférente, bien entendu, et les alternances consécutives aux élections montrent clairement les fluctuations dans les engagements de programmes HLM en centre-ville. Ainsi à Nantes, le retour d'une municipalité de droite a stoppé l'initiative bien engagée de l'équipe socialiste précédente de réserver un quota de logements sociaux dans quelques opérations de rénovation réhabilitation au cœur de cité. A contrario tout a été mis en oeuvre pour favoriser l'immobilier spéculatif en révisant le plan d'occupation du sol et en charcutant allègrement dans le tissu urbain sans égards pour quelques hôtels ou constructions industrielles signalés par les Monuments historiques ou l'architecte des Bâtiments de France.

De la même manière les exigences de rentabilité que se sont fixées les sociétés anonymes HLM, engagées depuis le début des années 80, avec l'ensemble du mouvement HLM, dans une politique de changement d'image (la fameuse campagne du dinosaure (1987) : "certains préjugés sur les HLM datent un peu trop") et de reconquête des couches moyennes ayant quitté les HLM dans les années 75, ont favorisé une sélectivité implicite des locataires en fonction de leur solvabilité, lais-

sant nombre de ménages "à risque" sur le bord du trottoir. Cette sélectivité a encore été accentuée par la baisse notable de l'aide de l'Etat, pour ne pas dire son désengagement, dans le soutien au logement social : de 1984 à 1988 la part du secteur aidé n'a cessé de baisser, passant de 70% à 47, 4%. Ainsi malgré l'importance du nombre de logements vacants dont l'estimation dépasse le chiffre de 1 500 000 (mais il s'agit souvent de logements provisoirement inoccupés, de logements vétustés ou situés dans les zones rurales) c'est 400 000 personnes qui sont aujourd'hui en attente d'un logement décent. La question du droit au logement, dont on pensait qu'elle avait été réglée par la production massive des grands ensembles, se repose à nouveau, en grande partie parce que l'embellie économique provisoire des années 85-90 aura encouragé quelques inflexions libérales dans la production du logement et favorisé quelques entreprises spéculatives.

L'effet incertain des projets centraux prestigieux

A côté de la ségrégation spatiale et de son renforcement dans les grands ensembles, dont nous avons évoqué plus haut la dérive physique et sociale, se poursuit donc un processus d'exclusion des centres urbains, particulièrement actif à Paris, et qui concerne tout particulièrement les populations immigrées, et inversement une évolution élitiste et sélective du peuplement parisien par l'introduction partagée

d'opérations de logements de standing et de bureaux. Mais cet écartèlement n'est pas sans trouver encore sa confirmation dans les politiques urbaines de séduction internationale et européenne que mettent en place les grandes et moins grandes métropoles. La justification de ces opérations prestigieuses trouve sa raison dans le développement économique de la nation, dont toute l'énergie est bandée dans la perspective de l'intégration européenne, et dans un complexe très fort vis à vis de l'Allemagne, complexe en quelque sorte compensé par un extrême volontarisme. Ainsi aux préoccupations gouvernementales et présidentielles des années 1981 concernant la situation des grands ensembles, marquées par la mission du maire de Grenoble Hubert Dubedout, s'est rapidement ajoutée, à partir des années 1984, l'obsession du grand marché européen et la volonté de s'y présenter avec un maximum d'atouts. La situation stagnante de l'emploi renforce, nous l'avons vu, l'accent mis sur l'économie, l'initiative industrielle et la formation. A la faveur de la loi de décentralisation de 1983, les villes sont impliquées dans cette perspective, dans une division hiérarchique qui laisse à Paris jouer son rôle de capitale européenne et aux grandes villes leur fonction de métropoles européennes potentielles. Désormais se trouve confirmée l'analyse selon laquelle la situation dans les quartiers périphériques ne peut se satisfaire d'un développement seulement circonscrit au quartier lui-même, à travers des mesures qui relèvent plus souvent de l'assistance que de la valorisation des énergies locales potentielles. Le levier économique devient essentiel,

et le "partenaire", l'interlocuteur privilégié du maire, prend la figure du patron d'industrie, de la société financière ou de l'établissement industriel qu'il faut s'efforcer de séduire en mettant à son service un outil disposant de tous les avantages modernes des transports, des télécommunications, des salles de congrès, des technopoles et globalement de la ville elle-même comme milieu culturel attractif. Nous nous sommes suffisamment étendu sur cet aspect. Il reste assez évident que la mise oeuvre de ce type de projet vise en priorité une clientèle de patrons de l'industrie et de cadres supérieurs dont il faut satisfaire le mode de vie, même si ce dernier est partagé entre plusieurs capitales ou métropoles. La contrepartie espérée par les maires est naturellement, dans un contexte de très forte compétition interurbaine, la création d'emplois, en particulier dans ce domaine des technologies avancées, qui en sont le principal pourvoyeur aujourd'hui. Mais les effets de cet échange sont pour l'instant relativement lointains et encore incertains, et quelques échecs retentissants, des endettements excessifs interrogent la validité de ces opérations. Les populations des quartiers périphériques ne comprennent pas toujours le sens de ces projets, qui plaqueront du marbre sur un palais des congrès alors qu'on tarde à donner un coup de peinture sur leur immeuble. Il y a là une concession au standing exigé par la qualité des hôtes patronaux que les exclus du système ne peuvent comprendre dans la situation actuelle. Ce déséquilibre est fortement perçu et le fait que ces investissements ne portent pas immédiatement leurs fruits, n'aient pas de retombées rapidement palpables, attisent une impatience et un sentiment d'injustice latents. Les

grands travaux de François Mitterrand participent d'ailleurs de cette fuite en avant et si ce président a peut-être des raisons, en ayant été deux fois élu, d'avoir doublé la mise, le rapport entre la dépense et ses retombées n'a pas encore trouvé sa confirmation. On pourrait d'ailleurs se demander s'il ne s'agit pas, là encore, d'une entreprise très franco-française, très Roi-Soleil, Napoléon ou De Gaulle, très parisiano-parisienne, sacrifiant d'autres objectifs plus modestes comme le logement ou les équipements scolaires, eux aussi bien délabrés, au chant du coq gaulois. Le cocorico veut qu'à défaut d'un dynamisme économique évident, nous occupions une position politique remarquable, alors que d'autres pays moins prétentieux s'en sortent très bien (la Suède, le Danemark, les Pays-Bas) sans cette débauche théâtrale sur la "scène internationale".

Et pourtant, là aussi, ces initiatives dispendieuses ne paraissent pas avoir capté toute l'attention espérée de la part des magnats des affaires. Ainsi la notoriété culturelle de Paris n' a pas eu l'effet escompté auprès des sièges de sociétés internationales : seuls deux sièges européens de grandes firmes multinationales (IBM et Grâce) ont élu domicile à Paris, les autres (une trentaine) lui ayant préféré Londres et Bruxelles où la fiscalité et les démarches administratives sont jugées moins pe-

santés. La Grande Arche de la Défense comme l'Opéra-Bastille apparaissent ainsi des initiatives de prestige dont on ne vérifie pas avec évidence l'effet d'entraînement économique. Initialement conçu sur la base de programmes qui intègrent des préoccupations humanistes (l'Arche) ou un élargissement démocratique (l'Opéra-Bastille), ces projets ont évolué vers une banalisation monumentale et fonctionnelle, qui estompe largement le rôle symbolique dont ils étaient porteurs à l'origine. L'Arche de la Défense, d'abord "carrefour de la communication", haut lieu des Droits de l'Homme, inauguré avec le Bicentenaire, conclut certes assez heureusement (et provisoirement) la perspective des Champs Elysées, mais voit s'effacer sa fonction symbolique devant les réalités du programme immobilier d'un ministère (celui de l'Équipement et du Logement), tandis que l'opéra de la Bastille, projet plein de bonnes intentions populaires, quant au fonctionnement de l'outil, à son programme musical et à son implantation qui rééquilibre l'est parisien, sombre dans la médiocrité artistique et l'inaccessibilité pour les publics initialement visés. Le réaménagement du Louvre réalise pour sa part un agrandissement nécessaire du Musée en même temps qu'il implique, là aussi en direction de l'est, il est vrai, la construction d'un édifice aussi monumental que coûteux, sophistiqué, voire luxueux.

Ainsi la multiplication de ces grands projets parisiens, mais aussi provinciaux, apparaît-elle renforcer la concentration des richesses nationales dans les quartiers centraux, et cela au bénéfice d'une élite hexagonale et internationale, sans qu'on en perçoive immédiatement les retombées économiques et culturelles pour la plus grande partie d'une population simplement conviée à regarder, derrière son écran de

télévision, le ballet et les parades des grands de ce monde, tandis qu'elle reste confinée pour sa part dans des logements dégradés et des quartiers où les chômeurs et les jeunes ne cessent de traîner leurs désœuvrement. Ce contraste entre centre et périphérie a d'ailleurs son équivalent à l'échelon national entre Paris et villes de province. Une récente étude montrait ainsi que l'Ile-de-France, de 1976 à 1989, avait capté 54% des crédits d'investissement culturel, pour une population qui compte pour 18% de l'ensemble national. Naturellement les "grands travaux" : Orsay, Louvre, Opéra-Bastille et bientôt TGB (très grande bibliothèque) ne sont pas sans peser dans ce profond déséquilibre.

Est-ce à dire que la politique urbaine est piégée par cette volonté d'excellence internationale et européenne ? En fait ce serait oublier que 1981, date historique de l'accession d'un président socialiste à la magistrature suprême du pays, coïncide avec un immense espoir venu du fond des villes et le rappel au bon souvenir présidentiel de l'existence des banlieues : c'est au cours de l'été chaud de la même année 81 que s'achèvent en flammes, fumées et cendres les trop fameux rodéos des Min-guettes à Vénissieux. C'est à partir de là que s'esquisse une politique en faveur des

quartiers d'habitat social et qu'émerge progressivement l'idée d'une politique de la ville. Son aboutissement sera, en 1990, la création d'un Ministère de la Ville, réclamé par certains depuis longtemps, et installé là encore en réponse à de nouveaux troubles dans la même banlieue lyonnaise, cette fois-ci à Vaulx-en-Velin, quartier pourtant en cours de réhabilitation. C'est dire là aussi l'ambiguïté de cette politique et de ce nouveau ministère : peut-être aurait-il été plus judicieux de l'appeler Ministère des villes pauvres ou des quartiers en déshérence ou encore anti-ghetto, comme faillit être intitulée la loi d'orientation pour la ville (LOV), première grande initiative de ce nouveau ministère. Car ce sont bien ces entités urbaines en faillite sociale, économique et physique qui monopolisent son attention. D s'agit en effet d'abord de traiter la dérive urbaine et non pas de penser globalement la question urbaine, alors même que les villes se sont émancipées à la faveur des lois de décentralisation de 1983.

Politique pour une ville solidaire

Le Ministère de la Ville apparaît plutôt comme la contribution de l'Etat, sa prise de responsabilité dans le cadre d'un mouvement urbain paradoxal et spontané qui opère la division de la ville, son éclatement en villes duales, à l'image de la bipolarisation qui caractérise la société entière, et ajoute à l'éclatement social l'écartèlement spatial, mais aussi la distanciation entre villes elles-mêmes. C'est, dans le contexte de l'embellie économique des années 1985-1990, le retour d'un peu d'Etat dans un processus qui favorisait les excellences économiques et laissait à la traîne les secteurs en crise. Ainsi la politique de la ville semble-t-elle marquée par une division

des initiatives, qui relèveraient, pour partie, des actions compensatrices de l'Etat, et, pour partie, des décisions autonomes des villes. Celles-ci ont alors à mettre en phase d'un côté l'envolée des initiatives éditaires vers l'excellence, caractérisées par les grands projets d'aménagements centraux visant à assurer leur vocation européenne, et d'un autre côté les actions sur les zones défavorisées, menacées par l'accentuation incessante de la relégation et le risque d'explosion sociale, et pour lesquelles elles bénéficient de la solidarité de l'Etat. Le Ministère de la Ville vient finalement soutenir ce second aspect de la politique urbaine en réhabilitant une mission "providentielle" dont l'Etat s'était partiellement défait avec la décentralisation. Mais contrairement à ce qu'était la pratique dominante des années 60, à savoir une concentration des moyens et du pouvoir dans les mains d'un Etat tout puissant, le rôle de l'Etat est plutôt désormais celui d'un arbitre, d'un régulateur et d'un médiateur, soutenant des projets qui partent des villes elles-mêmes et, à l'intérieur des villes, des quartiers eux-mêmes. Pour reprendre une modalité de travail désormais entrée dans les moeurs, il s'agit de travailler en "interpartenariat", avec comme exigence morale celle de la solidarité. A cet effet l'Etat met à la disposition

des villes un cadre juridique nouveau, inscrit dans la LOV, et des moyens qui équilibrent les chances financières de chaque ville face à la réalisation de ses projets : on prend aux plus riches pour donner aux plus démunies et on oblige les moins disposées à la réalisation de programmes de logements sociaux à contribuer à l'oeuvre commune contre la ségrégation urbaine, n s'agit en fait d'un projet qui vise à passer de l'Etat-Providence à l'Etat-Solidariste, en évitant l'écueil menaçant de l'Etat "libéral", dont les libéralités ne feraient en réalité que satisfaire l'égoïsme des villes nanties et enfoncer un peu plus les villes en difficulté.

Décentralisation et développement local

Tous les ingrédients de cette politique de la ville sont en fait inscrits en filigrane dans la loi de décentralisation du 7 janvier 1983. Le groupe de travail préparatoire au IXème plan qui consacre ses séances au développement urbain, engage ainsi ses réflexions, en octobre 1982, sur le "développement local". Le rapport souligne "l'incapacité actuelle de la ville à permettre l'insertion économique et sociale de ses habitants" et "la segmentation des besoins économiques et sociaux" qui a résulté de la période de croissance des années 60. Eclatement de la ville en zones fonctionnelles, mais aussi "éclatement du citoyen" par rapport aux institutions : les gens en difficulté sont pris en charge par des administrations fortement sectorisées qui relèvent de l'Etat. Précisément le développement local est une modalité qui doit permettre de redonner une cohérence à des politiques de l'habitat, de l'emploi et du domaine social par trop étanches, en substituant, à la centralisation étatique, des échelons décentralisés adéquats. La commune en est une pièce essentielle, car elle est le "premier niveau de représentation démocratique", mais aussi le quartier, lieu

privilegié d'insertion des individus et l'échelon intercommunal qui s'avère être le passage obligé pour la mise en oeuvre des services urbains, tels que les transports, rendus plus indispensables que jamais avec la croissance qu'ont connue la plupart des villes dans les années 60. Le même rapport insiste sur la nouvelle responsabilité qu'ont les collectivités locales vis à vis des questions économiques, car de leur initiative en faveur de la création d'emplois dépend aussi la réduction des charges qu'elles doivent elles aussi assumer, à côté de l'Etat, en réponse aux effets sociaux négatifs de la crise économique. Par là-même "la décentralisation... est la pierre angulaire de l'émergence des solidarités territoriales... Ainsi s'ébauche par la réforme de l'Etat la reconnaissance juridique des communes comme le premier niveau d'équilibre entre les intérêts particuliers et les intérêts collectifs". En ce sens la décentralisation n'est pas une simple procédure de transfert d'attributions, elle est un moyen de créer une dynamique urbaine, puisant dans les nouvelles responsabilités acquises par les communes les leviers d'un progrès économique et social équitablement partagé. Désormais la commune sera conduite à se considérer comme un "ac-

teur parmi d'autres, chargé d'une mission d'intérêt public". Et c'est dans la mobilisation des partenaires locaux qu'elle est susceptible de mettre en oeuvre la dynamique du développement local, à travers des procédures de concertation et des engagements contractuels. "Partenariat et contrat" deviennent en effet les mots magiques du développement local, dans une interaction qui implique un maximum de protagonistes, contribuant tous ensemble et chacun à leur niveau, à bander la totalité de leurs énergies dans un effort solidaire. Pour cela il faut rompre avec l'habitude des pratiques administratives et sectorielles, avec l'application bête et méchante de la réglementation, dépasser le cloisonnement hérité du fonctionnement strictement vertical des administrations de L'Etat. On peut ainsi gagner en efficacité, exigence d'autant plus essentielle que les ressources marquent un essoufflement avec la crise économique : il faut désormais penser une "gestion économe de la ville" et paradoxalement, pour cela, "faire du complexe, du compliqué et du difficile". Plutôt que de promouvoir des standards, il est préférable de s'adapter à la réalité, ce qui nécessite l'abandon de la paresse bureaucratique et l'affrontement au complexe, pour aboutir à une solution appropriée à la nature du problème, toujours spécifique, et réaliser ainsi une véritable économie.

L'Etat ne doit pourtant pas, selon le groupe de travail, se déresponsabiliser, en même temps qu'il opère le transfert de ses compétences : il a au contraire un rôle essentiel à jouer pour inciter aux politiques intercommunales, intervenir dans le rééquilibrage des ressources d'une commune à l'autre et favoriser l'échange d'expériences dans le domaine du développement local.

Les réflexions du groupe de travail sont donc à la fois une incitation au développement local, jusqu'alors étouffé par la tutelle de l'Etat et enkylosé par des

habitudes de gestion bureaucratisées, et en même temps une mise en garde contre un effet pervers de la décentralisation, celui du déploiement des égoïsme locaux.

Précisément si de nombreux domaines relevant du développement urbain ont été transférés depuis 1983 de l'Etat aux collectivités territoriales et en particulier aux communes, le logement reste l'une des prérogatives dans laquelle l'Etat conserve un rôle d'arbitrage essentiel et plus spécifiquement en ce qui concerne "les actions en faveur de personnes mal logées ou défavorisées" (article 78 de la loi de décentralisation). La mise en oeuvre par certaines communes de programmes locaux d'habitat (PLHj, effective depuis 1984, traduit assez bien la recherche de cet équilibre entre incitation étatique et initiative locale. Les PLH, récemment généralisés par la LOV, sont en réalité des outils d'aide à la décision : partant d'un diagnostic local, ils définissent pour les communes concernées les éléments d'un programme d'habitat, définis en fonction d'un marché du logement, d'une expression de la demande et des conditions locales de sa mise en oeuvre. H s'agit en réalité

d'un outil contractuel qui sollicite l'intercommunalité pour penser un bassin d'habitat et rinterpartenariat pour mettre en synergie les acteurs de la production d'habitat. En 1990 plus de 300 PLH étaient en cours de définition ou achevés. Inégalement engagés dans les différentes régions, ils font apparaître les résistances politiques à la coopération intercommunale ou à l'acceptation de la politique contractuelle de l'Etat. Avec la loi d'orientation pour la ville (LOV) de 1991, ils deviennent une disposition obligatoire, conduite par un établissement public de coopération intercommunale.

L'exigence élémentaire du droit au logement

Ainsi, à défaut de pouvoir faire aboutir consensuellement cette politique contractuelle, qui exige une bonne volonté partagée, l'Etat est-il contraint de recourir à la contrainte. Déjà, la loi Besson du 31 mai 1990, qui impose "un plan départemental d'action pour le logement des personnes défavorisées", participe de ces dispositions imposées aux municipalités récalcitrantes, tout spécialement celles qui, en région parisienne, préfèrent les bureaux et le logement de standing au logement social. La loi Besson elle-même fait suite à un rapport de François Geindre, Maire d'Hérouville-Saint-Clair, ville de la banlieue de Caen, et ancien président de la Commission nationale pour le développement social des quartiers, rapport rendu public en octobre 1989. Ce document mettait l'accent sur la gravité de la situation en Ile-de-France : à l'absence de volonté, de la part de certaines communes, de réaliser du logement social, s'ajoutait l'excessive prudence des organismes HLM dans l'attribution des logements, pour ne pas dire leur malthusianisme vis à vis des populations étrangères, et la faible marge de manoeuvre des préfets dans leur droit d'arbitrage des priorités en matière d'attribution. Ces derniers ne disposaient en effet que de 5% de logements réservés

alors que cette proportion est légalement fixée à 30%. En Ile-de-France, le contingent réservé équivalait ainsi à 1500 logements tandis que le nombre de demandes par département variait de 10 000 à 50 000 logements selon les départements. Pour trouver solution à cette situation, François Geindre proposait la mise en place d'un "programme départemental d'accueil" élaboré pour trois ans, prolongé, toujours dans l'esprit d'une politique contractuelle, par des "contrats d'occupation du patrimoine social" (COPS). Ce rapport a fourni la matière essentielle de la loi Besson adoptée le 31 mai 1990. Cet outil législatif dit bien son objectif, la garantie du "droit au logement", considéré comme un "devoir de solidarité". Elle institue à cet effet une aide de la collectivité aux personnes et aux familles éprouvant des difficultés de logement et édicté pour cela, dans l'esprit de ce qu'avait préconisé F. Geindre, des "plans départementaux d'action pour le logement des personnes défavorisées". Ces plans sont par ailleurs accompagnés de "fonds de solidarité" permettant de couvrir les charges de location inaccessibles

aux familles démunies. Par des mesures de défiscalisation, la loi sur le droit au logement incite également les propriétaires à louer leurs logements aux personnes concernées par la loi ou à le confier à des organismes gestionnaires de logements sociaux, dans le cadre d'un "bail à réhabilitation" couvrant une période minimale de douze ans, pour des travaux d'amélioration et une location ultérieure.

La loi d'orientation pour la ville (LOV)

Avec la loi d'orientation pour la ville (LOV), un degré supplémentaire de solidarité est recherché. Le seul droit au logement est insuffisant, c'est la fameuse revendication d'Henri Lefebvre du "droit à la ville" qui est appelée des vœux du législateur. Il vaut mieux dire d'emblée que le malheureux Henri Lefebvre, qui disparaissait la même année, aurait eu bien du mal à y trouver son projet. Si la politique de la ville est explicitement inscrite dans celle de l'aménagement du territoire, l'essentiel du texte de loi reste circonscrit au problème de l'habitat dans la ville, et plus particulièrement du logement social. L'intérêt national de celui-ci est explicitement souligné dans les principes généraux qui fondent le dispositif et cette importance donnée au logement social confirme l'origine et la finalité de la loi. Elle doit son existence au fait que les agglomérations, livrées à la spontanéité du développement économique, sont menacées par l'écartèlement, les égoïsmes locaux, la ségrégation et l'exclusion. Elle est donc, sur l'initiative de l'Etat, un dispositif d'ajustement et de rééquilibrage, inscrit dans un cadre législatif dictant un devoir commun à l'ensemble des collectivités locales, celui de réaliser sur leur territoire un pourcentage minimal de logement social.

Le titre II de la LOV, "de l'équilibre de l'habitat dans les villes et les quartiers", donne une idée assez exacte de l'importance accordée à la question du logement social

et à sa place dans la ville. Les programmes locaux d'habitat deviennent un dispositif presque obligatoire institués à l'échelle de l'agglomération. Elaborés par un "établissement public de coopération intercommunale", ils doivent formuler un plan de réalisation de logements établi pour cinq ans, répondant à des exigences de répartition équilibré et d'offre diversifiée et par ailleurs tenir compte du plan départemental édicté par la loi Besson. L'Etat y dispose d'un certain regard et négocie avec l'établissement public, dans le cadre d'une convention, l'étendue de son aide financière pour la réalisation du programme. Dans les agglomérations de plus de 200 000 habitants, la loi exige que chaque commune dispose de 20% de logements sociaux. Enfin les communes peuvent exiger des constructeurs de logements une "participation à la diversité de l'habitat", réalisée sous forme de paiement ou de dation de terrains ou parties de terrain ou de locaux vacants. Ces dispositions concernent la production de logement neuf et tempèrent ainsi la dérive de certaines communes et promoteurs, mais aussi de certaines sociétés anonymes HLM, vers la réa-

lisation de programmes inaccessibles aux couches de la population les moins sol-vables.

La LOV étend également son domaine d'application aux quartiers anciens (titre III) et aux grands ensembles (titre IV). En ce qui concerne les premiers, des mesures précises visent à éviter l'expulsion des occupants des immeubles destinés à la rénovation ou à la réhabilitation, et pour les seconds, un ensemble de dispositions sont prévues pour y diversifier l'offre de logements, favoriser l'implantation d'activités et de services, et améliorer la desserte en transport. Enfin la LOV, en prévoyant la création d'établissements publics fonciers (titre V), permet aux communes d'assurer une meilleure maîtrise du sol, le problème se posant avec beaucoup d'acuité dans les grandes agglomérations, en particulier dans la région parisienne.

Dans la mise en oeuvre de ces mesures, la LOV institue, entre les protagonistes qu'elle concerne, des relations interpartenariales qui restent dans l'esprit du développement local inspiré par la loi de décentralisation de 1983 : les communes disposent de moyens pour la maîtrise de leur urbanisation et surtout pour la programmation de l'habitat, avec un cadre qui fixe la place du logement social et un outil d'analyse et de prospective qui explore et met en oeuvre l'offre d'habitat : l'établissement public de coopération communale. L'Etat ne se substitue pas à la collectivité locale dans l'élaboration du programme local d'habitat, il se déclare être son partenaire dans sa préparation, mais il assure également son contrôle sur le contenu du PLH et se réserve la prérogative de l'attribution des aides financières pour la réalisation de ces programmes. A l'autre bout de la chaîne interpartenariale, l'insistance est également mise dans la LOV sur l'association des habitants, lors de la mise en oeuvre des différentes actions d'aménagement, et sur leur présence dans les

organismes HLM, renforcée dans les offices publics et étendue au sein des sociétés anonymes.

Le dotation de solidarité urbaine

Cette loi est finalement, plus qu'une loi générale concernant la ville, une loi de solidarité urbaine, ayant comme préoccupation essentielle d'éviter le développement d'une ville à deux vitesses. La solidarité intercommunale et le rôle d'arbitre de l'Etat y sont sollicités pour redresser les inégalités trop criantes qui ont marqué le développement urbain dans la période récente. Cette loi ne peut d'ailleurs se comprendre sans un autre dispositif, celui qui concerne la solidarité financière entre les communes à travers la "dotation de solidarité urbaine" (DSU). Elle-même résulte de la réforme, en 1991, de la "dotation globale de fonctionnement", instituée en 1985, après la loi de décentralisation, pour permettre la reversion d'une partie des recettes fiscales au profit des collectivités territoriales.

Dans l'application que cette réforme reçoit dès juillet 1991, 492 villes sortent bénéficiaires de la solidarité imposée par la loi à 95 communes plus riches. La capitale, naturellement, est la plus forte contributrice, à hauteur d'un peu moins du tiers de la solidarité de l'ensemble des autres villes, bien avant Lyon et Nice. Marseille, par contre, est bénéficiaire d'une reversion pratiquement équivalente au versement de Nice. En Ile-de-France, à la dotation de solidarité urbaine (DSU) s'ajoute la contribution du fonds de solidarité instituée pour les villes de cette région. 59 communes sont contributaires et 96 bénéficiaires de la DSU. Versailles, Boulogne-Billancourt et Neuilly figurent parmi les premières, Mantes-la-Jolie, Sartrouville et Sarcelles dans les secondes. En province, le Nord-Pas de Calais compte de son côté beaucoup de villes bénéficiaires, situation qui traduit les difficultés de cette région et que l'Etat traite par ailleurs dans le cadre du Pacte nord-est, contracté avec les régions concernées. 88 villes font ainsi le bénéfice de la solidarité, dont Lille, Roubaix et Tourcoing et une seule contribue à cette solidarité : Le Touquet. Après l'Ile-de-France, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est la première contributrice avec onze villes, parmi lesquelles on trouve, en plus de Nice, Antibes et Cannes et quelques autres paradis du soleil et de la mer. En Rhône-Alpes, à côté de Grenoble et de Lyon, les villes riches de leur activités hivernales, telles que Chamonix et Méribel participent à la contribution parmi sept villes de cette région.

Ainsi trouve-t-on ici, dans l'arsenal législatif qui fait se succéder la loi de décentralisation de 1983, la loi sur le droit au logement de 1990, la loi réformée sur la dotation globale de fonctionnement (1985/1991), la loi d'orientation pour la ville de 1991, un dispositif généralisé à l'ensemble du territoire national, faisant des trois dernières lois le mode de régulation imposé par l'Etat d'un mouvement d'autonomisation et de compétition locales encouragé par la loi de décentralisation. C'est

l'introduction d'un peu d'Etat, inspirée par la volonté solidariste du pouvoir socialiste, dans le temps et l'espace d'une nouvelle modernité fortement préoccupée d'excellence et d'esprit de compétition, travaillée qu'elle est par la perspective de l'intégration européenne.

L'éthique du contrat

Cette volonté législative régulatrice partie d'en haut apparaît ainsi le complément nécessaire de politiques de villes qui, jusqu'alors, fondaient bien plus leur action, dans l'esprit premier qui était celui de la loi de décentralisation, sur les politiques contractuelles, plus expérimentales et sélectives, allant du quartier à la région, en passant par l'agglomération. Cette manière de travailler reste toutefois la plus adaptée, semble-t-il, au traitement spécifique des problèmes de développement urbain, notamment ceux des quartiers et des villes mis en difficultés par la crise. C'est dans ce cadre qu'a été traité jusqu'à présent la politique de Développement social

des quartiers, inaugurée en 1982 avec les seize opérations expérimentales retenues par la Commission Dubedout, pour aider ces quartiers à sortir de leurs difficultés. En 1988 un pas nouveau était franchi dans la pratique partenariale Etat / collectivités territoriales avec la signature de treize contrats de ville, contrats retenus en fonction de l'urgence des situations. A côté des agglomérations de Marseille, de Lyon et de Lille-Roubaix-Tourcoing, des villes de Mantes, Reims, Saint-Nazaire et Le Creusot, le contrat de ville pour Dunkerque, cité du Ministre de la Ville, Michel Delebarre, traduit bien (ne doit-il pas être exemplaire ?), à travers la rencontre d'une dynamique locale et du soutien de l'Etat, une forme de partenariat nouvelle, modifiant les rapports de dépendance qui liait antérieurement (peut-être plus qu'une autre d'ailleurs) cette ville à l'Etat. L'agglomération de Dunkerque, en effet, n'a du son développement d'après-guerre qu'aux initiatives de l'Etat, qui y reconstruit le port et la ville (années 50), y installe le complexe sidérurgique Usinor (années 60), construit la zone industrialo-portuaire et la centrale nucléaire de Gravelines (années 70). Les crises de la sidérurgie et de la navale font prendre la mesure des conséquences sociales d'une orientation quasi mono-industrielle (16% de chômage). En compensation, la coopération intercommunale, ancienne et volontaire, concrétisée dès 1968 par la création de la CUD (Communauté urbaine de Dunkerque), permet à l'agglomération d'affronter en meilleure position la crise et de mettre en oeuvre, à la faveur de la décentralisation et de l'ouverture européenne, des potentialités insuffisamment exploitées, envisagées de manière complémentaires aux initiatives de la communauté de Lille-Roubaix-Tourcoing.

Quatre orientations guident le projet d'agglomération : une action en faveur du développement industriel, un projet social d'insertion par l'économie, un projet urbain visant à faire d'une agglomération plus ou moins linéaire et morcelée une

véritable ville de 200 000 habitants, une volonté d'insertion dans le réseau des villes de l'eurorégion. Un technopôle centré sur les sciences et techniques de la maîtrise de l'environnement industriel, un plan local de l'habitat, la création d'une université orientée vers des formations en prise sur les potentialités locales, plusieurs projets urbains de recomposition du centre, en particulier autour du site portuaire (projet Neptune de l'architecte anglais Richard Rogers) constituent les pièces maîtresses d'un projet global, mené en concertation intercommunale, conçu à partir des ressources locales, et réfléchi dans un contexte eurorégional.

Ainsi jusqu'à la loi d'orientation pour la ville (LOV), le développement urbain est apparu fractionné entre des initiatives qui tentent d'un côté de se dégager de l'emprise de l'Etat (années 50/80) et d'un autre côté de dessiner les termes d'un dynamisme d'agglomération et d'un échange de type contractuel et partenarial avec l'Etat. La LOV semble introduire dans ce processus d'autonomisation, qui n'est pas

sans comporter des possibilités de dérives isolationnistes, une certaine cohérence : la solidarité urbaine est ainsi envisagée comme une attitude politique non spontanée, qui nécessite alors un interventionnisme minimal du pouvoir socialiste. Cependant on ne peut s'empêcher d'interroger la portée réelle de la LOV : elle laisse aux moteurs de réconomie "libérale", pris fortement en considération par les "villes-entreprises", tout un domaine déterminant du développement urbain. La tentation initiale de l'appeler loi "anti-ghetto" dit bien, finalement, l'objectif principal et circonscrit de ce dispositif : on vole au secours des exclus de la société duale, que le retour au credo de l'économie libérale a multiplié en nombre. La LOV compense ainsi les effets pervers des egoïsmes municipaux, que la décentralisation a encore contribué à libérer. Une telle évolution était prévisible : autant l'exigence d'autonomie communale et de développement local était nécessaire au réveil des ressources locales endormies et tutellisées par l'Etat, autant le risque des egoïsmes locaux, dans un contexte d'apparent redémarrage économique était envisageable : de fait ces egoïsmes, inspirés par des querelles politiciennes ou par une vision à trop court terme, tendent à prendre le pas sur les solidarités intercommunales, pourtant indispensables à la résorption de la ville à deux vitesses et à l'insertion dans le réseau urbain européen.

Ainsi, à côté de la loi de décentralisation de 1983, la Commission sur le développement social des quartiers de 1982 (Commission Dubedout), le conseil de prévention de la même année, la mission "Banlieue 89", créée en 1983, leur relance en 1988 à travers la création de la Délégation interministérielle à la ville (DIV), constituent un ensemble d'initiatives diverses et convergentes, mais encore parcellisées, centrées non sur le développement urbain global, mais sur les dysfonctionnements et sur la dérive des quartiers périphériques. Elles trouvent désormais une formulation plus unifiée dans la loi d'orientation pour la ville et une

mise en oeuvre moins sectorialisée grâce à la réunion des crédits d'opérations provenant des différentes administrations. Leur mise à l'épreuve dira l'efficacité de cette pratique interventionniste de l'Etat dans la jungle de la compétition urbaine.

ORIENTATION BIBLIOGRAPHIQUE

Commissariat général au plan, *Développement urbain*, Paris, La Documentation française, 1983.

Urbanisme (revue), *Décentralisation*, n° 202, Paris, juin-juillet 1984.

François CHASLIN, *Les Paris de François Mitterrand*, Paris, Gallimard, 1985.

Les Cahiers de l'habitat (revue des CETE), *Habitat en milieu rural et politique des villes*, n°11, Paris, MELTM, juillet 1990.

Ville de Dunkerque, *Projet d'agglomération*, avril 1991.

Journal officiel de la République française, *Loi d'orientation pour la ville*, Paris, 19 juillet 1991.

CHAPITRE 11

REINTEGRATION DES QUARTIERS EN DESHERENCE

1977 : conventionnement, APL, HVS - La procédure DSQ (Développement social des quartiers) - Les expérimentations DSQ - Banlieues 89 - Trois DSQ. dix ans après... - La gestion locative rapprochée - Greffe d'emplois - Action culturelle - Liaison avec la ville - Auto-évaluation.

En 1992 les opérations de développement social des quartiers auront derrière elles dix années d'expérience. C'est en effet en 1981 que le maire de Grenoble, Hubert Dubedout, était sollicité par le Premier Ministre Pierre Mauroy pour engager une réflexion sur les problèmes rencontrés par les quartiers d'habitat social. Cette demande n'est pas fortuite : elle survient après l'été chaud de 1981 et les rodéos urbains auxquels se sont livrés les jeunes de la cité des Minguettes à Vénissieux. Dès son engagement, la mission d'Hubert Dubedout s'inscrit dans l'état d'esprit qui entoure la préparation du IX^{ème} plan et la loi de décentralisation. La lettre adressée par Pierre Mauroy au maire de Grenoble suggère ainsi que le traitement des difficultés rencontrées par les quartiers d'habitat social soit abordé dans le cadre de plans locaux de développement. Par ailleurs la composition de la Commission nationale réunie autour d'Hubert Dubedout comprend de manière délibérée des personnalités extérieures au monde administratif des ministères, venant tant des milieux associatifs que professionnels. Enfin l'implication des régions dans l'approche de la spécificité de ces problèmes est envisagée et la vocation de lieu d'échange et d'expérience de la Commission nationale soulignée.

Fin 1982, Hubert Dubedout remet au Premier Ministre un rapport des travaux et propositions de la Commission, plus tard publié sous le titre : "Ensemble, refaire la ville". Cet intitulé résume bien la perspective dans laquelle se sont inscrites les réflexions de la Commission et les projets expérimentaux qu'elle propose de mettre en œuvre et de multiplier : solidarité et responsabilité sont les seules attitudes possibles pour sortir les quartiers de leurs difficultés, et la résolution de celles-ci ne peut s'envisager que globalement, à l'échelle de la ville, dont il faut réviser la conception et le développement. Le choix de Hubert Dubedout à la tête de la Commission n'est pas indifférente à la nature des propositions formulées. On sait le rôle joué par ce maire dans l'animation des GAM (Groupes d'action municipale), formés à l'écart des partis politiques dans les années 70, et très actifs dans la réflexion sur la démocratie communale et les modalités de son exercice, envisagé dans le cadre d' "unions de quartiers". Le rapport sur les quartiers d'habitat social est particulièrement sensible à cette démarche : sa seconde partie, celle qui contient les propositions, aborde les

quartiers dans l'optique très volontariste d'un "développement social". "Au pessimisme de l'analyse peut répondre l'optimisme de la volonté", dit en conclusion la rapport. Ce n'est pas tant des problèmes qui sont à résoudre, que des énergies inutilisées qu'il faut faire revivre. Pour cela il faut en premier lieu "démocratiser la gestion de la ville" (chapitre 3) : "les municipalités doivent affirmer une volonté politique", et il faut susciter, pour mettre en route le développement social des quartiers", une présence active des habitants et des associations". C'est dire toute l'importance donnée non seulement aux objectifs, mais aussi à leur mise en œuvre. Les habitants de ces quartiers ne peuvent rester des assistés, il faut qu'ils deviennent des acteurs du développement social urbain, il s'agit là d'une condition de la réussite de ces opérations. C'est véritablement un préalable présenté comme tel, avant l'engagement d'actions, dont on notera qu'elles préfigurent, pour nombre d'entre elles, certaines dispositions de la LOV. Il faut ainsi, et tout d'abord, "équilibrer la composition sociale des quartiers", et pour cela "stopper à court terme le processus ségrégatif, "définir une politique intercommunale", "adapter les politiques d'attribution", tout en favorisant "l'expression des identités sociales et culturelles". A la recherche de cet équilibre doivent s'ajouter un "programme d'insertion des jeunes", mais aussi une inscription du "développement social" [dans le] "développement économique local" (chapitre 6), enfin requalifier l'urbanisme des quartiers (chapitre 7), "prévenir l'insécurité" (chapitre 8) et réaliser la décentralisation (chapitre 9) en impliquant les régions.

Pour expérimenter ces propositions, seize sites sont retenus. On y trouve les ZUP rendues célèbres par des drames ou incidents liés à une cohabitation difficile : les Minguettes de Vénissieux, les 4000 de La Courneuve, le Val-Fourré à Mantes-la-Jolie, la Grande-Borne à Grigny, les 13 et 14^{èmes} arrondissements de Marseille, mais aussi des quartiers moins désignés à la vindicte publique : le Neuhof à Strasbourg, la ZUP de Grande-Synthe près de Dunkerque...

En réalité la Commission Dubedout n'intervient pas sur un terrain totalement vierge. Sans nier bien de ses aspects innovants, on doit aussi la regarder comme le bilan et le prolongement d'un ensemble d'actions qui trouvent leur origine dans les années 75, au moment où se précise la crise économique. Partie du constat d'abandon et de dégradation des cités d'habitat social, elle inscrira progressivement le problème des quartiers d'habitat social dans la globalité de la question urbaine. C'est en effet lors de la septième session du concours PAN (Programme architecture nouvelle), session dont nous avons vu qu'elle avait porté sur le devant de la scène (avec une génération de jeunes architectes), le thème des valeurs urbaines de l'architecture, qu'est avancée une proposition suggérant la réhabilitation des grands ensembles. Cette proposition, intitulée "rénovation inverse", émane du groupe Arcane, une équipe aujourd'hui reconnue pour ses compétences dans la réhabilitation architecturale des grands ensembles. Il préconise le déplacement de la rénovation, qui ne concerne dans

ces années 1975 que les quartiers anciens des centre-ville, vers les ensembles HLM. "Rien ne semble fait, précise le groupe, pour les deux millions de logements HLM dont un grand nombre, laissés à leur désolation, ne manqueront pas de devenir à l'inverse de l'habitat traditionnel 'réhabilité', le cadre de vie des exclus et des parias... [Ici] le problème semble se poser de manière inverse de la rénovation classique : nous ne partons pas d'un tissu vivant et 'non fonctionnel', mais d'un tissu qui prétend l'être et qui est mort".

L'idée de la réhabilitation des grands ensembles est née : la proposition du groupe Arcane trouve écho auprès des maîtres d'ouvrages sociaux. Ils ont souvent laissé traîner la question de l'entretien physique des grands ensembles et se trouvent dans les années 75 confrontés aux premiers signes de basculement social des ZUP : départ massif des catégories les plus aisées vers le pavillonnaire, début d'attribution aux familles immigrées. Pourtant les effets très directs de la crise pétrolière détournent les organismes HLM des objectifs tant sociaux qu'architecturaux de la "rénovation inverse" : la culbute des prix pétroliers et son incidence très importante sur les charges de chauffage les conduisent à réaliser des travaux d'isolation, qui, dans les conditions d'immeubles habités, favorisent et généralisent le recours à l'exécution d'une nouvelle "peau" isolante. Cette intervention, strictement technique, permet, à l'occasion de ce "rhabillage", de donner un coup de jeune à l'esthétique extérieure des constructions, mais elle s'avère très insuffisante en regard de l'ensemble des problèmes qui naissent dans ces cités.

1977 : conventionnement, APL, HVS

Survient alors 1977, année d'un changement d'orientation essentiel dans le financement du logement social et la gestion locative, et aussi un engagement plus déterminé dans le traitement social des grands ensembles. C'est d'une part l'adoption de la loi instituant, à la suite du rapport établi par Raymond Barre en 1975, l'aide à la personne en matière de logement. Les subvention de l'Etat ne vont plus aux organismes HLM, elles iront aux caisses d'allocations familiales : ces dernières aideront les personnes à faible revenu pour le règlement de leur loyer, et ce, en fonction de leurs ressources. Cette mesure, en apparence plus juste en regard de l'effort vis à vis du loyer, aura comme effet pervers d'écarter des HLM un ensemble de catégories sociales qui n'y trouvent plus l'intérêt des bas loyers antérieurs, et, par là-même, de renforcer par le bas l'homogénéisation sociale des grands ensembles. Parallèlement cette nouvelle loi décrète le conventionnement des travaux, c'est à dire leur conformité à des normes techniques et des plafonds de prix. Leur respect décide de l'aide de l'Etat et de l'attribution des aides personnalisées au logement (APL). Ces mesures s'appliquent aussi bien dans les opérations de logements neufs que dans les ensembles plus anciens qui font l'objet de réhabilitation.

D'autre part, à titre expérimental, l'Etat crée également en 1977 une procédure originale, en faveur de la réhabilitation des cités HLM, qui s'efforce de mieux prendre en compte la globalité des problèmes rencontrés dans les ensembles d'habitat social, c'est à dire, au-delà de leur vieillissement physique, la dérive sociale de leur population, frappée au premier rang par l'extension du chômage et les difficultés de cohabitation qui s'y font jour progressivement. C'est la procédure HVS (Habitat et vie sociale), qui préfigure, à une échelle relativement plus limitée, ce qui deviendra, à partir de 1981, avec la Commission Dubedout, la procédure DSQ (Développement social des quartiers). Au demeurant la procédure HVS aura été un creuset d'expérimentation fructueux pour le traitement des quartiers HLM. Plusieurs centaines d'opérations auront pu être menées grâce à cette procédure avec des résultats inégaux. Du côté des réussites on peut citer l'opération HVS du Sillon de Bretagne à Saint-Herblain, près de Nantes, qui, en repensant les accès et les circulations et en introduisant des activités de bureaux, a redonné vie à ce dinosaure HLM de 800 logements, mais aussi l'opération HVS de la ZUP d'Hérouville-Saint-Clair, plus tardive, dans la banlieue proche de Caen. Dans ce dernier cas un Atelier public d'urbanisme (APU) a été créé spécialement à cette intention, chargé de la maîtrise d'œuvre urbaine et sociale (MOUS) de l'opération. Il s'agit d'une association loi 1901 qui met en synergie différents partenaires concernés par le projet (la ville, l'OPAC (Office public d'aménagement et de construction) du Calvados, la CAF, les habitants, les associations de quartiers, les travailleurs sociaux et les enseignants) autour de trois objectifs : l'organisation d'un processus de concertation et d'information, l'élaboration d'un plan général d'aménagement urbain, le développement de nouvelles activités sociales. L'APU assure par ailleurs la coordination générale de l'opération HVS, publie un journal d'information sur le déroulement des travaux, "Le trait d'union". L'étude de réhabilitation des immeubles a été confiée à deux cabinets d'architectes, dont le groupe Arcane. En plus des interventions communes à tous les appartements, un "crédit de cent points" est prévu, sur la suggestion des habitants, qui permet des prestations à la carte pour différents aménagements intérieurs. Dans le domaine de la vie sociale, l'APU favorise le développement d'un réseau d'échange de savoir (mécanique contre cours d'anglais...), d'ateliers d'aide au langage, l'adhésion à une mutuelle-santé, des stages de réinsertion professionnelle, l'accueil de stagiaires TUC.

La procédure DSQ (Développement social des quartiers)

En fait cette opération HVS tardive (1985...) bénéficie des premières réflexions de la procédure DSQ sans pouvoir s'y intégrer. En effet les DSQ se mettent en place dans le cadre des contrats de plans Etat-région et seules, en 1983, 17 des 28 régions de l'hexagone avaient signés de tels contrats. Mais d'une certaine manière la procédure DSQ est d'abord une critique et un élargissement des opérations HVS. La Commission Dubedout note précisément le poids excessif qu'y ont eu les

améliorations du bâti, comparativement au traitement des espaces de proximité et des équipements, les difficultés de participation des habitants et la poursuite de la part des responsables locaux ou du personnel des organismes HLM de pratiques bureaucratiques, enfin la lourdeur des procédures administratives : "la réglementation et la normalisation l'ont emporté sur l'innovation et la coopération", est-il précisé dans le rapport "Ensemble refaire la ville".

Ainsi parmi les objectifs de la Commission Dubedout, l'implication des acteurs est-elle essentielle : il faut "rendre les collectivités locales responsables des opérations" et "faire des habitants les acteurs du changement". Par ailleurs les opérations DSQ doivent élargir le partenariat. A côté des municipalités, des habitants et des organismes HLM, il faut impliquer les administrations de l'Etat (Education nationale, Solidarité, Emploi...) et pratiquer avec elles une concertation permanente. Les DSQ doivent également être conçus comme des opérations globales, pas seulement limitées à la transformation du paysage urbain et à la réhabilitation des logements, mais également engagées dans les questions éducatives, professionnelles, culturelles, judiciaires et policières, et envisager leur action sur la longue durée : "Il a fallu dix ans pour produire la situation actuelle. Il en faudra probablement autant pour redonner à ces quartiers une place vivante dans la ville".

En plus d'orientations concernant le contenu des opérations, le rapport Dubedout s'attache aussi à définir un organe d'exécution du projet de développement dans le quartier. Esquissé dans ses grandes lignes, le dispositif va progressivement se préciser dans la conduite des opérations. Il préconise en premier lieu, et ceci est conforme à la conception des GAM, un rapprochement des responsables municipaux de leurs administrés dans les quartiers concernés, afin de contrecarrer une tendance à la dispersion des responsabilités, à un éloignement sans cesse plus accusé des lieux de décision, au fractionnement des attributions administratives, qui découragent les citoyens, les noient dans les méandres bureaucratiques, les confinent finalement dans un isolement renforcé et une passivité croissante. Pour l'éviter il est suggéré de repenser la territorialité communale et de mettre en place des instances appropriées, dont les mairies annexes seraient les bases logistiques. Conjointement à cette plus grande accessibilité des élus doit se développer l'implication des habitants, tout particulièrement à travers leurs associations, mais sans que cela exclue les initiatives qui naîtraient hors des réseaux structurés. Pour la conduite de l'opération DSQ elle-même, la Commission préconise la mise en place d'une "équipe opérationnelle" dirigée par un "chef de projet". Désignés par la collectivité locale en liaison avec la Commission, l'un et l'autre sont le maître d'oeuvre collectif du projet élaboré pour le quartier. Ce projet est précédé par un diagnostic permettant d'identifier les problèmes rencontrés. De ce point de vue, la présence, sur le terrain même, de l'équipe opérationnelle et du chef de projet permet, en étroite relation avec les habitants et les élus, de repérer concrètement les difficultés et les potentialités propres à l'ensemble

habité. A partir de là peuvent être dégagées des orientations et une liste d'initiatives précises formant un "programme d'action et de développement" (PAD). Il servira ensuite à l'établissement d'une convention soumise à la ville, à l'Etat, à la région et au département pour une durée variant de trois à cinq ans.

Ainsi en fonction des particularités de tel ou tel site DSQ, les conventions mettront-elles l'accent, ici sur l'habitat, là sur l'insertion économique, ici sur la consolidation du tissu associatif, là sur les équipements en faveur des jeunes, etc. L'intérêt de cette approche consiste donc à proposer un cadre commun, défini dans ses grandes lignes par la Commission nationale, pour des projets appropriés aux situations locales rencontrées. Il s'agit finalement d'inverser les méthodes utilisées autrefois pour la réalisation de ces ensembles : à cette époque l'urgence du besoin en logements, les exigences de rapidité constructive faisaient passer pour légitimes la concentration des moyens et des décisions dans les mains de l'Etat et la généralisation des mêmes modèles urbanistiques et architecturaux au plan national. Désormais les initiatives sont définies en bas, à l'échelon du quartier, corroborées par la collectivité locale et traitées, quant à leur financement, par accord contractuel entre l'Etat, la ville et la région. Le dispositif est séduisant en théorie, mais il est vrai qu'en pratique il s'est révélé beaucoup plus difficile à mettre en œuvre qu'on ne l'avait prévu. Les cloisonnements et les lenteurs administratives n'y sont pas pour rien, mais elles constituent aussi le voile commode cachant les enjeux de pouvoirs entre les administrations centrales elles-mêmes, mais aussi entre elles et les administrations décentralisées. La rétention de crédit, volontaire ou non, fait partie de ces sourdes batailles que se livrent les administrations, de ces jalousies mesquines qui animent bien des cols blancs de l'administration. Les nouvelles dispositions adoptées dans le cadre de la LOV tendent à surmonter ce fractionnement budgétaire des opérations DSQ : l'enveloppe financière destinée à chaque site est désormais globalisée et transite par des "comités interservices régionaux" chargés de rassembler, de répartir et de distribuer les crédits affectés.

Les expérimentations DSQ

Depuis 1982 les opérations DSQ se sont multipliées : aux seize sites-pilotes de l'origine s'en sont progressivement ajoutés bien d'autres. En 1983 la procédure DSQ concernait 23 quartiers totalisant 300 000 habitants. 11 000 logements étaient réhabilités dans ce cadre. En 1984 la signature de contrats avec 17 des 28 régions françaises permettait l'engagement de 70 opérations supplémentaires et la réhabilitation de 20 000 logements. Au total, de 1984 à 1988, 148 quartiers auront fait l'objet d'opérations DSQ. En 1991, 350 communes sont concernées par la procédure : 300 DSQ font l'objet de contrats de plan, auxquelles peuvent s'ajouter 117 conventions de quartiers et 150 conventions ville-habitat. Entre procédure DSQ et convention de quartier, il n'existe en réalité qu'une différence de priorité et de volume

de financement. En 1989, la répartition des crédits d'accompagnement DSQ entre partenaires territoriaux situait la participation de l'Etat à 28%, celle des conseils régionaux à la même proportion et celle des villes, des conseils généraux, des CAF et des HLM à 44%. Si l'on considère la contribution respective de chaque administration, la répartition des crédits s'établissait ainsi : la DIV apportait 12% des financements, le Ministère de la Solidarité 19%, la Jeunesse et les Sports 10%, l'Education surveillée 4%, le FAS (Fonds d'action de solidarité, collectés sur les prestations sociales des immigrés ayant leur famille hors de France) 5%, la Délégation à la sécurité et à la circulation routières 0, 5%, les conseils généraux 20% et enfin les collectivités locales 29,5%.

La généralisation de la procédure masque mal les difficultés d'arbitrage entre Etat et régions, et l'objectif initial des DSQ, qui était de s'attaquer d'abord aux quartiers confrontés aux difficultés les plus grandes, n'est pas toujours totalement respecté. Les municipalités trouvent en effet dans les DSQ un moyen de ramener dans l'escarcelle de leur gestion des crédits de l'Etat qui ne comptent pas pour somme négligeable. Il finit donc par se développer dans la sélection des dossiers des logiques perverses d'intérêt local particulier. On sait bien ainsi que tel projet DSQ dans telle ville n'est pas l'opération prioritaire à engager, mais que son écho politique et la signature architecturale d'un grand nom est tout bénéfique pour les enjeux urbains globaux de l'agglomération. A ces petites combines politiciennes, s'ajoutent les difficultés réelles de choix, dans la même commune, entre plusieurs projets, dont on sait que seul certains seront retenus. L'effet positif de ces embarras du choix réside alors dans une certaine banalisation de la procédure du développement social des quartiers : elle sape l'effet de désignation que ne manquait pas d'avoir à l'origine l'"élection" en site DSQ. On peut en effet s'interroger sur la réaction que peut provoquer, chez certaines catégories de population susceptibles de venir résider dans l'ensemble réhabilité, le fait qu'il ait été qualifié officiellement de quartier "à problèmes", autorisant une procédure particulière. La multiplication des conventions et, par voie de conséquence, leur banalisation peuvent alors noyer l'effet de discrimination qui résulterait d'une procédure restant par trop exceptionnelle.

Si importants qu'aient été les travaux, conclusions et effets de la Commission présidée par Hubert Dubedout, on ne peut résumer les actions réalisées en faveur des quartiers défavorisés à ses seules initiatives. Plusieurs structures spécifiques ont été mises en place parallèlement, relevant de l'Etat ou de l'action de personnalités politiques ou civiles, qui ont joué aussi un rôle non négligeable. C'est d'ailleurs la rencontre de ces multiples initiatives qui donnera naissance en 1984 au Comité interministériel pour les villes et, en 1988, après le fameux discours de Michel Rocard sur les "ascenseurs bloqués", à la relance de la politique de la ville : avec la création de la DIV, est mis en place pour la ville un instrument équivalent à la DA-TAR pour l'aménagement du territoire.

Ainsi dès 1984 plusieurs structures viennent appuyer le travail de la Commission Dubedout. D'abord le Conseil national de la prévention de la délinquance créé en 1983 et présidé par Gilbert Bonnemaïson, Député-Maire d'Epinaÿ-sur-Seine. Ce conseil est lui aussi la généralisation d'un ensemble de propositions mises à l'épreuve dans 35 villes-pilotes qui deviendront 42 en 1983. Leur programme met en avant la prévention, sans exclure la répression, et la sécurité pour tous, considérée comme expression de la solidarité. Celle-ci concerne autant la sécurité du jeune, par l'emploi et la formation, qui appelle le soutien scolaire contre la hantise de l'échec, que celle des personnes âgées vivant dans la crainte de la solitude et de la délinquance. Ainsi dans les actions retenues dans les 42 villes-pilotes de 1983 figuraient l'accueil, la prise en charge et les loisirs des jeunes, dans le cadre des opérations été-jeunes, leur formation professionnelle et leur insertion économique, mais aussi l'équipement informatique des commissariats, l'équipement en digicodes des portes de HLM, la mise en place de systèmes d'alarme au domicile des personnes âgées. En 1989, 35, 5% des subventions de l'Etat étaient consacrées à l'animation, aux loisirs et aux opérations « Été », 16% à l'insertion sociale et professionnelle, 20% à la formation, ce qui illustre l'importance donnée à la prévention dans ce type d'initiatives. Pour la réalisation de ces programmes sont institués des conseils locaux de prévention de la délinquance qui réunissent des élus, des représentants d'association, des travailleurs sociaux et des policiers. En 1988, 570 conseils communaux avaient pu être installés dans autant de municipalités.

Banlieues 89

Une autre structure, issue de l'initiative de quelques personnalités du monde de l'urbanisme et de l'architecture, conduites par l'architecte Roland Castro et l'urbaniste Michel Cantal-Dupart, est également associée aux travaux du Comité interministériel de la ville : "Banlieues 89". Créée en 1981, l'association animée par Roland Castro, cet architecte engagé dans la grande contestation de 68, mais aussi lauréat du PAN 7 de 1974, crève l'écran en 1983 en se voyant confier par Pierre Mauroy la mission de formuler des "propositions visant à faire participer pleinement les banlieues à la civilisation urbaine". Cette sollicitation suit une visite guidée de la banlieue parisienne : le touriste est François Mitterrand et les guides Roland Castro et Michel Cantal-Dupart. Le cortège est ainsi passé de la ZUP des 4000 à La Courneuve à la cité-jardin de la Butte rouge à Châtenay-Malabry construite dans les années 30. La visite met ainsi en contraste, d'une part, les logements faits à la chaîne, sacrifiés à la "fascination technologique, de la façon la plus rationnelle, la plus con, la plus capitaliste, la plus violente", pour reprendre la faconde passionnée de R. Castro, et, d'autre part, "une leçon d'art urbain dans l'habitat social". La perspective de Roland Castro, c'est "d'embellir et de désenclaver", il n'y a pas de "démocratie du laid", les banlieues des périphéries ont droit au beau comme les centre-ville, dont les architectes s'étaient essentiellement préoccupés jusqu'en 1980. Castro parvient à

entraîner un certain nombre de maires dans son projet : il trouve comme caisse de résonance l'Association des maires de banlieue, créée en 1983 par Jacques Floch, Député-Maire de Rezé dans la banlieue nantaise. Il avait précisément invité R. Castro à travailler sur quelques projets dans sa commune, en particulier sur la place des Martyrs, important carrefour situé à l'entrée de la ville, à la lisière nantaise, nœud de rupture de charge des transports en commun. Castro en a fait une véritable porte de la ville : il crée ainsi un événement urbain affirmant l'identité rezéenne, sa distinction d'avec la ville-centre, casse l'indifférence qui auparavant la frappait largement et qu'illustre le nom de sa rue principale partant précisément de la place des Martyrs : la route de la Rochelle.

En 1984, Banlieues 89 lance deux consultations consécutives auprès des "créatifs", architectes, urbanistes, plasticiens et paysagistes : il s'agit de faire, en liaison avec la commune concernée, une proposition d'aménagement permettant d'embellir, de lier, de désenclaver, d'identifier le tissu urbain, la plupart du temps disparate, des villes de banlieue. Une première session livre 73 projets en avril 1984 et une seconde 146 en octobre de la même année. C'est ainsi deux cents projets-pilotes qui sont proposés dans le cadre de Banlieues 89 "pour prouver que d'une banlieue on peut faire aussi une ville". En une présentation fort alléchante, qui mêle le dessin architectural classique à la vue d'avion, en passant par la BD et le collage, les différents projets offrent une variété aussi grande d'interventions. A Mons-en-Bareuil, M. Salembier propose un kiosque à rock en forme de bateau, à Orly, Jean et Maria Déroche réinsèrent le grand ensemble dans la ville en le liant par de nouveaux bâtiments à la gare du RER, à La Rochelle, J.P. Boutet, avec un projet intitulé "de la vacance aux vacances", suggère la création d'un village de tourisme social dans un grand ensemble situé en bord de mer et comptant un nombre important de logements vacants. Beaucoup de ces projets mêlent le réel et le rêve. Certains d'entre eux expriment les ambitions de certains maires, d'autres le plaisir d'utopie, la mégalomanie et la tentation démiurgique qui caractérise la culture des architectes. Mais beaucoup de ces projets connaîtront également un aboutissement concret : c'est le cas des projets cités plus hauts, mais aussi de celui que Roland Castro avait proposé à Oullins, dans la banlieue lyonnaise, avec S. Denissof, J. Bay et G. Cuzin. L'objectif est de créer, dans cette banlieue dont le centre a l'allure d'un gros bourg, une nouvelle centralité. "Identifier le centre, identifier la ville" résume la proposition : elle redonne de l'épaisseur à la rue-centre, redessine une place, "espace public de qualité" et introduit quatre tours aussi hautes que la flèche de l'église ; "campaniles, ils font signal". Oullins trouve ici, effectivement, une nouvelle identité, moderne, mais dans la réalité la rencontre des tours et de l'église, qui, au moins, à la différence d'une démarche antérieure, respecte le passé de la ville, paraît assez incongrue : les tours disputent à l'église sa fonction monumentale et introduisent une ambiguïté problématique. Ici le projet est un peu à l'image du personnage Castro et de la définition qu'il donne lui-même de Banlieue 89 : "un commando administratif et un

cénacle culturel". Cependant l'intérêt de la mission reste indéniable sur le plan de la qualité architecturale : elle en fait une exigence dans les opérations de restructuration et de réhabilitation des quartiers. Ainsi la beauté n'est-elle pas le monopole des grands travaux et des chantiers de prestige.

C'est précisément tout l'intérêt du programme "Pour une architecture de la réhabilitation", appliqué aux opérations DSQ sur invitation de Banlieue 89 : il encourage une recherche de qualité dans des opérations où trop souvent la réhabilitation s'est résumée à un simple ravalement ou au triste maquillage d'une double peau d'isolation. Mais, précisément, la marge est très faible entre ce simple coup de peinture et une velléité d'embellissement qui peut se révéler finalement qu'un plaisir d'architecte, d'esthète. A vouloir changer l'image des quartiers, en les restructurant et en les embellissant, on peut aussi prendre ses désirs pour ceux des habitants et passer à côté d'autres priorités qu'ils trouvent plus urgentes. Dans la ZUP Bellevue à Nantes, une réhabilitation, qui ne proposait que le traitement des façades et un artifice de recomposition du parc concentré et important de HLM en îlots plus petits et mieux identifiables, s'est vue rejetée par les habitants, mal consultés et insatisfaits de n'avoir pu bénéficier de travaux d'amélioration intérieurs. Cette réaction a alors convaincu la municipalité nouvelle qu'il était essentiel d'approfondir la concertation avec les populations des cités, de laisser le temps au projet de se préciser, de faire émerger assez clairement l'assentiment le plus large autour de lui, car la parole, le désir et la volonté habitantes se révèlent être aussi, dans les quartiers, très éclatés, souvent conflictuels et traversés d'intérêts divergents. Transformer cette situation en consensus, entre des catégories de population aux préoccupations dissemblables, et en contrat, entre les habitants et la municipalité, se révèle être souvent long et laborieux. C'est toute la difficulté des opérations DSQ, tiraillées entre l'urgence, qui demande la rapidité de décision et d'exécution, et la pertinence, qui réclame la clairvoyance dans le choix des actions.

Car après avoir parlé des outils conceptuels et politiques pour intervenir sur les quartiers à la dérive, les faire revenir dans le giron de la ville, les rattacher aux réseaux des villes, les inscrire dans la marche vers l'intégration européenne, il faut dire ce qu'ont permis de réaliser ces outils, depuis quelque dix années qu'ils sont expérimentés. La DIV dispose à cet effet de moyens de diffusion tel que le journal "Ensemble" et des rencontres existent qui permettent l'échange d'expérience, non pas nécessairement pour servir de modèles, mais pour faire naître d'autres idées, mieux appropriées à d'autres contextes. Dresser un tableau d'ensemble du contenu des 300 DSQ mis en œuvre dans toute la France serait bien difficile, tant la variété et la richesse de ces opérations, mais aussi leurs limites et leurs insuffisances sont diverses, inégales, parce que précisément les situations de départ le sont également. Et puis cela nécessiterait un véritable tour de France, et pas seulement la lecture de quelques rapports comme l'administration a tendance à beaucoup en produire elle-même (ou à

les commander à des bureaux d'études) pour ensuite les classer, aux deux sens du terme d'ailleurs.

Trois DSQ, dix ans après...

Il est alors intéressant de regarder d'un peu plus près quelques unes des premières opérations retenues par la Commission Dubedout et de mesurer le chemin accompli en huit années de travail. Les Minguettes à Vénissieux, les 4000 à La Courneuve et la ZUP de Grande-Synthe près de Dunkerque retiendront ici notre attention, présentant autant de cas d'espèce, qui ne prétendent pas, loin de là, contenir la somme des propositions désormais expérimentées.

"Minguettes : le retour des Français". C'est le titre ambigu qu'affiche en première page Le Progrès de Lyon du 8 septembre 1986. "Pour la première fois depuis vingt ans, les appartements des Minguettes se remplissent plus qu'ils ne se vident". Renversement de situation, depuis ce fameux été chaud de 1981 : six policiers blessés, 72 véhicules volés et incendiés, trente jeunes interpellés dont vingt-cinq écroués et plusieurs condamnés à la prison ferme. Entre temps la mise en place de la Commission Dubedout et le choix des Minguettes comme opération expérimentale. La vacance des logements s'y pose d'une manière insupportable. Dans le quartier de la Démocratie, sept tours sont inoccupées et murées jusqu'au deuxième étage. Car tel est le paradoxe : il y a une demande importante de logements provenant d'immigrés, mais elle fait l'objet du refus conjoint des organismes HLM et de la mairie communiste qui ne veut pas être le "dépotoir" de l'agglomération lyonnaise. 25% de la population de Vénissieux est immigrée en 1982 et ce chiffre atteint les 30% dans la ZUP. La mairie, aussi bien que les sociétés HLM, laissent en attente les demandes de plus en plus nombreuses alors que le stock de logements vacants ne cesse d'augmenter. Ce sont des familles françaises qui déménagent, petit à petit, découragées par la multiplication des actes de petite délinquance et la désignation sans cesse plus négative qui frappe le quartier. Les gestionnaires sont pris au piège de ce cycle infernal : accepter plus de familles immigrées, principalement maghrébines, avec beaucoup d'enfants, a comme conséquence immédiate de remplir les logements, mais comme effet à moyen terme de provoquer de nouveau le départ de familles françaises. Le risque du ghetto est à l'horizon. On en vient ainsi à l'absurdité suivante : alors qu'il y a plus de 5000 familles mal logées dans l'agglomération, les organismes HLM démolissent plusieurs tours vides : trois d'entre elles sont ainsi implosées en 1983. En 1986, il y a encore près de 2000 appartements vides. Avec le soutien de la "Coordination lyonnaise pour le droit au logement", des familles maghrébines, fatiguées de faire le siège des offices HLM squattent une vingtaines d'appartements vides. Leur expulsion en décembre 1986 réactivera la colère des jeunes des Minguettes.

L'exaspération est à son comble et pourtant des choses se passent du côté de l'opération DSQ. Les actions quotidiennes, à un tout petit niveau, accompagnent les projets les plus ambitieux. La réhabilitation intérieure des logements s'effectue parallèlement à la requalification des espaces extérieurs. Au rez-de-chaussée de certaines tours se sont ouverts des commerces, mais aussi une mosquée gérée par l'Association d'union maghrébine islamique (AUMI). Des jeunes sont embauchés dans le cadre des travaux de réhabilitation. A côté de ce travail quotidien, il est des initiatives plus médiatiques. Ainsi, plutôt que d'être démolie, une tour deviendra immense sculpture, entièrement carrelée en blanc par Jean-Pierre Raynaud, mémoire virginisée de celles qui sont tombées au champ d'horreur des ZUP. Par ailleurs un projet de Roland Castro, conçu dans le cadre de Banlieue 89, est également retenu et fera grand bruit : il constitue le témoignage de la volonté de diversification de l'offre de logements dans la ZUP; Il s'agit d'attirer des populations nouvelles et de casser l'homogénéisation par le bas qui s'est développé aux Minguettes. Le projet initial de Castro avait comme emblème : "Habiter, pas loger". Au lieu des quatre appartements, pour la plupart vides, que distribuait une tour du quartier Lénine, le leader de Banlieues 89 propose deux appartements, avec une distribution intérieure revue et des jardins-terrasses séparant les lieux de vie de pièces appelant une plus grande indépendance : salle de musique ou atelier de bricolage. Un treillage métallique, support de plantes grimpantes, escalade par ailleurs l'interminable façade, pour verdir son béton incrusté de pâte de verre et introduire une pointe de nature à la frontière des terrasses et de la paroi. En quelque sorte une réédition de l'immeuble-villa imaginé, mais jamais réalisé, par Le Corbusier dans les années 1920. La réalisation du projet de Castro s'achevait en juin 1985 et trouvait un écho positif dans la presse : "Les Minguettes changent de look pour appâter le bourgeois" titrait Libération du 11 juillet 1985, ce que ni Castro, ni la municipalité ne cachaient. La tour choisie pour l'expérience était d'ailleurs particulièrement bien située, à l'entrée de la ZUP. De fait, le niveau des loyers proposés ne permettait pas à n'importe qui d'y accéder, et si l'OPAC (Office public d'aménagement et de construction) du Rhône, promoteur de l'opération, voyait dans cette tour désormais dénommée "Arc en ciel" un argument attractif pour le repeuplement de la ZUP, le maire communiste de Vénissieux, André Gérin, ne cachait tout de même pas son scepticisme sur l'efficacité de cette réalisation : "J'aurais souhaité qu'elle soit un symbole positif du logement social, ce que ne permet pas le montant des loyers pratiqués dans cette tour".

La gestion locative rapprochée

En réalité l'impact médiatique de cette "tour vedette" fait écran à des initiatives moins visibles qui ont contribué à inverser le phénomène de vacance des logements. La requalification architecturale et urbanistique influe certes sur la transformation du contenu et de l'image du grand ensemble, mais elle ne peut résoudre à elle seule la somme des difficultés économiques et sociales de la cité. Pour en rester au domaine de

l'habitat, on peut citer par exemple le rôle positif qu'a joué la révision du système de mise en location dans la résorption de la vacance. Dès 1983 l'OPAC du Rhône a mis en place une "gestion locative rapprochée", sur la base d'une approche fine des groupes résidents de la ZUP. Les attributions ne sont plus effectuées de manière bureaucratique, en fonction de l'existence de logements libres et d'un regard impersonnel sur les revenus, la taille et le statut et l'origine ethnique des familles. Une gestion "fine" de ces attributions est mise en œuvre, allée par allée, gérée par une structure d'accueil spécialement créée à cet effet, comprenant, en plus des représentants de l'OPAC, ceux de la mairie, de la Direction de l'action sanitaire et sociale, mais aussi des associations de locataires. Cette "commission de quartier" (dont l'idée est d'ailleurs reprise dans la LOV) peut ainsi mieux ajuster l'offre de logements à la spécificité de la demande et influencer aussi en faveur d'une composition sociale plus favorable à la cohabitation, car plus proche de la connaissance concrète des familles, grâce à la présence des habitants eux-mêmes et à leur implication dans la décision d'attribution. En même temps cet outil permet d'approcher d'une manière plus précise la nature de la demande, rompant ainsi avec un type de programmation du logement qui utilise trop facilement l'outil macro-statistique. Par là-même, les offices sont mieux à même d'intervenir sur la définition des logements, en particulier leur taille, et de programmer ainsi des réhabilitations plus ajustées aux besoins des familles. En un an, là où la méthode aura été appliquée, le taux de vacance baissera de 21 à 13%, ce qui conduira à sa généralisation dans le cadre d'un "plan de résorption de la vacance", signé par les principaux organismes HLM des Minguettes avec l'Etat.

En 1987, en combinant ces différents moyens d'intervention : gestion rapprochée de l'attribution, réhabilitation des logements, diversification de l'offre, attraction d'une nouvelle population, requalification des espaces extérieurs, lutte pour dissuader la délinquance (installation de digicodes), le quartier des Minguettes a commencé à revivre. La vacance a progressivement diminué. En 1986 un logement par jour était remis en location. Alors qu'en 1983 la vacance dans le parc de l'OPAC du Rhône était de 20%, elle était ramenée à 6% en 1986. Alors que le même organisme enregistrait en 1983 20% de sortants pour 14% d'arrivants, ces chiffres étaient exactement inversés en 1986.

Greffe d'emplois

Cependant les différents partenaires de la ZUP n'ont pas limité leur action à la seule question du logement, de sa gestion, de sa réhabilitation et de l'aménagement de ses abords. Par la création d'une ZEP (Zone d'éducation prioritaire), comme dans nombre d'autres quartiers en DSQ, la ZUP bénéficie également d'un supplément de moyens dans la lutte contre l'échec scolaire. Sur le plan associatif, le quartier dispose aussi d'actions d'accompagnement, de même que dans le domaine de la formation. D'autres projets plus ambitieux ont également été mis à l'étude comme le

prolongement de la ligne D du métro, qui contribuerait favorablement au désenclavement de la cité. Une autre initiative spectaculaire est l'implantation en 1987 de la Société "Bioforce développement", dans deux tours désaffectées de la ZUP. Il s'agit d'un centre de formation affilié aux laboratoires pharmaceutiques Mérieux, qui prépare un personnel spécialisé dans l'assistance médicale aux pays du tiers-monde. L'opération reprend une tentative déjà expérimentée dans quelques ensembles d'habitat social, comme l'immense dinosaure du Sillon de Bretagne près de Nantes ou la cité radieuse Le Corbusier de Briey-en-Forêt, visant à introduire une activité économique dans le quartier et à briser ainsi la mono-fonctionnalité qui caractérise les ZUP et les réduit à des espaces urbains particulièrement déserts une grande partie de la journée. L'introduction d'un lieu de travail ou de formation professionnelle qui, dans le cas de Bioforce développement, concerne 80 personnes, contredit l'image classique du quartier-dortoir et introduit dans la cité une entreprise pouvant favoriser la création à sa périphérie d'autres emplois, même s'il restent en nombre modeste. Deux tours vides échappent ainsi à l'implosion et se voient intérieurement restructurées, de façon à rendre l'espace compatible à sa nouvelle destination. Trois étages de l'une d'entre elles sont ainsi occupés par les locaux administratifs et de réunion, tandis que la seconde est affectée à l'hébergement des stagiaires. Le reste de l'immeuble a été remis en état pour la location à des particuliers, tandis qu'un projet de bâtiment plat, liant les deux tours et contenant les salles de cours, est en voie de réalisation.

Ce type d'intervention économique est aujourd'hui relayé par les suites d'un concours international d'économie urbaine : les bureaux d'études participants étaient invités à proposer des solutions permettant d'attirer aux Minguettes des partenaires économiques, de créer des emplois et de contribuer à la transformation de l'image du quartier Démocratie. Le projet lauréat, celui du groupe Neuschwander, "Demosten", dit bien ses intentions : "Ville ouverte-Porte du Sud". Amputé de cinq de ses dix tours, le quartier Démocratie, traversé par l'avenue nouvelle du Bicentenaire, sera relié au reste de la ville par le métro et le tramway. Un ensemble d'équipements centrés sur la formation, dont un institut universitaire de technologie, mais aussi une médiathèque et un laboratoire de recherche sur les grands ensembles, contribuera à lier le quartier aux ambitions européennes de l'agglomération lyonnaise.

Action culturelle

Enfin il manquerait quelque chose à ce trop bref tableau si l'on ne citait pas le groupe "Traction-Avant", ce groupe de sept jeunes beurs, créé au cœur des Minguettes. Il voyage désormais de ville en ville pour faire partager à ses spectateurs les figures originales d'une production qui métisse la danse et le théâtre et qui réalise la rencontre entre la Break dance, venant des banlieues américaines, et le Bûto, venant d'Extrême-orient. "Danser envers et contre tout pour résister à l'histoire, dit une

présentation de ce spectacle. "Un break à Tokyo" ouvre la danse d'aujourd'hui sur une nouvelle gestuelle, une énergie nouvelle, qui, partie de la rue, trouve son prolongement sur la scène".

La culture n'est pas absente non plus des opérations mises en œuvre à La Courneuve dans la ZUP des 4000, bien que, là aussi, l'intervention sur le bâti prenne la première place dans les compte rendus sur le développement du quartier. L'opération "Coup de cœur à La Courneuve" illustre la manière dont on peut faire appel au talent de professionnels sensibles à la culture des jeunes pour lui permettre de s'exprimer avec plus de cohérence et de vigueur. En 1987, l'Office municipal de la jeunesse de La Courneuve a sollicité Catherine Boskowitz, comédienne et metteur en scène de la troupe ABC pour réaliser un travail de création théâtrale avec les jeunes de la ville. Partant de textes écrits par les jeunes (journal, poème, texte de chanson...), sur la vie de leur quartier, Catherine Boskowitz en a fait un "détonateur de création". Une vingtaine de jeunes, dont bon nombre était d'origine maghrébine, ont formé un atelier, se sont livrés à des jeux d'improvisation où "ils ont appris à placer leur voix, à se mouvoir dans l'espace, à construire des personnages autour de thèmes et d'histoires". Au terme de cette expérience, faisant des camarades, des familles et des voisins leurs spectateurs, certains jeunes ont créé une troupe de théâtre, "Le Cri", tandis que d'autres ont continué d'écrire. Le problème est souvent celui de la poursuite d'un tel type d'activité, une fois l'opération de lancement achevée et son financement épuisé. Moteur d'initiatives, l'intervention n'est souvent pas suffisamment longue et profonde pour créer les conditions d'une continuation de l'activité culturelle engagée. Le travail de l'agence "Faut-Voir", réalisant la collecte de la mémoire des quartiers, de ses talents, à travers ateliers de photographie, d'écriture, de mise en forme, avec le concours de professionnels, débouchant sur des albums de quartier, dévoile de la même manière que celui de Catherine Boskowitz les ressources potentielles de ces cités, mobilise les habitants autour d'un projet valorisant des aspects méconnus d'eux-mêmes et de leur quartier, sans que pour autant il y soit donné la suite indispensable : on le sait la création, le travail culturel demande des moyens que les villes et les sponsors accorderont bien plus généreusement à un orchestre philharmonique très déficitaire qu'à des groupes de culture non conformiste et d'existence éphémère.

Liaison avec la ville

Mais, par ailleurs, les 4000 de La Courneuve sont également intéressants pour la nature et l'ampleur des travaux de restructuration urbaine et architecturale qui y ont été entrepris. En 1982 un concours avait été lancé, sous l'égide du maire, James Marson, pour redonner une cohérence à la ville, tailladée par les voies ferrées et les boulevards urbains, et réinscrire la ZUP des 4000 dans la cité. La réalisation des projets prendra pourtant bien du temps... La mort du petit Toufik, descendu d'un coup de fusil stupide le 9 juillet 1983, n'est sans doute pas étrangère à l'atterrissage de

l'hélicoptère du Président Mitterrand, lors de sa visite de la banlieue en compagnie de Castro et Cantal-Dupart. Des crédits seront alors immédiatement débloqués. Dans un premier temps, on a paré au plus urgent, en assurant le nettoyage de la cité et l'entretien des espaces verts, la remise en état des halls et la création de locaux-poubelles séparés des bâtiments. En réalité une goutte d'eau dans un océan incommensurable de dégradations dont on ne sait par quel bout le prendre. Il faut passer aux grands moyens. Nous arrivons alors au 18 février 1986, date nationalement mémorable de l'implosion de la barre "Debussy", immense muraille interposée entre les 4000 et le reste de la ville. A son emplacement, on va construire l'exact contraire de cette architecture répétitive, qui étalait sa rectitude sur deux cents mètres de long et quinze étages de hauteur. Ce sera la rue de l'Orme seul : elle remplacera le chemin que s'étaient frayés les habitants, sur une ancienne tenue maraîchère, pour atteindre la gare du RER. Aujourd'hui construite, cette rue urbaine est bordée de petits immeubles collectifs conçus par Catherine Furet. Ils ne dépassent pas cinq étages et protègent quelques maisons individuelles situées en retrait. La rue est ponctuée par une petite placette dont l'angle, par le retour des immeubles, marque bien le dessin et l'échelle familière. Des commerces et un café y sont installés.

Autre élément architectural créant la continuité des 4000 avec le reste de la ville et sa liaison avec la capitale, la gare remodelée et prolongée par la couverture de l'autoroute de ceinture A 86. Plus loin sur les grandes barres, qui, sœurs de "Debussy" et comble de l'ironie, déclinent le Panthéon de l'art français, telle que "Balzac", l'architecte Laurent Israël crée des transparences, pour casser l'immense ombre portée de l'immeuble et inscrire dans la monotonie des travées industrialisées de grandes fenêtres définissant un repère et un élément d'identification pour l'habitant. En rez-de-chaussée, les appartements désaffectés ont été remplacés par une galerie ouverte. Au pied des immeubles de l'espace François Villon, irrespectueusement appelé le "couscous" (parce qu'habité majoritairement par des maghrébins), ensemble de constructions relativement peu élevées, on a créé des jardinets en prolongement des appartements du rez-de-chaussée et des loggias aux étages supérieurs. Toutes ces interventions restent pour l'instant parcellaires et chaque réhabilitation en appelle d'autres, donnant ainsi la mesure de l'immensité du travail à entreprendre.

Auto-évaluation

A Grande-Synthe, c'est précisément pour interroger la cohérence issue de la multiplicités de ces actions qu'a été réalisée une auto-évaluation, cinq ans après l'engagement de la procédure DSQ. L'état d'esprit actuel ne se résume pas simplement à prendre des initiatives, à mettre en route des projets ; il faut aussi vérifier, dans la réalité, le bon accomplissement des objectifs définis au départ de l'opération. Grande-Synthe est le premier site DSQ à avoir réalisé cette démarche d'évaluation qui tend aujourd'hui à se généraliser.

Nous avons parlé dans un chapitre antérieur de cette ville surgie des terres maraîchères d'un village de la banlieue de Dunkerque, de la ZUP qu'elle partage avec Petite-Synthe et qui porte rapidement sa population à 18 000 habitants dans les années 1975. A l'origine de cette urbanisation foudroyante, l'implantation d'Usinor. Et très vite la crise dans la production de l'acier, le chômage qui s'accroît d'année en année et qui, par dégraissages successifs de 500/1000 emplois, frappe les sidérurgistes, qui sont en même temps les habitants de Grande-Synthe. La municipalité, conduite par René Carême, un syndicaliste d'Usinor qui n'a pas cessé de combler les vides de la ZUP en y créant les équipements absents, est l'une des premières à décider, en accord avec l'Etat, la démolition de certains immeubles désertés qui contribuent à transformer la ZUP en un véritable paysage de désolation. Ce sera aussi l'une des premières décisions du DSQ, difficile à prendre, car les prêts à long terme de l'Etat ne sont pas encore totalement remboursés. Cette mesure constitue pourtant le passage obligé vers ce qui est l'objectif principal du DSQ : donner à la commune une véritable identité de ville, en créant une centralité qui n'existe pas. Le territoire communal est une somme de quartiers sans liens organiques, avec une forte densité de construction là où sont concentrés les collectifs de la ZUP. La restructuration urbaine associe par conséquent un programme d'équipements, développé autour de la Maison communale, appellation rénovée pour la nouvelle mairie, et un programme de destruction et de réhabilitation. Implantées au centre de la commune, la maison communale et la place qui l'accompagne cassent la rectitude de la nationale qui faisait auparavant de Grande-Synthe une simple traversée de faubourg avant d'arriver à Dunkerque. A proximité sont prévus un ensemble d'équipements culturels également inscrits dans le DSQ : la médiathèque, un bureau de poste, un centre de santé. L'ensemble retrouve une figure et une échelle urbaines qui se substituent à l'affligeante banalité du centre commercial antérieur. Le programme concomitant de destructions et de réhabilitations permet de faire tomber la vacance de 20 à 13% entre 1982 à 1988, en introduisant par exemple des solutions adaptées à la présence de grandes familles d'origine étrangère, maghrébine la plupart du temps, dans les immeubles. Des logements à entrée indépendante sont ainsi restructurés dans le bout des barres, et un programme de maisons individuelles apporte un autre type de solution au même problème, en détendant des rapports de cohabitation quelquefois difficiles. Un programme de traitement des espaces extérieurs, par un fleurissement systématique, contribue également à la revalorisation d'espace initialement fort banals.

Mais là aussi la restructuration urbaine, si essentielle soit-elle pour cette commune, dont la ZUP faisait l'essentiel du cadre bâti, ne constitue qu'un volet du DSQ. D'autres actions figuraient parmi les 40 mesures initiales de l'opération, regroupées dans l'action culturelle, l'action éducative, l'action sociale, l'action auprès des jeunes, l'action en faveur de la santé. Le bilan publié est extrêmement lucide, sans complaisance et constitue en lui-même un facteur d'association plus large des

habitants à la procédure DSQ. Ainsi mesure-t-on mieux, par exemple, l'impact réel de la ZEP, la difficulté à établir la relation avec les parents, notamment avec les familles ouvrières : celles-ci ne parviennent pas à dépasser leur appréhension de l'institution scolaire, comme symbole de leur propre situation d'échec ; on mesure mieux, autre exemple, l'effet des aides sociales, et leur ambiguïtés : dans une situation de perte d'emploi vécue sur le mode de l'irréversibilité, elles engendrent un réflexe d'assistance envisagée à titre permanent. Cette dernière réalité entraîne alors, dans le cours même du DSQ, l'initiative d'une action économique non prévue dans le projet initial, elle-même encouragée par ailleurs par la tenue en septembre 1984 du Forum national "Quartiers et développement économique". Mais cette action fait apparaître elle aussi la difficulté de penser le problème à la seule échelle de la commune et la nécessité de l'envisager au niveau de l'agglomération.

A Grande-Synthe, le dispositif de développement social, expérimenté progressivement, a fonctionné véritablement comme un laboratoire d'exercice de la démocratie communale à l'échelon des quartiers, nécessitant une étroite concertation entre les élus, les agents de développement et les autres partenaires, qu'ils soient habitants, militants d'association ou partenaires institutionnels, représentants des offices HLM, de l'éducation nationale, de l'administration de la santé, etc. D'un quartier à l'autre, les problèmes diffèrent, obligeant constamment à prendre appui sur la réalité du terrain pour définir des solutions. Le rapport d'évaluation explique ainsi très bien comment une régie d'auto-réhabilitation, fondée sur le mode associatif par des ouvriers d'usine en préretraite, constitue dans tel quartier la forme de la solidarité populaire, tandis que dans tel autre cette solidarité se construira sur la base d'un réseau de relations ethniques.

On s'aperçoit qu'en fin de compte chaque DSQ invente les formes adaptées à la situation concrète du quartier, même si la procédure étatique et l'échange d'expériences tendent à favoriser l'adoption de cadre commun d'intervention. Les Minguettes, La Courneuve, Grande-Synthe constituent autant d'expériences locales originales qui ne peuvent résumer à elles seules la totalité des propositions imaginées et mises en œuvre dans les 300 DSQ désormais engagés.

En conclusion il faut redire que la commisération qui accompagne souvent le regard extérieur sur ces quartiers et les commentaires journalistiques produits lors des incidents qui y éclatent, n'est guère de mise à propos de ces quartiers et banlieues, de ces quartiers dans ces banlieues. Elle est peut-être justement le regard des grandes villes sur ces formations urbaines de la marge qui ont commencé ou commencent à construire, à partir de leur territorialité morcelée, une identité auparavant équivoque. Cette identité est certes encore fragile, mais riche, aussi, de la vie de ces populations, souvent industrielles, progressivement installées dans ces couronnes urbaines et désormais frappées par la crise, elles et leur descendance, comme elle frappe aussi les

nouveaux prolétaires venus suppléer une force de travail industrielle insuffisante pendant les "Trente glorieuses". Le mouvement des villes de banlieue est précisément cette foi dans les ressources de ces villes de la marge, de leurs territoires encore largement vierges, de leur cadre bâti disponible pour de nouveaux projets, et de leur population, en particulier leur jeunesse, disposée à l'initiative et à l'aventure, gisement scandaleusement inemployé d'intelligence et de créativité.

Finalement les opérations DSQ constituent un cadre assez favorable à la mise en valeur de ces ressources, cadre national certes, donc incitation centrale, mais suffisamment souple pour jouer le rôle de détonateur des énergies locales et permettre leur épanouissement. Sans que cela autorise toutefois un enthousiasme débordant : la spontanéité n'est pas d'évidence dans des quartiers où le lot commun, pour beaucoup, depuis des années, a consisté dans la survie, l'isolement, le retard scolaire. Le dévouement des maires, leur mobilisation, les compétences des travailleurs sociaux, celle des chefs de projet et des équipes opérationnelles sont souvent encore inspirés des techniques philanthropiques de l'assistance, d'autant que les vieilles structures de solidarités populaires, syndicales, associatives ou informelles, mode d'autonomie des groupes sociaux dominés, ont eu tendance à s'effriter, quoique compensées d'une manière heureuse par les réseaux de solidarités familiales et ethniques, en particulier chez les immigrés. Ainsi se trouve-t-on face au paradoxe que les DSQ, qui veulent faire des habitants des acteurs du développement, et rompent de cette façon avec le charisme de l'Etat-Providence, travaillent avec un tissu social qui a tendance à se défaire, ouvrant le risque permanent de substitution du technicien et du politicien à l'habitant. En dépit de ce danger, les DSQ restent un champ d'expérimentation considérable pour le développement local, disposant ainsi d'une éthique qui, partant du potentiel des quartiers, le fait éclore, le lie à l'ensemble de la ville, éthique qui doit aussi leur renvoyer, tôt ou tard, une partie des fruits du développement global de l'agglomération, voire de la nation, elle-même envisagée dans la perspective d'intégration européenne.

ORIENTATION BIBLIOGRAPHIQUE

Hubert DUBEDOUT, *Ensemble, refaire la ville*, Paris, La documentation française, 1983.

Collectif, *Banlieues fragiles*, Paris, CCI/Centre G. Pompidou, 1984.

H (revue de l'Union nationale des HLM), *Banlieues 89, 73 projets pour faire la ville*, Paris, n° 95, avril 1984.

H (revue de l'Union nationale des HLM), *Banlieues 89, les 140 projets de la deuxième session*, Paris, n° 100, oct. 1984.

Association Ville et Banlieue, *La ville reconquise*, Paris, La documentation française, 1985.

Collectif, *Cultures périphériques*, Paris, CCI/Centre G. Pompidou, 1985.

L'Architecture d'Aujourd'hui (revue), *Banlieue*, Paris, n° 259, oct. 88 (Sous la direction de

Roland CASTRO), *Lumières de la ville, vers une civilisation urbaine*, Paris, Banlieues 89, 1989.

Délégation interministérielle à la ville, *Demain la ville*, Paris, 1989.

CHAPITRE 12

L'ARCHITECTURE, L'URBANISME ET LA VILLE

L'illusion des villes rationnelles - L'inversion des valeurs urbaines - Architecture du signe ou architecture du sens ? - La ville globale - Post-modernisme et néo-modernisme - Le marketing urbain - L'emballage architectural - Retour des utopies futuristes : attention à la chute ! - Architecture urbaine ou œuvre d'auteur ? - Banlieue et requalification urbaine.

L'urbanisme et l'architecture apparaissent des préoccupations majeures de la fin de ce siècle. Ce que nous avons dit précédemment de l'élan des villes, des effets de la décentralisation, des maires-entrepreneurs, de la compétition entre les villes, n'est pas sans effet sur l'attention portée au cadre de vie urbain, à toute une emblématique urbaine dans laquelle l'architecture et l'urbanisme occupent, dans notre univers du signe, une place essentielle. En réalité, comme tout basculement culturel, cette nouvelle sensibilité trouve sans doute son origine dans la contestation d'un ordre antérieur, l'ordre quantitatif de la société de production fordiste des années 50. Le progrès technique, comme le progrès social et culturel, s'y mesurait au nombre de voitures mises sur le marché, au nombre de logements achevés et au nombre de disques noirs vendus. C'était le temps de la ville-machine comme celui du logement-machine à habiter préconisé par Le Corbusier. Il semble qu'aujourd'hui nous en sommes au temps de la ville signifiante, de la ville-message, à moins qu'il ne s'agisse de la ville-mirage. En tout cas si la ville a des choses à dire, on doit s'interroger pour savoir si, toute communicante qu'elle veuille être, la ville est véritablement ville à vivre. Nous avons vu qu'elle ne l'était pas pour tout le monde, loin de là, et il semble que sur ce plan une régression ait véritablement eu lieu. La ville quantitative, la ville-machine des années 50-70 était une ville pour tous, elle était en quête de cet objectif dans sa vaste entreprise de réalisation des ZUP et il fut sans doute atteint dans les années 75, lorsque la crise économique fit son apparition. Ville pour tous certes, et il faut que nous l'admettions, mais au prix d'une médiocrité dont on mesure mieux aujourd'hui les conséquences. Médiocrité conceptuelle autant que médiocrité opérationnelle. La ville fonctionnelle est apparue une aberration : l'intention même de cette ville rationnelle était un mythe, il participe de tous ceux qu'a nourri l'esprit de système depuis qu'il existe, depuis que l'homme s'est mis en tête l'idée de remplacer Dieu et l'architecte-urbaniste ou le politique de devenir le démiurge de notre monde chaotique. C'est l'invraisemblable prétention d'une science et d'une technique du développement urbain qui voudraient manipuler la société et ses établissements humains comme certaines applications des sciences de la nature. Ces dernières ont,

avec les conséquences souvent graves que cela a entraîné et continue d'entraîner, manipulé et gaspillé les ressources de la planète pour les mettre au service de projets qui ne sont pas toujours allés dans le sens du progrès. La rationalité des années 1960 a péché par excès de certitude dans sa capacité à maîtriser le monde, elle a nourri une invraisemblable prétention à dominer la nature et l'homme, à croire qu'ils peuvent se soumettre sur décret et être ramenés à la raison, une raison qui précisément ne tenait pas compte de l'irrationnel, de l'imprévisible, du spécifique, de l'aléatoire. Comme le disait Henri Lefebvre, une pensée bureaucratique, analytique, strictement occupée à couper, découper, à assigner des places aux choses réduites à leur élémentarité, une décomposition mutilante de cette complexité chère à Edgar Morin, visant à la soumettre à un ordre qui considère le simple comme l'essence du monde.

L'illusion des villes rationnelles

Ainsi les villes ont-elles été pensées comme des corps mécaniques, à la limite comme le corps physique de l'être humain, et débarrassé des affects, précisément de tout cet insondable qui n'obéit à aucune règle établie, connue, codifiée, susceptible de réagir aux stimuli de l'homme démiurge. La ville fonctionnaliste a circulé, irriguée qu'elle a été par un réseau de routes pensées comme un système de circulation du sang, avec ses embouteillages-cholestérol, bref la ville a produit les fonctions avec lesquelles la Charte d'Athènes la caractérisait par ailleurs : en plus de circuler, travailler, se reposer, se recréer. A l'instar des "usines" biologiques de l'homme, que la médecine occidentale a elle aussi englobé dans des concepts empruntés au monde mécanique et industriel (l'appareil digestif, l'appareil cérébral, l'appareil respiratoire), la ville moderne a eu ses zones industrielles et tertiaires, un tertiaire réalisant des tâches de commandement, du genre la "tête" Défense, véritable centre nerveux distillant ses ordres aux multiples entreprises et sociétés de fabrication, traitement, transformation, commercialisation, distribution, implantées dans des "zones" spécialement affectées à ces fonctions. Au bout de cette chaîne instrumentale, de tous ces rouages clairement localisés, aux attributions strictement délimitées, il y a les "cellules" de logement, rassemblées dans des zones d'habitation ; curieuse métaphore que celle de la cellule, ambivalente, suggérant tantôt la prison, la cage à lapins dans laquelle les gens se sont sentis bientôt enfermés, là était la perception des habitants, tantôt le tissu biologique, musculaire en particulier, avec ses innombrables cellules élémentaires, manifestation surprenante d'une organisation en apparence simple de la matière, inerte ou vivante, dont les grecs eux-mêmes (Héraclite) avaient eu l'intuition. C'était là la vision des architectes et des urbanistes, moulés eux-mêmes dans la conception mécaniste et biologique simpliste de la pensée scientifique du XIX^{ème} siècle. Cette conception dont les hommes ont voulu faire une instrumentalisation ambitieuse, à la fois réaliste dans certaines de ses entreprises, mais terriblement prétentieuse dans un certain nombre d'autres, n'a pas résisté à l'épreuve de l'expérience : sa matérialisation dans la politique urbaine, dans la

programmation urbanistique et dans la production du logement n'a pas fait long feu. C'était oublier que la nature n'est pas aussi docile qu'il y paraît, qu'au lieu de lui faire rendre raison d'hypothèses tronquées, l'homme devait plutôt entrer en dialogue avec elle, en faire un partenaire et non plus un exécutant. Et ce qui se révélait ici dans le domaine des sciences de la nature s'avérait encore plus évident pour la gestion des affaires humaines, dont la ville, si technique soit-elle en apparence, est l'une des expressions les plus caractéristiques. On ne peut régenter à sa guise des populations abstraites, simplement considérées comme des catégories comptables que l'on aurait à doser et à répartir dans l'espace en fonction de l'âge, du revenu, de la taille familiale. L'homme, le groupe social avaient des actes et des comportements prévisibles, mais ils avaient aussi des conduites largement imprévisibles, ils étaient capables de retournements inattendus. La recherche de la liberté par l'homme ne pouvait se réduire à sa maîtrise de la nature par les progrès scientifiques et technologiques, elle s'étendait à la conquête de sa liberté dans la vie sociale, œuvre de toujours et jamais achevée, y compris dans le miracle-mirage d'abondance de la société de consommation. Ici l'homme avait à conquérir sa liberté de consommateur, en face d'une production qui transforme la satisfaction de ses besoins en croissance ininterrompue de la vente, sa liberté de citoyen et de citoyen dans la gestion de l'urbain qui prétend disposer de son corps dans un logement conçu pour le discipliner et dans un système de transports qui le contraint d'emprunter des galeries de taupes pour le conduire à son lieu de travail. La ville fonctionnelle avait oublié l'irrationalité du système dans lequel elle intervenait : celui de la société capitaliste, dite aujourd'hui libérale, de ceux qui en détiennent le pouvoir par l'économie et de ceux qui, en plus de leur propre irrationalité, subissent les logiques irrationnelles des dominants. La rationalité ne serait-elle plus alors qu'une vaine entreprise dans un océan d'illogisme ? Longtemps assumée par l'Etat qui recollait les morceaux de vaisselle cassée, aidé par les lumières de hauts fonctionnaires aussi dévoués qu'idolâtres à l'égard de la raison [d'Etat], elle a laissé se déployer les logiques libérales, moyennant quelques interventions de rééquilibrage, dans la sphère de l'entreprise financière, industrielle et commerciale, et pris en charge la rationalité de l'urbain sans véritablement mesurer comment ces deux mondes pouvaient marcher de concert. Au moins ce mélange de liberté surveillée et de rationalité providentielle a-t-il eu plus de réussite que la rationalité intégrale qui a prétendu orienter les pays du socialisme dit réel.

L'inversion des valeurs urbaines

En tout cas la ville rationnelle de la Charte d'Athènes, et ses applications dans les grands ensembles, dans les rénovations centrales, dans le découpages en zones monofonctionnelles a rapidement fait apparaître ses limites, incapable de retenir ses populations dans les "cellules" de ces monuments d'habitat qu'étaient les ZUP et autres cités radieuses. Tout y était inversé : elle célébrait le triomphe du logement social dans des barres hautes de quinze étages et longues de quelque quatre cents

mètres et faisait de l'édifice culturel, ou de l'annexe de mairie, de la maison de quartier, du centre commercial ou de l'école, un petit objet rabougri et terrorisé par le gigantisme des tours et des barres qui l'entouraient. Un renversement complet de la culture urbaine qui avait de tout temps mis le logement, l'immeuble d'habitation comme la maison, en rapport de subordination, par sa position comme par sa taille, vis à vis de l'édifice communautaire, cathédrale, mairie, théâtre, école. Un renversement dont on aurait pu penser qu'il valorisait aussi les habitants de ces grands ensembles, en en faisant les habitants-héros d'un retournement de l'histoire : celui du triomphe du quotidien sur l'extraordinaire, de l'homme de la rue devenu homme du logement de masse sur les institutions du pouvoir. En réalité, l'homme moderne n'était pas dupe de cette supercherie : le triomphe monumental du grand ensemble exprimait non celui de l'habitant, mais celui de l'entreprise publique du logement de masse, de la buro-technocratie qui avait gagné un pari de générosité existentielle, consistant à donner à chacun un toit, sans se préoccuper plus que de besoin de la valeur pratique et culturelle de l'abri. L'homme du grand ensemble, du moins celui qui le pouvait, avant que n'arrive la crise, quitta la ZUP pour ce qui avait toujours peuplé son imaginaire : la petite maison. Elle, précisément avait le toit concret, à deux pentes bien réelles, que les promoteurs du grand ensemble, dans leur désir généreux de donner un toit à chacun, avaient oublié dans le dessin des immeubles. Ils allaient ainsi retrouver les repères d'un village, excédés par l'indifférence des cellules répétées à la chaîne dans ce monument d'habitat social qui n'avait de sens que pour les architectes et les urbanistes, en reconstituant, vu d'avion, dans ces plans de masses où prétendait s'introduire l'art de la composition, les abstractions géométriques de Mondrian ou de Malevitch. Ces ensembles disaient aussi leur mépris de la ville historique, en l'ignorant, se plaçant administrativement, mais aussi délibérément à l'écart d'elle, jouissant presque de l'existence de barrières modernes : périphériques, bretelles et autres autoroutes, qui les protégeaient de la contamination de l'"anarchie pavillonnaire" et de la contagion des "immeubles-taudis" de la ville ancienne. On en mesure aujourd'hui tous les effets néfastes : la crise, le chômage, le changement de population des grands ensembles n'expliquent pas à eux seuls la faillite de ce modèle architectural ; lui-même est l'expression d'une culture bureaucratique, dirigiste, d'une "science du logis", comme disait Le Corbusier, qui avait le projet de soumettre l'homme au moule de la "machine à habiter", à la pédagogie du "poème de l'angle droit", de l'homothétie géométrique comme productrice de l'homogénéité sociale, qui avait le projet de réduire en lui toutes les survivances des cultures archaïques qui allaient de la soupe au choux à l'usage hérité de l'armoire normande. Le réinvestissement des quartiers anciens, la reconquête et la gentrification de ces immeubles que condamnaient le Mouvement moderne illustrent à contrario la faillite du modèle du grand ensemble, et le jour n'est pas arrivé où l'on en fera des quartiers néo-résidentiels, comme les quartiers anciens dégradés autrefois et encore aujourd'hui abandonnés provisoirement aux populations les plus pauvres.

Architecture du signe ou architecture du sens ?

La ville actuelle a-t-elle définitivement rompu avec l'urbanisme technocratique, avec cet urbanisme étatique et officiel qu'a finalement été l'architecture du logement conceptualisée par le Mouvement moderne ? C'est vraisemblable. A la prouesse technique qui s'investissait dans la production industrielle du nombre et dans le gigantisme des immeubles, se substitue désormais une architecture du signe, du message édilitaire, résurgence d'une fonction symbolique de l'architecture qui était quasiment née avec la ville et marque l'imaginaire urbain, incarnée par la Tour de Babel comme par l'Acropole d'Athènes. Le logement se fait pour sa part, en général, plus modeste, s'incruste dans les interstices de la ville, revient dans son giron, occupe les "dents creuses" du tissu urbain, tire les leçons du gaspillage des ZUP en sols et en réseaux et des extensions pavillonnaires à l'américaine qui ont représenté, heureusement stoppées par la crise, l'illusoire alternative d'un système habitat / automobile / autoroute à l'aberration des grands ensembles. La ville aussi se répare au lieu de ne résoudre sa croissance démographique et économique que par l'extension spatiale ininterrompue. A la ville gaspilleuse s'est substituée la ville économe : le foncier se fait désormais plus rare et les terres vierges impliquent installation d'équipements nouveaux, accroissement des distances et extension des réseaux. On se rend compte que la performance ne peut tout résoudre : la production concentrée du logement a engendré de l'impensable, l'ordre rationnel a produit du désordre social. L'accroissement de la vitesse des transports comme la multiplication des voies automobiles donnent l'illusion de distances raccourcies alors que l'extension de la ville les a accrues. La confiance aveugle dans la performance bute de manière incessante sur des difficultés nouvelles. Il faut alors introduire une nouvelle rationalité qui prenne en compte les "économies d'échelle", les vertus du petit, du maîtrisable, du "convivial" illichien, du réparable.

La ville globale

La ville autrefois pensée de manière fractionnée est désormais envisagée d'une manière globale. La décentralisation, le nouveau pouvoir des maires, les missions nouvelles des villes dans le fonctionnement économique de la société et du territoire y ont contribué. Dans le contexte des "Trente glorieuses" l'obsession de la modernité urbaine engendrait une ignorance et une indifférence vis à vis des parties anciennes de la ville, promises à la démolition ; on pensait allègrement le déplacement du centre de la ville dans les quartiers rénovés ou les grandes opérations immobilières de bureaux (la Défense fit partie de ces nouvelles centralités). L'attention n'était véritablement portée qu'à ces extensions nouvelles, témoins de la modernité urbaine. A cette vision excluante, s'ajoutait une conception morcelée de la ville, conforme au dogme du zonage, disposition commode de répartition des différentes fonctionnalités de la ville : à l'entreprise privée, les zones industrielles ou de bureaux, au public, les

zones d'habitat aidé. Conception cohérente en regard de l'importance que représentait le logement dans l'effort de l'Etat, et relativement au pouvoir que ce dernier détenait sur les villes et les maires en disposant des aides à sa construction. Désormais, avec l'importance donnée au développement local conjointement à la perspective de l'intégration européenne, domine la conception d'une ville pensée dans sa totalité, comme un "artefact" culturel global, pour reprendre une idée empruntée par l'architecte Aldo Rossi à Claude Lévi-Strauss. Ainsi est-elle considérée comme un être culturel vivant, constitué de parties anciennes et de parties plus récentes, nous pourrions dire aussi, en nous laissant entraîner dans les métaphores biologiques et anthropomorphiques qui caractérisent la pensée urbaine, comme un être vivant ayant des membres malades et d'autres sains. Il y a là, dans cette tentative d'envisager globalement la ville, une volonté qui s'oppose à la ville à deux vitesses, s'efforce, à contre courant de l'évolution économique spontanée stabilisant une fraction d'actifs et précarisant une minorité sans cesse plus nombreuse, de recoudre un territoire urbain où des îlots menacent de devenir ghettos.

Entre l'intention et l'évolution réelle il y a en réalité une distance considérable. On pourrait se demander si la globalité souhaitée et mise en œuvre ne se diffracte pas elle-même en un urbanisme et une architecture du pauvre d'une part et du riche d'autre part. Un examen attentif inviterait à le penser : on répare dans les périphérie les ensembles monumentaux d'habitat social en ravalant, réhabilitant et réaménageant, tandis que des projets prestigieux et coûteux s'édifient dans les centres. C'est là un aperçu immédiat de l'architecture publique, celle qui est réalisée par les villes ou aidée par l'Etat. Il en sort quelquefois des figures qui font exception, comme peut l'être le projet Antigone de Riccardo Bofill à Montpellier ou celui qu'il a construit à Marne-la-Vallée. Logements à prétention sociale qui se veulent être "Versailles pour le peuple", une nouvelle manière de monumentaliser le logement en y introduisant ici les règles esthétiques du classicisme : axes de composition, introduction des ordres, pilastres monumentaux, corniches prométhéennes... Cette remémoration-pastiche des canons classiques a fait beaucoup de petits dans les quelques opérations nouvelles de nos villes, en particulier dans les projets de promotion privée qui se sont multipliés et illustrent la bonne santé des catégories supérieures en France.

Post-modernisme et néo-modernisme

Riccardo Bofill est à cet égard l'architecte-symbole des années 80, celui dont le renom international est le plus large et celui dont le talent est le plus discuté dans la profession elle-même. La critique architecturale a inscrit son travail dans la mouvance du post-modernisme, tentative avortée de structuration d'un courant alternatif au Mouvement moderne. En fait cette tendance esthétique n'est jamais parvenue à formuler un projet autre que son opposition aux thèses du Mouvement moderne et

l'esprit du temps n'est plus à l'organisation de mouvements esthétiques sur la base d'une doctrine comme a pu l'être la Charte d'Athènes. Le Mouvement moderne doit d'ailleurs beaucoup de son existence à Le Corbusier, à son credo dans la société machiniste, à sa capacité à remuer ciel et terre dans le monde des institutions, à son inépuisable sens polémique et à ses amitiés dans les milieux intellectuels et politiques. On ne peut oublier que la Charte d'Athènes, cet hymne à la ville moderne, à la rationalité totale de l'ordre urbain, est parue avec une préface de Jean Giraudoux, pendant l'occupation, et qu'elle fut en partie appliquée par Eugène Claudius-Petit, dans un contexte de production fordiste qui lui fit perdre son peu de substance humaniste. En théorie la Charte d'Athènes était l'ignorance, voire la négation du passé urbain, en pratique elle fut une réelle menace que seule la crise des années 75 parvint à stopper. Mais la contestation des dogmes corbuséens apparut bien avant, dès les années 65, comme expression culturelle, non sans rapport avec le mouvement de mai 68, de la remise en cause d'un progrès technique totalement salvateur. Les années 75 introduisent ce retour attentionné aux valeurs de la ville traditionnelle, à l'architecture urbaine, à l'histoire et à la valeur signifiante de l'architecture. Non que le Mouvement moderne n'ait été quelque part empreint d'une esthétique signifiante : son rejet de l'ornement, son amour de l'orthogonalité, sa foi aveugle dans la technique et l'industrialisation, son obsession de la grande dimension, de la verticalité et de la répétition constituent le message industriel qu'il proposait à l'organisation de l'espace, au cadre de vie des hommes. Au nom d'une égalité de l'homme social, il n'a fait que produire une identité vide de contenu, en fait de l'anonymat, une raison perdue dans l'idéalisation du "même", dans les kilomètres de barres et de tours dont il a affligé la totalité du territoire. En fait un trop plein de sens industrialiste et technocratique qui aboutit à la négation de l'humain, de cette identité formée d'une multitude d'altérités, qui selon la belle formule de Rimbaud fait que "je est un autre", que l'égalité du droit au logement ne peut se concevoir sans une grande diversité de modes d'habiter.

Précisément la critique des architectes post-modernes, ou désignés comme tels, est dirigée contre cette industrialite obsessionnelle, contre l'anti-passéisme systématique, contre le purisme ascétique du Mouvement moderne. L'américain Robert Venturi affirme l'impact de l'image, la force du vernaculaire, la valeur identitaire du décor ; la maison est un "abri décoré", dit-il, en prenant l'exact contre-pied du dogme moderniste selon lequel "l'ornement est un crime". L'italien Aldo Rossi rappelle pour sa part que la ville dans sa globalité est une œuvre d'art, qu'elle est singulière, unique, qu'il existe un "génie du lieu" qui plonge ses racines dans un passé dont l'origine nous échappe, mais dont la ville est le premier témoignage visible. Sa réflexion n'est pas sans recouper celle de Léon Krier, favori du Prince de Galles, qui milite pour la reconstruction de la ville européenne, voire même celle de Bofill. Mais en dépit de ces convergences, le post-modernisme n'a pas de doctrine unitaire ; il apparaît au contraire profondément divisé et l'embellie des années 85-90 a favorisé le

retour d'un néo-modernisme. Parallèlement l'envahissement du "star-system" encourage un individualisme forcené qui trouve souvent les moyens de son affirmation dans le dénigrement des concurrents. Le Corbusier était leader, chef de file, avant d'être individualité et vedette. Il y avait en lui comme une identification au chef d'entreprise, au chef de parti ou au chef religieux, qui coïncidait parfaitement à la mission modernisatrice que devait remplir, selon son point de vue, l'architecture. Aujourd'hui les architectes se perçoivent avant tout comme des artistes : "Salut les artistes", tel était le titre d'un article du *Nouvel Observateur*, à la fin des années 1980, se réjouissant du renouveau de l'architecture. Désormais ils produisent une œuvre sans autre doctrine que la leur, exclusive (en principe) de l'influence des autres (excepté les grandes figures du passé récent), au contraire préoccupée de se démarquer des œuvres voisines. Giscard d'Estaing s'inquiétait dans les années 1975 de l'inexistence d'architectes français de renom international ; il peut aujourd'hui se réjouir : les architectes français les plus en vue font désormais jeu égal avec les anglo-saxons et les italiens, maîtres incontestés de la renommée architecturale. La France des Mansart et autres Gabriel revient sur le devant de la scène, alors que la puissante Allemagne, dont le corps des architectes se confond bien plus avec celui des ingénieurs, reste dans l'ombre d'un travail architectural bien plus soigné, mais bien moins marqué par le souci d'originalité.

Le marketing urbain

On assiste alors à une double conjoncture : d'une part, comme nous venons de l'évoquer, la renaissance d'un néo-modernisme et le déploiement d'un vedettariat architectural et, d'autre part, l'apparition de la part des villes, aiguillonnées par l'actuelle compétition urbaine, d'une demande d'architecture marquée du sceau de la qualité, voire de l'originalité, et d'une signature de renommée mondiale. Parallèlement, l'argumentation de la globalité architecturale de la ville semble perdre du terrain, bien que cette approche apparaisse toujours comme la seule possible pour enrayer l'éclatement de la ville. En effet le néo-modernisme contribue de plus en plus à la naissance de projets qui parlent avant tout de leur auteur, de son style, de la place de sa nouvelle réalisation dans une œuvre qui fera bientôt l'objet d'une somptueuse monographie, et tend à oublier totalement le contexte dans lequel elle vient s'introduire, celui d'une ville présente et vivante. L'architecte Claude Parent parle du "virus de Klein", faisant référence à ce peintre du "monochrome bleu" pris dans le piège de sa provocation, obligé de se réveiller chaque matin en se demandant ce qu'il allait devoir inventer pour surprendre puisqu'il avait fait du choc l'argument de son esthétique. Elle-même prise au piège des modes, l'architecture a depuis les années 75 changé d'habit plus vite que son ombre, un projet n'est pas réalisé qu'un nouveau style se met déjà à triompher. Ainsi est-on passé en quelque temps de l'approche contextualiste du projet vedette de l'Institut du Monde Arabe (TMA) de l'architecte Jean Nouvel à l'indifférence acontextualiste de la Très Grande Bibliothèque

(TGB) de son confrère Dominique Perrault. L' "évidence" de ce dernier projet a convaincu le jury, mais cette évidence montre aussi l'impérialisme du signe, le simplisme métaphorique qui piège le regard : les quatre tours-livres ouverts qui remplissent la fonction de silos participent de ce symbolisme un peu naïf, de ce goût immodéré pour l'impact immédiat des formes, dans une société où le logo dispense d'une lecture trop longue. Cette sémiologie pratique déclenche des réflexes de consommation fondées sur la réactivation des signes de distinction. Le repérage du crocodile Lacoste livre en un coup d'oeil le signe d'un niveau social en même temps que l'adhésion à une éthique culturelle de la qualité et du bon goût : le coup d'œil dispense de la longue conversation qui permettrait de situer la personne en face de laquelle on se trouve. La société fonctionne ainsi aujourd'hui et les villes tendent à reproduire la même conduite de distinction, par laquelle elles mettent en évidence leur "image de marque", expression de leur aptitude à la performance. L'architecture y joue un rôle essentiel, comme le remarque lui-même le rédacteur en chef de l'"Architecture d'Aujourd'hui", François Chaslin, suggérant ainsi la naissance d'un véritable "marketing" urbain et architectural. Ce type de démonstration, au delà des architectures elles-mêmes et des têtes d'affiches qui contribuent à la création de ce nouveau spectacle urbain, entend bien sûr faire la preuve de l'excellence de l'équipe municipale et de la personnalité de son maire. Son inconvénient est sans doute de contribuer pour une part non négligeable à l'endettement des communes. Les projets retenus tendent en effet à donner dans le spectaculaire, l'héroïque ou le luxueux, ce que les architectes-vedettes qui les ont conçus s'attacheront à préserver avec toute l'énergie de leur notoriété, afin qu'aucune économie, entraînée par l'inévitable sous-évaluation initiale, ne vienne les "deshabiller". Déplus les communes doivent recourir à des concours, rendus obligatoires par la loi sur les marchés publics et l'obligation d'une qualité architecturale, voulue par la mission interministérielle pour la qualité des constructions publiques (MIQCP), concours en général internationaux et fort chers dès le moment où ils envisagent un dédommagement des candidats malheureux.

L'emballage architectural

Ainsi l'accent mis aujourd'hui sur la nécessité de développer la ville dans la perspective européenne, mais aussi de s'appuyer sur les hautes technologies comme seul créneau susceptible de créer d'une manière solide les emplois, encourage plutôt les maires à orienter leurs choix esthétiques vers des projets qui expriment cette vision futuriste de l'avenir de la ville. L'architecte anglais Richard Rogers, architecte lauréat, avec l'italien Renzo Piano, du concours pour le Centre Pompidou, ultime réponse architecturale hyper-fonctionnaliste et hyper-techniciste de la société d'avant la crise (le concours a été jugé en 1969), est encore le tenant le plus connu du style "high tech", de l' "architecture bicyclette", comme l'appelle malicieusement le néo-corbuséen Henri Ciriani, expression d'un style constructif qui pousse dans ses derniers retranchements la vérité et la beauté des technologies de pointe, rendant

transparent jusqu'au mécanisme d'entraînement des escaliers roulants. Or cet architecte, dont l'œuvre récente la plus spectaculaire est le siège londonien de la Lloyd, occupe une place de choix dans le must des architectes étrangers consultés par les maires des grandes villes. Il s'est ainsi vu confier récemment le nouveau Palais des Droits de l'Homme à Strasbourg, le palais des congrès de Lyon et, nous en avons parlé plus haut, l'étude en vue de la restructuration urbaine du port de Dunkerque, municipalité du Ministre de la Ville Michel Delebarre.

La surenchère *high tech* peut conduire les communes à prendre les risques les plus mal calculés ; Rogers est ainsi l'architecte d'un "usine-center" construit dans la banlieue nantaise de Saint-Herblain. Cet étrange bâtiment maté et haubanné est désormais abandonné de toutes ses surfaces de vente, à la suite d'une étude de marché mal conduite. La ville avait fait de l'opération urbanistique où était implanté le bâtiment réalisé par Rogers, Atlantis, l'atout d'une relance économique en faveur de l'emploi. Le déplacement d'un hyper-centre Leclerc, situé auparavant à la lisière d'une grande ZUP, était le point d'appui de cette zone d'affaires. L'architecte Jean Nouvel et sa collaboratrice Myrto Vitart étaient par ailleurs les élus du concours pour un centre culturel sur le même site, étrange mariage entre consommation et culture. Le projet proposait un cube noir, contrastant par sa couleur et la netteté de sa géométrie avec le béton blanc du Leclerc et les haubans de l'usine-center. Cette mystérieuse boîte noire, dénommée "Onyx", venait elle-même se planter sur l'enrobé noir d'un immense parking triangulaire, sensé symboliser les étendues macadamisées des banlieues. Tour de passe-passe ambigu que celui qui consiste à positiver esthétiquement la laideur des banlieues ; ici, pourtant, le macadam sublimé dans le dessin retrouve la triste réalité de ce gris très sombre qui fait la désolation habituelle des parkings. Sur cet espace relais de l'automobile et du caddie, la présence de l'écrin noir de la culture apparaît une incursion incongrue sur le terrain de la grande surface. Celle-ci, avec ses galeries marchandes, reproduit artificiellement les rues du centre-ville et n'est finalement qu'un ersatz pour les rurbains qui n'affrontent l'accès à la ville qu'exceptionnellement.

En tout cas ce projet montre à la fois les difficultés d'un projet urbanistique volontariste et la fonction que l'on attend de l'architecture pour apporter un supplément d'attractivité à l'entreprise urbanistique et économique. Il fait aussi apparaître le recours nouveau à l'architecture pour un type de programme qui, par le passé, se dispensait de toute préoccupation de qualité sur le plan esthétique. Désormais grandes surfaces et établissements industriels, parcs industriels comme technopoles recherchent dans le design architectural un support de médiatisation accrue pour leur activité industrielle ou commerciale. Ceci est encore favorisé par le fait que dorénavant les industries de pointe, industries propres, se mêlent étroitement dans les technopoles aux instituts d'enseignement supérieur, occupant ce qu'il est convenu d'appeler des hôtels industriels "intelligents". Le qualificatif a sa saveur et

reflète bien les orientations actuelles de l'aménagement foncier et de la promotion immobilière dans le domaine industriel. Il est d'ailleurs tout à fait frappant de constater que le modèle du genre aujourd'hui, l'hôtel industriel Berlier, construit dans le 13ème arrondissement de Paris par l'architecte Dominique Perrault, présente une grande parenté esthétique avec la projet de TGB : même rigueur géométrique des volumes, même recours intensif au verre dans la traitement des façades. Ce parti délibéré de la transparence, de la lisibilité de la structure métallique et de simplicité géométrique n'est pas sans rappeler le purisme technologique d'un grand maître de l'architecture moderne, Mies van der Rohe.

Retour des utopies futuristes : attention à la chute !

Au demeurant l'enthousiasme pour les hautes technologies et l'architecture *high tech* peut donner lieu parfois à quelques dérapages à peine contrôlés. La commune d'Hérouville-Saint-Clair s'est offert en 1988 un joli coup médiatique avec un projet de tour européenne bien vite rentré dans les cartons à dessins. Le maire de cette banlieue de Caen, François Geindre, l'un des anciens présidents de la Commission pour le développement social des quartiers créée par Hubert Dubedout, était pourtant jusque là mieux connu pour son action dans le domaine du logement social. Mais, en ces temps où il faut bouger pour rester "branché", François Geindre décide de créer dans sa ville "un événement d'architecture". Un entretien avec l'architecte italien Maximiliano Fuksas lui en donne l'occasion : on évoque cette absence de strates urbaines successives qui fait la richesse des villes anciennes et qui manque aux villes nouvelles. Une idée surgit alors de l'imagination féconde de Fuksas : puisque la ville moderne n'a pas le temps d'accumuler, provoquons cette accumulation avec l'architecture ! Beau concept dont la validité reste à prouver : l'accumulation peut-elle faire l'économie du temps et de l'histoire ? Mais laissons de côté ce retour à la plate réalité ; le "concept" est aujourd'hui un maître mot du travail de l'architecte et, à lui seul, il peut faire des miracles : l'art existe précisément pour faire la nique au réel et nous entraîner dans un univers de rêve.

Le conseil municipal d'Hérouville-Saint-Clair vote donc un budget pour procéder aux études architecturales. Fuksas met alors en fonctionnement son concept d'accumulation : la tour européenne sera l'addition, harmonieuse naturellement, des quatre projets de quatre architectes originaires de quatre pays européens. Vision quelque peu élitiste de l'Europe, mais, que voulez-vous, l'accumulation architecturale telle qu'envisagée par Fuksas a aussi ses limites ! Quoiqu'il en soit notre architecte italien sollicite du beau monde : l'Anglais William Alsop, l'Allemand Otto Steidle et notre Jean Nouvel national. Au premier est confiée l'étude du socle de la tour, qui contient des espaces d'accueil et de réunion, Fuksas et Steidle conçoivent les deux étages centraux de cette fusée européenne, l'un destiné à des bureaux, l'autre à des logements, et Nouvel couronne le tout d'un hôtel panoramique. Reste le lancement de

la fusée. Dès le début des études, la ville a limité son engagement : elle le proposera à des promoteurs privés ou à l'Etat, s'il souhaite étendre l'université. Dans tous les cas de figures, celui de la réalisation, comme celui de l'abandon, Hérouville se déclare gagnante. Dans le premier cas, "[le projet] constituera une victoire symbole pour les villes de banlieues, trop facilement oubliées des décideurs", dans le second, "ayant conquis la presse internationale, il fait connaître la ville bien au delà de ses frontières". Comme quoi, désormais, l'architecture chasse sur les terres de la pub...

En dépit d'un gros désir que le projet aboutisse, l'appel aux grands noms de l'architecture et à l'ambition européenne ne peuvent pas tout : le projet est abandonné en 1990. François Geindre en est donc réduit à se féliciter du "débat sur le centre ville" qu'a permis cette réflexion stimulante sur la tour européenne. Tout n'est pas complètement perdu pour les architectes, en particulier pour l'anglais William Alsop. Par ailleurs lauréat du concours pour l'Hôtel du Département des Bouches du Rhône, il se voit confier, à l'emplacement prévu de la tour mort-née, la réalisation d'un centre commercial d'envergure régionale. De la tour, symbole de l'ascension téméraire d'une petite ville de banlieue, on passe ainsi à un projet non moins futuriste dans sa forme, mais somme toute moins ambitieux quant à sa vocation et plus réaliste dans son projet économique. Au moins la forme construite de ce centre commercial bénéficiera-telle du désir d'architecture suscité lorsque la tour fit tant de bruit dans la presse. Il prolonge une attention réelle portée par Hérouville, depuis les années 85, au rôle de l'architecture dans la création d'une centralité. Ainsi la réalisation en 1987 de la "citadelle douce", due à l'architecte Eugène Léseney, avait permis l'ouverture, autour d'une place piétonnière, d'un ensemble intégré comprenant hôtel de ville, théâtre, logements, bureaux et commerces. En même temps qu'il marque l'intérêt renouvelé pour l'architecture, ce projet montre à quel point les sensibilités dans ce domaine peuvent changer d'une année sur l'autre, l'euphorie succéder à la modestie, l'utopie futurisante au réalisme local. La tour européenne de cent mètres de haut représente en effet une démarche tout à fait opposée à celle de la "citadelle douce". Celle-ci voulait "ancrer l'identité du lieu", tandis que l'autre propose un envol vers les rêves ambitieux que font naître l'Europe de 1993 et l'embellie économique de la seconde moitié de la décennie 80. Le style architectural de chacun de ces projets n'est pas sans exprimer cette différence de perspective.

Le projet de centre commercial, quant à lui, réajuste l'utopie aux dures réalités économiques d'aujourd'hui. Et de fait, il est avant tout pensé comme "réponse à une problématique à la fois urbaine et économique". Offrant 10 000 mètres carrés à des activités autres qu'alimentaires, il fera la liaison entre le pôle administratif de la "citadelle douce" et un hypermarché Carrefour relativement excentré comme il en existe beaucoup en banlieue, nous l'avons vu précédemment avec le centre "Atlantis" de Saint-Herblain. L'implantation de ces grandes surfaces est en effet plus généralement péri-urbaine, en raison des importantes réserves foncières qu'elles

exigent et de la proximité des nœuds de circulation qu'elles recherchent. Ici comme à "Atlantis", l'attraction de la grande surface alimentaire, qui s'exerce sur un rayon de sept kilomètres, est considérée comme un facteur favorable pour la réussite économique du nouveau centre commercial. Lui-même renforce la centralité d'Hérouville avec cette fois-ci une esthétique résolument futuriste. A défaut d'être la fusée européenne conçue initialement, ce centre commercial devient, aux dires mêmes de son auteur, "vaisseau spatial", Hermès plutôt qu'Ariane en quelque sorte !

Architecture urbaine ou œuvre d'auteur ?

Le vide des villes est-il un avantage pour créer de nouvelles architectures, comme le pense l'architecte d' "Euralille", Rem Koolhaas, ou au contraire une absence de repères et de références, voire la présence d'un non-espace rendant d'autant plus difficile le travail de suture sur les lambeaux dispersés de leurs corps blessés ? L'expérience semble plutôt accréditer la seconde impression. Bien des projets contemporains ont le souci de partir du contexte pour lui donner une nouvelle cohérence sans l'ignorer. C'est la démarche, entre autres architectes, de Jean Nouvel. Aujourd'hui semble pourtant se redéployer, à l'exemple de Dominique Perrault, une attitude inverse. L'incohérence des tissus périphériques ne mériterait que le mépris, et certains architectes y imposent alors une image forte qui est censée devenir l'élément de repère autour duquel peut se créer un sens nouveau. Au concept dans le contexte se substitue le concept sans le contexte. Il y a là, il faut bien l'avouer, l'abandon d'une modestie dont avait su faire preuve les architectes vis à vis de la ville au début de la crise. La poussée individualiste qui marque les nouvelles mentalités, le vedettariat outrancier qui l'accompagne et le discours autobiographique que développent certains architectes, plus préoccupés de leur œuvre que de la ville, ne sont naturellement pas étrangers à une telle argumentation. On peut se demander si, généralisée, elle ne risque pas de confirmer la tendance à penser l'architecture et l'urbanisme, non comme un ensemble d'édifices entrant en dialogue, mais comme une collection d'objets sans rapport les uns avec les autres. Dans ce sens le directeur de l'EPA (Etablissement public d'aménagement) de Saint-Quentin-en-Yvelines, Jean-Paul Alduy s'inquiète de la dislocation de l'espace urbain engendrée par la "logique professionnelle" des architectes qui les "oblige à se montrer". Contre une conception des villes nouvelles en faisant "des échantillonnages d'œuvres d'architectes célèbres, il préconise une "intelligente banalité". Il ne semble pas qu'une telle manière de pratiquer l'architecture soit payante pour l'architecte dans le contexte actuel. Si Jean-Paul Alduy se prononce ici en maître d'ouvrage principalement chargé de promouvoir du logement, réclamant pour la cohérence de l'espace urbain, de la rue, un certain effacement de l'architecte, les maires se positionnent plus souvent aujourd'hui en commanditaires attendant qu'on parle d'eux : ils utilisent donc l'architecture comme argument d'originalité dont la ville et eux-mêmes tireront bénéfice autant que l'auteur

du projet. On est alors conduit à une enflure de la démonstration qui tend à justifier la démarcation vis à vis du contexte environnant.

C'est le retour aux principes connus d'une modernité qui n'est pas si lointaine : cette posture d'indifférence à l'égard de la ville en général et de la banlieue en particulier a marqué toute la période de construction des grands ensembles. Les cités radieuses de Le Corbusier ne sont pas envisagées autrement. A Rezé, en banlieue nantaise, la silhouette de l' "unité d'habitation de grandeur conforme", comme la dénommait son auteur dresse son étrange et immense silhouette au dessus des toits rouges des pavillons qui constituent l'essentiel du paysage urbain de Rezé. Julien Gracq, dans son livre "La forme d'une ville", l'assimile à "un bloc enfumé, qui semble moins une 'résidence', que plutôt une réplique, égarée en zone résidentielle, de la centrale électrique toute proche de Cheviré". La comparaison est sévère pour cet immeuble dont la beauté sculpturale, un peu grise, est revigorée par les couleurs vives et pures des loggias et se dresse comme un immense dolmen désormais inscrit dans la mémoire rezéenne. Mais d'une certaine manière on se réjouit que ce météorite soit unique : la valeur esthétique de sa présence apparaît en effet en rapport avec la solitude de l'immeuble, dont les frères jumeaux n'ont pu être réalisés, comme l'avait un temps envisagé Le Corbusier. Ainsi la cité radieuse, que ses habitants se sont forcés à appeler "Maison radieuse", constitue le témoignage d'une utopie irréalisable à grande échelle, pace que mortelle pour l'homme. Car, faite pour lui, cette "commune verticale", nie aussi ce qu'il avait construit jusqu'alors comme cadre de vie, une "ébauche de cité-jardin laissée à l'abandon", certes, pour reprendre ici encore la subtilité du regard de Julien Gracq, mais une partie de son histoire aussi, de ses aspirations. L'immeuble de Le Corbusier est alors pour Rezé l'événement qui a eu lieu, le manifeste d'un urbanisme possible, le trait de génie qui contient toutes ces idées généreuses concernant l'habitat au XX ème siècle, mais qui, exprimées à l'échelle du gigantisme industriel, ont engendré l'espace quasi carcéral des grands ensembles.

Banlieue et requalification urbaine

Rezé est, à la différence d'Hérouville-Saint-Clair, marquée par la banalité désolante de ses grands ensembles, le type de commune de banlieue qui, par l'existence de quelques événements architecturaux, offre des points d'appui à la recomposition urbaine et architecturale de son tissu disparate. La nouvelle mairie de la commune, inaugurée à l'occasion du bicentenaire, témoigne de cette démarche, finalement opposée à celle de Le Corbusier. Ici, Jacques Floch, le maire de Rezé, président de l'Association des villes de banlieue, n'a pas besoin de la tour-signal à laquelle aspirait François Geindre : elle existe en la présence de la cité radieuse. Située à proximité d'un des centres de la commune, celui où était édifiée l'ancienne mairie, la "Maison radieuse" devient le campanile qui se dresse en fond de perspective de la nouvelle mairie-place conçue par l'architecte italien Alessandro Anselmi, à l'issue d'un

concours soigneusement préparé. L'édifice rassemble, ordonne, réutilise les éléments disparates du bâti rezéen, leur donne une nouvelle échelle, crée une urbanité claire là où elle était particulièrement ambiguë. La proposition d'Alessandro Anselmi a ceci de remarquable qu'elle affirme sa présence, sans nier celle des éléments qui l'environnent, en leur donnant au contraire une cohésion qu'ils n'avaient pas auparavant. Geste théâtral, la mairie nouvelle n'est pas déclamation grandiloquente. Longue courbe horizontale ménageant des déformations perspectives dans la plus pure tradition italienne, elle dit son admiration pour le monument corbuséen, en même temps que sa conception différente de la ville.

Un type de démarche comparable a été mis en œuvre pour le nouvel espace Diderot, médiathèque de Rezé. C'est la métamorphose d'un équipement culturel, l'église Saint-André en équipement culturel public. Situé à la lisière du seul grand ensemble de la commune, cette église moderne, construite par l'architecte Jean Chénieux illustre la désaffection des pratiques religieuses. Sa charpente tridimensionnelle en bois, révolution technique des années 60, s'était d'ailleurs effondrée faute d'entretien. Pour tout dire, un édifice d'une certaine qualité, tout au moins d'une manifeste sobriété. La municipalité, après une longue consultation des habitants qui intégrait d'ailleurs la question de la mairie, décidait l'achat de cet édifice et sa reconversion en médiathèque. La culture par le livre ou le disque se substituait ainsi au rituel du sermon, nous rappelant à quel point les grands ensembles soit disant modernes ne l'étaient pas. La reconversion de l'église en espace Diderot réalise ainsi la rencontre du social, du culturel, de l'urbanistique, de l'architectural et du mémorial. La médiathèque s'implante en effet à l'intérieur d'un quartier où le développement de la lecture est essentiel, dans un édifice transformé qui reste porteur de la mémoire du quartier. L'intervention de Maximiliano Fuksas, décidément coqueluche des villes de banlieue, puisque présent à Hérouville-saint-Clair, mais aussi à Saint-Quentin-en-Yvelines, où on lui doit une maison de la communication, laisse à la fois exister le cube de béton de l'église originelle, tout en lui ajoutant un parallélépipède noir en bascule. Ce dernier participe des figures familières de cet architecte, qui entend ainsi traduire les bouleversements du monde. A l'intérieur du cube de béton, une clarté zénithale très dense frappe le doublage isolant qui, dans l'esprit du style *high tech*, reste volontairement nu, froid, d'un aspect délibérément métallique et industriel. Seul le mobilier pseudo-rococo et les rayonnages colorés de livres viennent distraire cette froide transparence. Une ambiance très différente de celle de la médiathèque de Villeurbanne construite par l'architecte tessinois Mario Botta, réchauffée par la matière et la couleur de la brique chère à cet architecte. Le public de Rezé appréciera ou non.

L'avantage de l'architecture publique, c'est cette liberté relative de l'architecte : à la limite il vaut mieux pour lui, comme pour le maire-maître d'ouvrage, se faire remarquer par une originalité troublante que de se plier au goût d'un public, si jamais

il existait d'une manière homogène, et finalement passer inaperçu. C'est toute la différence avec les opérations de logement : les habitants y ont acquis malgré tout un certain droit à la parole. Le jugement du travail de l'architecte y est, là, plus sévère, et malgré les mauvaises habitudes de gestion autoritaire, les maîtres d'ouvrage réalisant du logement portent malgré tout une attention plus soutenue qu'autrefois à l'avis des habitants. A défaut de méthodes de consultation des habitants très élaborées, il y a au moins quelques bonnes intentions.

En dépit de cela, le prestige architectural, qu'il concerne les grandes villes, ou les villes de banlieues, tendant ainsi à les sortir de leur anonymat antérieur, semble bien plus aller vers les opérations centrales, l'architecture publique et monumentale que vers les quartiers d'habitat social. Il y a, là encore, une logique perverse dont on pourra sans doute mesurer les effets d'ici quelques années. Le renforcement des centralités urbaines par la qualité architecturale ou urbanistique rejaillira-t-il sur les quartiers périphérique ou bien ne profitera-t-il qu'aux groupes en direction desquels il s'adresse en priorité : chefs d'entreprises et cadres dynamiques, perçus comme magiciens des solutions à une crise profonde. Sans nier le rôle important joué par Roland Castro dans sa croisade pour introduire la beauté dans les quartiers d'habitat populaire, on mesure assez bien, dans le contraste du luxe qui s'affiche dans les projets centraux et la misère de la plupart des opérations réalisées en périphérie, l'ambiguïté des politiques urbaines aujourd'hui et l'opportunisme médiatique qui caractérise bien des projets architecturaux. Une rumeur persistante court en permanence, dans chaque ville, sur les dépassements faramineux que se permettent ces projets, alors que le respect des coûts d'objectifs est une règle intangible des interventions réalisées dans les quartiers défavorisés. L'architecture et l'urbanisme ne sont pas sans effet, eux non plus, sur le creusement de l'écart entre centre et périphérie dans les villes et même les banlieues, et, dans l'hexagone, entre Paris, comblé de grands travaux, et le reste de la France. Et si le cadre de vie n'apporte pas l'emploi, il contribue à l'expression de la dignité des citadins-citoyens, à une identification positive. Sur ce plan, les opérations DSQ doivent veiller à ne pas devenir seulement des zones d'assistance sociale généralisée, mais, en plus de cette question centrale de la réalisation de l'homme par l'emploi, des quartiers où il fait bon vivre. Ce privilège ne saurait être réservé aux "beaux quartiers".

ORIENTATION BIBLIOGRAPHIQUE

- Robert VENTURI, *De l'ambiguïté en architecture (1966)*, Paris, Dunod, 1971.
Aldo ROSSI, *L'architecture de la ville (1966)*, Paris, L'Equerre, 1981.
Paolo PORTOGHESI, *Au-delà de l'architecture moderne*, Paris, L'Equerre, 1981.
Tom WOLFE, *Il court, il court, le Bauhaus (1981)*, Paris, Mazarin, 1982.
Jean-Pierre LE DANTEC, *Enfin l'architecture*, Paris, Autrement, 1984.

ESPRIT (revue), *Réveil de l'architecture*, Paris, n° 109, déc 1985.
Riccardo BOFILL, Jean-Louis ANDRE, *Espaces d'une vie*, Paris, Odile Jacob, 1989.
Jacques LUCAN, *France architecture*, Paris, Electa-Moniteur, 1989.
Hubert TONKA, *Architecture et Cie*, Paris, Demi-Cercle, 1990.
Jean-Michel LÉGER, *Derniers domiciles connus*, Paris, Créaphis, 1990.

CONCLUSION

En l'espace de vingt ans, la ville a retrouvé une aura qui lui faisait bien défaut, auparavant cachée derrière la toute puissance de l'Etat. La ville était d'ailleurs l'agglomération, un vague territoire nodal à la croisée de flux d'échange qui irriguaient le sol national. La décentralisation a fait regagner à la ville ses titres de noblesse. Devenue dans les pays développés, comme dans les autres, la perspective de la société en développement, face à des campagnes qui ne cessent de se dépeupler et de s'appauvrir, elle est en même temps le foyer où surgissent de nouveaux modes de vie et de nouvelles créations et inventions. Le frottement des hommes y produit cette énergie stimulante, mais cette concentration n'est pas sans engendrer en retour d'autres difficultés insupportables : la croissance de la ville s'accompagne de l'allongement des temps de transports, et l'extension du territoire urbain de la hiérarchisation des valeurs foncières. La ville, en multipliant la production des richesses, renforce les ségrégations, et ceux qui la gouvernent, sans véritablement pouvoir la maîtriser, ne sont pas déjà au bout d'une difficulté qu'en surgit encore une autre. La maîtrise de la croissance urbaine a été la grande affaire du XX^{ème} siècle. Dans cette entreprise, la production du logement et l'écoulement de la circulation ont sans doute été les deux principales questions qu'ont tenté de résoudre les ingénieurs et les urbanistes. Connaissance de la démographie urbaine et des flux de mobilité ont contribué à la conception de modèles d'interprétation de la croissance urbaine et de développement futur de la ville, excessivement axés sur les données quantitatives. La ville moderne, médiocre, en est issue : le retard en matière de logement et les principaux problèmes d'accessibilité de la ville ont pu être ainsi résolus. Mais la ville ancienne a failli disparaître dans ce mouvement, qu'inspirait une foi excessive dans les miracles de la technique, au point que l'homme, tendu vers les conquêtes de la technique, une consommation illusoirement inépuisable et un avenir peuplé de biens matériels, en oubliait ses racines, sinon pour en faire les produits du tourisme.

La crise stoppa cette fuite en avant. La production fordiste, celle de l'automobile comme celle du logement, portait en elle-même les germes de sa faillite : la quantité devint surproduction. Le Tiers-monde, nouveau producteur, resta très faiblement consommateur : les marchés se rétrécirent et le chômage déferla en Occident. Les quartiers modernes, grands ensembles conçus non véritablement pour la vie, mais pour les actes mécaniques de la consommation, furent abandonnés par les populations les plus solvables. Seuls les plus démunis, et les déshérités des anciennes colonies, venus en renfort d'une main d'œuvre insuffisante sous les "Trentes glorieuses", restèrent peupler ces cités faites pour y résider le moins possible, traînant leur ennui entre le désert des barres. Les banlieues, autrefois quartiers appropriés par des communautés ouvrières rendues solidaires par l'identique condition à l'usine, étaient devenues des isolats montrés du doigt, réunissant un mélange explosif de

conditions précaires, plus dissemblables les unes que les autres, engendrant une profonde anomie sociale.

Les banlieues restent les plus exposées à la dégradation de ces grands ensembles, pour la raison que l'Etat-Providence, en fonction d'arguments aussi rationnels que calculateurs, leur avait imposé (et quelquefois avec leur consentement) ces concentrations brutales. Avec la décentralisation, l'Etat leur a laissé l'héritage de ces enfants illégitimes, tout en prévoyant pour les cas les plus difficiles la procédure des DSQ, ultime contribution de l'Etat-Providence à l'assistance aux quartiers défavorisés. Mais les termes du contrat avec l'Etat ne sont plus les mêmes. Ce n'est plus l'Etat qui dicte les solutions, celles-ci sont explorées au cœur du quartier lui-même, dans ses ressources et dans le contexte solidaire de l'agglomération. Le développement local est la nouvelle donne pour le développement urbain, le partenariat le nouveau mode de fonctionnement de la collectivité locale.

La ville, en situation de décentralisation, n'est pourtant pas à l'abri des égoïsmes urbains et la loi d'orientation pour la ville (LOV) rappelle les obligations de solidarité dont doivent faire preuve entre elles les cités, en particulier dans le domaine du logement social.

C'est pourtant l'envolée des villes vers les miracles promis par l'Europe : le temps des Eurocités est arrivé. Les métropoles d'équilibre d'antan sont bien dépassées : l'hexagone est un cadre trop étroit ; il faut désormais raisonner à l'échelle de l'Europe, et encore l'horizon de celle-ci est-il encore bien incertain puisque, l'est s'effondrant, de nouvelles nations frappent à la porte du club des riches de l'Europe. La mégapole européenne redessine le réseau ancestral des villes de l'Europe de la Renaissance, nous remémorant l'unité économique et culturelle qu'avaient effacée les sanglants conflits du XXème siècle et qui menait autrefois Mozart de Vienne à Florence, en passant par Paris, Londres et Prague.

Toutes les cités, grandes ou petites, se préparent désormais à l'intégration européenne, entrent en eurocompétition, multiplient les grands projets qui en feront des carrefours obligés des affaires, les sièges incontournables des industries de pointe, le haut lieu d'une vie culturelle comptant désormais au plus haut point dans l'attractivité de la ville, essentiellement pensée pour cette nouvelle ressource du monde économique de demain : la matière grise, denrée rare qui ne peut éclore que dans les laboratoires, les universités et l'environnement de culture et de loisir le plus élaboré. C'est la floraison des technopoles et des *World Trade Centers*, des palais des congrès, des festivals de musique, des grandes signatures architecturales. Chaque ville est désormais soucieuse de son image. Autrefois distinguées pour leur sage et économe gestion, les villes travaillent désormais comme des entreprises, prennent des risques, investissent dans des projets immobiliers qui sont souvent de véritables paris

sur l'avenir, l'essentiel étant de ne pas rester les pieds dans le même sabot, à regarder les autres prendre des initiatives.

Mais qu'advient-il de cette course à l'excellence ? Toutes les villes peuvent-elles en sortir gagnantes ? Certaines n'y laisseront-elles pas des plumes ? L'histoire montre, précisément, que le destin des villes tient quelquefois à peu de choses : une conjoncture politique provisoire peut favoriser son essor, comme un blocus économique précipiter son effondrement. La position géopolitique est également d'une considérable influence, la densité d'un réseau urbain aussi, et puis il y a le facteur humain impondérable : l'existence d'une communauté d'homme, ouverte sur les autres ou au contraire repliée sur elle-même, dynamique ou non dans sa démographie, ses projets économiques et culturels, attentive ou non à l'exigence d'unité et de solidarité... Tout ceci est en deçà du volontarisme, dans ces qualités objectives, identifiables ou non qui rendent une ville "attractive", forte d'une activité présente, mais aussi prometteuse de potentialités nouvelles.

Les villes y ajoutent désormais un volontarisme politique intense, se piquent au jeu de l'excellence, ce virus de l'économie libérale qui pervertit les plus beaux projets. L'excellence serait louable, si elle n'avait comme intention que la recherche de la qualité et du mieux être ; mais au lieu d'être le but, la qualité n'est que le moyen de supplanter le concurrent, ce qui a toujours des conséquences fâcheuses sur la qualité, travestie pour tromper l'œil, malgré tout sans cesse plus vigilant, du consommateur. L'avantage du marché est qu'on ne peut pas tout se permettre : tôt ou tard viennent la sanction économique ou la preuve d'irrationalité d'un produit. Pour certains, il est vrai, mirage de l'automobile ou attrape-nigaud de la "roue de la fortune", il aura fallu ou il faudra des décennies de dégâts, de couche d'ozone trouée ou de terrorisme audimatique, pour les voir s'effondrer. Mais on ne peut indéfiniment jouer avec la nature qui nous protège ou avec la naïveté des gens qui compensent leur manque de réalisation sociale en se réfugiant dans les mains du hasard. Les villes commencent à le savoir qui reviennent vers les transports en commun et prêtent quelque peu l'oreille aux projets locaux dont sont porteurs les jeunes sur le plan culturel.

Précisément la tâche des villes d'aujourd'hui, plus urgente que jamais, réclame que se réalise la synergie entre les projets phares que suscite l'eurocompétition et l'impatience grandissante des quartiers trop longtemps abandonnés à eux-mêmes. L'impression est désormais trop souvent celle d'une ville tournée exclusivement vers l'extérieur, en recherche de partenaires prestigieux, détenteurs de projets économiques à la pointe du progrès, construisant son image pour cette clientèle trop rare, extrêmement sollicitée, difficile à capter. Ils apparaissent désormais les interlocuteurs privilégiés de la ville, alors que la logique électorale désignait traditionnellement à l'édile ses "administrés", ses mandants. C'est bien la

démonstration, là encore, que la ville-service d'autrefois a régressé derrière la ville-entreprise. Et pourtant cette dernière est encore loin d'assumer toute la logique d'entreprise : le poids des dettes plus nombreuses entraînées par ses projets nouveaux pèse plus lourdement que jamais sur ses habitants, et lointaine apparaît l'échéance à partir de laquelle les recettes de ses projets viendront prouver la validité de ses initiatives entrepreneuriales, soulager la contribution du citoyen et lui permettre de se réaliser dans le travail issu de cette prospection urbaine.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	p. 3
CHAPITRE 1 : VILLES DE FRANCE, DANS L'HISTOIRE, EN EUROPE, DANS LE MONDE	p. 7
<i>Ancienneté du fait urbain en France - prégnance des réseaux , des sites de fondation - génie du lieu - l'essor urbain de la fin du moyen âge - rapport villes : campagnes - cités marchandes - rôle des guildes et des corporations - bastides du midi - Renaissance, influence italienne - réalité profonde de l'Europe - découverte du Nouveau monde - Compagnie des Indes - les ports - essor industriel et urbain du XIXème - ville malade - fondation de l'urbanisme comme science, urbanisme et art urbain - urbanisation folle du Tiers-Monde - domination planétaire du fait urbain.</i>	
CHAPITRE 2 : LA FIEVRE URBANISANTE DES TRENTE GLORIEUSES	p. 27
<i>Le baby-boom - Un patrimoine locatif social très en retard - La Reconstruction - La politique des grands ensembles - La sarcellite • Les ZUP - Premiers signes de la crise - Des pratiques de consommation dirigées - L'aberration urbanistique des ZUP - Le chant du cygne des ZUP – Les villes nouvelles.</i>	
CHAPITRE 3 : LA PAUSE URBAINE	p. 45
<i>La Rénovation urbaine - Le changement de population - La loi Malraux (1962) - Restauration et populations résidentes - La crise du modèle fordiste - Bologne et la croissance zéro - La reconstruction de la ville européenne - L'architecture urbaine - Le facteur non déterminant de la forme urbaine - Une nouvelle politique du logement - Maison individuelle et rurbanisation - Le retour à la ville.</i>	
CHAPITRE 4 : LES BANLIEUES (1) : DES BASTIONS OUVRIERS...	p. 63
<i>Premières banlieues - Les banlieues lotissements - Les banlieues industrielles -Conscience de classe et conscience de banlieue - Le manifeste éditaire des banlieues - Solidarités d'agglomération - La cité-jardin de Suresnes - La prolifération des lotissements - La</i>	

ceinture rouge.

p. 81

CHAPITRE 5 : LES BANLIEUES (2) :... AUX ISOLATS MARGINALISES

La logique d'agglomération de l'Etat - Localisation des grands ensembles et clientélisme politique - Ségrégations à l'intérieur des banlieues et des ZUP - Evolution de la population des grands ensembles - Cohabitations difficiles - L'arrivée de l'autre dans la ZUP - Banlieue, ZUP et chantage - Le vote des ZUP.

p. 99

CHAPITRE 6 : DES METROPOLES D'EQUILIBRE AUX EUROCITES

Origine de la planification territoriale - L'aménagement du territoire - Trois difficultés françaises - Le poids de Paris - Le rééquilibrage par la création des régions - Les métropoles d'équilibre - Tertiarisation de l'économie - L'incontournable capitale - La mégapole européenne - Compétitions inter-urbaines - De l'équilibre national à l'intégration européenne.

p. 117

CHAPITRE 7 : LA VILLE ENTRE MEMOIRE ET AVENIR

Une nouvelle conception du patrimoine urbain - Le patrimoine industriel - Lier culture technique et vie sociale - La réintroduction de l'économie dans l'urbain - Le passé pour conjurer la crise - L'archétype vénitien - Architecture, histoire et patrimoine - Le mariage du passé et de l'avenir.

p. 135

CHAPITRE 8 : DE LA VILLE-SERVICE A LA VILLE-ENTREPRISE

Essor des villes et services urbains - La commune, l'école et la démocratie - Le service municipal du logement - Les transports urbains - L'économie, un service nouveau de la ville - La séduction urbaine - La captation des industries de pointe - La course à l'excellence citadine.

p. 155

CHAPITRE 9 : OMBRES ET LUMIERES DE VILLES COMMUNICANTES

La communication : rencontre du monde et de la ville - La manifestation communication - L'exigence moderne de la mobilité - La deuxième révolution du métro - Développement des transports et lobby automobile - Le bouleversement des télécom - Les téléports - Télécommunications domestiques - Maîtrise de la distance et besoin du contact - Pub urbaine - Diasporas sociales et ethniques - Gouffres d'incommunications.

p. 173

CHAPITRE 10 : CONTRE LA VILLE ECARTELEE

Société duale - Ville ségrégée - Le retour de la spéculation immobilière - L'effet incertain des projets centraux prestigieux - Politique pour une ville solidaire - Décentralisation et développement local - L'exigence élémentaire du droit au logement - La loi d'orientation pour la ville (LOV) - Le dotation de solidarité urbaine - L'éthique du contrat.

p. 191

CHAPITRE 11 : REINTEGRATION DES QUARTIERS EN DESHERENCE

1977 : conventionnement, APL, HVS - La procédure DSQ (Développement social des quartiers) - Les expérimentations DSQ - Banlieues 89 - Trois DSQ, dix ans après... - La gestion locative rapprochée - Greffe d'emplois - Action culturelle - Liaison avec ta ville - Auto-évaluation.

p. 211

CHAPITRE 12 : L'ARCHITECTURE, L'URBANISME ET LA VILLE

L'illusion des villes rationnelles - L'inversion des valeurs urbaines - Architecture du signe ou architecture du sens ? - La ville globale - Post-modernisme et néo-modernisme - Le marketing urbain - L'emballage architectural - Retour des utopies futuristes : attention à la chute ! - Architecture urbaine ou œuvre d'auteur ? - Banlieue et requalification urbaine.

p. 229

CONCLUSION

p. 233

TABLE DES MATIERES