

*Dans la Collection « Villes et Entreprises »
Sous la direction d'Alain Bourdin et de Jean Rémy*

- Michèle Odéyé-Finzi, *Les Associations en villes africaines, Dakar-Brazzaville*, 1985.
Martine Camacho, *Les Poubelles de la survie. La décharge municipale de Tananarive*, 1986.
Alain Maharaux, *L'Industrie au Mali*, 1986.
Collectif, *Nourrir les villes en Afrique sud-saharienne*, 1986.
Guy Mainet, *Douala. Croissance et servitudes*, 1986.
J.-C. Willame, *Zaire. L'épopée d'Inga. Chronique d'une prédation industrielle*, 1986.
P. van Dijk, *Burkina Faso. Le secteur informel de Ouagadougou*, 1986.
P. van Dijk, *Sénégal. Le secteur informel de Dakar*, 1986.
A. Durand-Lasserve, *L'Exclusion des pauvres dans les villes du Tiers-Monde. Accès au sol et au logement*, 1986.
Collectif, *Droit de cité. A la rencontre des habitants des banlieues délaissées*, 1986.
Marc Nohier, *Construire en plâtre*, 1986.
Collectif, *Économie de la construction au Maroc*, 1987.
Collectif, *Métropoles de l'Asie du Sud-Est, stratégie urbaines et politiques du logement*, 1987.
Collectif, *Économie de la construction à Lomé*, 1987.
Sous la direction de Sid Boubekeur, *Économie de la construction à Tunis*, 1987.
Collectif, *Économie de la construction au Caire*, 1987.
Collectif, *Économie de la construction à Nouakchott*, 1987.
Collectif, *Économie de la construction à Kinshasa*, 1987.
Collectif, *Production de l'habitat à Antananarivo*, 1987.
M. Colombart-Prout, O. Rolland, M. Titecat, *Économie de la construction à Abidjan*, 1987.
Économie et Humanisme, *Économie de la construction à Hyberabad*, 1987.
G. Spencer Hull, *La petite entreprise à l'ordre du jour*, 1987.
C. Coquery-Vidrovitch (collectif), *Processus d'urbanisation en Afrique*, tomes 1 et 2, 1988.
A. Fourcaut (collectif), *Un siècle de banlieue parisienne (1859-1964)*, 1988.
M. Cahen, *Bourgs et villes en Afrique lusophone*, 1989.
Collectif, *État, ville et mouvements sociaux au Maghreb et au Moyen-Orient*, 1989.
S. Bredeloup, *Négociants au long cours. Rôle moteur du commerce dans une région de Côte-d'Ivoire en déclin*, 1989.
S. Dulucq et O. Goerg (collectif), *Les investissements publics dans les villes africaines (1930-1985)*, 1989.
S. Magri et C. Topalof (collectif), *Villes ouvrières*, 1989.
E. Gapyisi, *Le défi urbain en Afrique*, 1989.
Jacques Dreyfus, *La société du confort*, 1990.
Collectif, *Sites urbains en mutation*, 1990.
N. Brejon de Lavergnée, *Politique d'aménagement du territoire au Maroc*, 1990.
J.-P. Gaudin, *Dessins de villes. Art urbain et urbanisme*, 1991.
R. Prost, *Conception architecturale, une investigation méthodologique*, 1992.
P.-F. Large, *Des Halles au forum, métamorphoses au cœur de Paris*, 1992.
E. Campagnac (collectif), *Les grands groupes de la construction : de nouveaux acteurs urbains ?*, 1992.
C. Levy-Vroelant, E. Lelièvre, *La ville en mouvement : habitat et habitants*, 1992.

François ASCHER, Yvonne BERNARD,
Augustin BERQUE, Francis CALCOEN,
Elisabeth CAMPAGNAC, Henri COING,
Christian DEVILLERS, Anne GOTMAN,
Hervé LE BRAS, Claude LEVY-LEBOYER,
Michel MOUILLART, Michel PLATZER,
Michel ROCHEFORT

Textes réunis par Jean-Claude DRIANT

2438

HABITAT ET VILLES : L'AVENIR EN JEU

Ouvrage publié avec le concours du
Plan Construction et Architecture

Editions L'Harmattan
5-7, rue de l'Ecole polytechnique
75005 Paris

Photo de couverture : Danièle Richard (STU).

© L'HARMATTAN, 1992
ISBN : 2-7384-1640-3

SOMMAIRE

PREFACE DE FRANÇOIS ASCHER	9
CHAPITRE 1 : NOUVELLES FORMES DE METROPOLISATION ET FRAGMENTATION URBAINE.	15
Michel ROCHEFORT : Métropoles et fragmentation des espaces.	17
François ASCHER : Quelques grandes tendances urbaines.	23
CHAPITRE 2 : FAUX MODELES ET VRAIS PROJETS POUR LES VILLES DE DEMAIN.	39
Augustin BERQUE : Les mirages de la cité nippone. Villes, paysages et postmodernité.	41
Christian DEVILLERS : Y-a-t-il un projet dans la ville ?	51
CHAPITRE 3 : MUTATIONS D'ACTEURS DE LA PRODUCTION URBAINE.	59
Elisabeth CAMPAGNAC : L'implication des grands groupes de BTP dans la production urbaine. Tendances actuelles et éléments de prospective.	61
Francis CALCOEN : Les organismes d'HLM : acteurs du développement urbain ou gestionnaires de l'existant ?	77
CHAPITRE 4 : RETRAIT DE L'ETAT, LOGIQUES DE MARCHÉ ET MONTEE DES EXCLUSIONS.	87
Michel MOUILLART : L'habitat urbain : la montée des risques économiques de ségrégation.	89
Henri COING : La prospective du logement ou : l'identification des trajectoires sur l'avenir.	105

CHAPITRE 5 : STRATEGIES FAMILIALES : TRANSMISSIONS ET PERMANENCES.	113
Hervé LE BRAS : Liberté, destin, stratégies.	115
Anne GOTMAN : Transferts patrimoniaux et grande vieillesse : quels arbitrages ?	123
Yvonne BERNARD : Quelques hypothèses prospectives sur l'usage de l'habitat à l'épreuve de la réalité des pratiques.	133
 CHAPITRE 6 : USAGES DE L'HABITAT ET PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DES SERVICES.	 143
Claude LEVY-LEBOYER : L'avenir du travail, les modes de vie et leurs conséquences sur les villes et l'habitat.	145
Michel PLATZER : Pour un habitat accueillant aux services.	155

PREFACE

Le livre que nous présentons ici est issu de deux séminaires internes de prospective organisés en 1991 par le Plan Construction et Architecture. Nous avons demandé à une douzaine de chercheurs, de disciplines et de domaines thématiques variés, de nous livrer une réflexion prospective issue de leurs travaux. Leurs contributions ont été l'occasion de débats très riches; nous leur avons donc proposé de les publier. Cela a nécessité quelques réécritures.

Présenter cet ouvrage nécessite tout d'abord d'apporter au lecteur quelques précisions sur ce qu'est le Plan Construction et Architecture et sur la manière dont nous y concevons la réflexion prospective, "discipline" qui revêt des formes très diverses.

Le Plan Construction et Architecture est un organisme interministériel créé par le Ministère de l'Équipement et du Logement il y a vingt ans pour stimuler l'innovation dans l'ensemble de la filière construction. Disposant d'un budget de recherche et d'études, le "PCA" met en oeuvre avec des partenaires publics et privés variés des programmes de recherche et de recherche-développement; grâce à des crédits d'expérimentation, il expérimente aussi et évalue des innovations techniques, architecturales, sociales. Ses principaux programmes actuels, qui combinent recherche technique et sciences sociales, portent sur le développement des techniques informatiques dans le bâtiment, les services à l'habitat (télé-services et "domotique"), les transferts d'innovation en Europe, l'architecture et la ville, l'emploi et les qualifications dans l'industrie du bâtiment, les matériaux et produits nouveaux (environnement, santé, handicaps), la "socio-économie" de l'habitat.

L'activité du Plan Construction et Architecture est intersectorielle et souple. Ses missions principales consistent en effet à engager des actions sur des problèmes, des enjeux, qui nécessitent une impulsion particulière de recherche ou d'innovation, soit parce qu'on est confronté à des obstacles spécifiques, soit parce que le problème posé est nouveau.

Le Plan Construction et Architecture est donc particulièrement concerné par la "prospective", à la fois pour élaborer son propre programme d'activités à moyen et long terme, et pour éclairer les acteurs et les chercheurs sur les enjeux à venir dans la construction et l'habitat. C'est dans cette perspective que le PCA a engagé en 1990 un programme de recherche prospective dont les résultats seront largement diffusés, et qui donneront lieu à des séminaires et un colloque.

Mais cette notion de prospective ayant des sens multiples, il nous faut définir ce que nous entendons par ce terme, et ce que nous n'entendons pas, pour éviter au lecteur toute confusion sur ce qu'il peut attendre des textes réunis ci-après.

La prospective est pour nous d'abord une réflexion sur des évolutions possibles, voire plausibles.

- "Notre" prospective n'a rien à voir avec la prévision. On trouvera dans les textes très peu de certitudes et très peu de données chiffrées.
- Notre prospective n'est pas construite non plus à partir d'analyses de systèmes, mettant en jeu des combinaisons de variables "structurelles" et "dépendantes".
- Notre prospective enfin ne s'appuie pas sur des scénarios synthétisant et schématisant des approches globalisantes.

La prospective est plus une forme de questionnement, voire une simple interpellation, sur les conséquences possibles de phénomènes, qui peuvent être des tendances apparemment lourdes, mais qui peuvent aussi apparaître de nos jours seulement comme marginaux, émergents, embryonnaires, éventuellement "porteurs d'avenir".

Ce questionnement prospectif revêt évidemment une acuité particulière lorsque l'on a le sentiment que des mutations importantes sont en cours ou pourraient se produire. C'est le cas de nos jours, où de multiples phénomènes économiques, technologiques, sociaux, culturels, idéologiques et politiques semblent susceptibles de modifier sensiblement les villes et l'habitat, les activités des acteurs économiques et sociaux qui produisent utilisent et gèrent le cadre bâti, les politiques urbaines et les politiques du logement.

Mais cette prospective ne prétend ni éclairer *directement* les décisions des responsables des villes et de l'habitat, ni s'inscrire *immédiatement* dans un projet scientifique.

La prospective que nous mettons en oeuvre a une forte dimension culturelle, dans ce sens qu'elle doit favoriser les échanges et les mises en commun. Elle est médiation entre des acteurs professionnels très divers qui n'ont pas d'autres occasions d'échanger leurs interrogations sur l'avenir ; elle est aussi médiation entre des chercheurs qui travaillent dans des champs disciplinaires et thématiques séparés ; elle est médiation enfin entre les acteurs et les chercheurs.

Ce dernier point est très important car les relations entre les chercheurs et les acteurs sont souvent difficiles. Les acteurs ne sont pas directement concernés par les progrès des connaissances. Ils cherchent des solutions à des problèmes quotidiens, ou des avantages dans le jeu de la concurrence. Ils sont souvent insatisfaits des réponses que leur apportent les scientifiques : pas assez rapides, trop "pointues", difficilement compréhensibles, etc... Inversement les chercheurs ont souvent le sentiment que l'on exploite mal leurs travaux, que les acteurs sous-estiment l'importance de l'investissement recherche et comprennent mal les modalités et les rythmes des avancées scientifiques.

C'est précisément le rôle d'un organisme comme le PCA d'être un médiateur entre ces partenaires potentiels. Le questionnement prospectif est un moyen efficace, parmi d'autres, pour assurer cette médiation.

En effet, demander à des chercheurs une réflexion prospective, les interroger sur des évolutions possibles, les place dans une position inhabituelle, plus proche des acteurs qui ont par exemple à opérer des choix d'investissement. Inversement, débattre avec des professionnels d'un avenir à moyen et long terme, leur fait plus aisément admettre des réflexions à caractère général, voire un peu abstrait. C'est en cela que la prospective est un instrument de médiation.

Mais c'est un exercice difficile pour les chercheurs, qui hésitent pour des raisons scientifiques évidentes à se livrer à des extrapolations et des généralisations. Comprendre une parcelle de réalité existante est déjà complexe. Imaginer comment cette parcelle évoluera et se comblera avec de multiples facteurs dans les dix ou quinze ans à venir leur semble a priori impossible. Pourtant cet exercice peut avoir de grandes vertus heuristiques. Il faut souligner le courage des chercheurs qui non seulement ont accepté de participer à l'exercice que nous leur avons proposé, mais qui ont bien voulu publier ici un texte, quelles que soient les réticences des communautés académiques vis à vis de ce genre d'exercice.

De fait, identifier de possibles évolutions et des changements à venir est chose difficile. Le principal danger dans ce type d'exercice est d'accorder trop d'importance à des "nouveauautés", aux changements, et de négliger les tendances lourdes qui continuent -parfois discrètement- d'être à l'oeuvre. On voit évidemment plus facilement ce qui bouge que ce qui reste immobile. Et il n'est pas toujours facile d'échapper à certains effets de mode. La prospective, qui souvent doit séduire pour intéresser, y échappe parfois difficilement.

Le livre que nous présentons ici est donc le produit d'une première série de travaux lancés en 1991.

Le sommaire n'a pas été construit à partir d'un projet éditorial, mais plutôt d'un souci de rassembler des disciplines et des préoccupations variées. Les chercheurs sélectionnés l'ont été parce qu'ils étaient tous impliqués d'une manière ou d'une autre dans l'analyse de l'habitat, de la construction et des processus urbains. Mais certains étaient assez éloignés au départ du champ actuel de réflexion du Plan Construction et Architecture.

Les deux séminaires ont réuni ces chercheurs, avec des animateurs de la recherche au Ministère de l'Équipement et du Logement, et quelques responsables de la Direction de la Construction. Ces travaux ont également servi à préparer un document de synthèse qui a été déjà largement débattu par différents professionnels et qui sera édité au mois de septembre 1991, accompagné de commentaires de responsables publics et privés dans le champ de la construction et de l'habitat.

Ce livre est une première étape. D'ores et déjà nous préparons un nouveau séminaire de prospective qui devrait donner naissance à un second ouvrage de la même collection. Ce nouveau séminaire porte sur l'avenir des interventions publiques dans le domaine de l'habitat : les modifications des fonctions et de la légitimité des interventions publiques dans ce secteur ("Welfare State", état subsidiaire,

Chapitre 1 NOUVELLES FORMES DE METROPOLISATION ET FRAGMENTATION URBAINE

En observant les grandes tendances urbaines à l'oeuvre dans les pays développés en cette fin du XXe siècle, Michel ROCHEFORT et François ASCHER contribuent à fixer le cadre général dans lequel s'inscrivent les réflexions prospectives des chapitres suivants.

Au premier rang des tendances observées par les deux auteurs, le nouveau processus de métropolisation est la conséquence des mutations profondes des systèmes de production et d'échange et en particulier de leur internationalisation qui limite considérablement l'impact des politiques d'aménagement du territoire. La recomposition spatiale des activités économiques affranchies des contraintes liées aux ressources naturelles, traduit de "nouveaux tropismes" qui différencient les espaces urbains et favorisent les villes qui offrent une série d'avantages correspondant aux besoins du moment. C'est le cumul de ces avantages qui favorise les concentrations et renforce ou engendre de fortes polarisations.

Dans ce contexte concurrentiel, la force d'attraction d'une ville dépend de plus en plus nettement de son degré de connexion aux systèmes internationaux de transports et de communication, mais également de sa capacité à générer des synergies locales. On conçoit dès lors que les phénomènes de concentration qui en résultent soient hautement sélectifs. Les pôles qui en résultent peuvent être multiples dans une même métropole ; ils correspondent à la variété des réponses apportées à une variété de besoins : gares, aéroports, échangeurs ; mais aussi universités, pôles de recherche ou grands équipements culturels. On comprend dès lors le rôle essentiel que peuvent jouer les "grands projets urbains" complexes qui combinent ces différents atouts pour renforcer la position d'une métropole dans le jeu de la concurrence.

L'action publique d'urbanisme doit alors jouer un rôle nouveau dans lequel elle ne peut plus être seule. Le "partenariat" avec les acteurs privés devient essentiel ; il doit faire émerger la négociation et, comme le souligne François ASCHER, les pouvoirs publics devront "se trouver dans la position la plus favorable pour le marchandage".

Ces mécanismes de polarisation dans les métropoles et l'obligation du partenariat favorisent la concentration de l'investissement urbain et la survalorisation de certains espaces. En contrepartie, d'autres risquent de poursuivre leur dévalorisation. Ce double processus pourrait accroître de cette manière la "fragmentation" urbaine et la "division sociale des espaces". Les réflexions de Michel ROCHEFORT à ce sujet apparaissent lourdes de menaces lorsqu'il établit des parallèles avec la structure spatiale des grandes villes d'Amérique du Sud.

La conjonction d'une reprise de la croissance des métropoles et de la poursuite de la dévalorisation des espaces situés à l'écart des "noeuds" où se concentrent les activités de "haut niveau" pourrait ainsi contribuer à l'aggravation du marquage spatial des différences sociales. Cette perspective, largement déclinée sous des approches diverses dans l'ensemble des chapitres suivants, constitue probablement l'un des défis majeurs posés aux politiques de l'habitat urbain. La réflexion prospective doit contribuer à en clarifier les enjeux et ce premier ouvrage apporte à ce sujet quelques éléments d'ouverture du débat.

J.-C. D.

METROPOLES ET FRAGMENTATION DES ESPACES

Par Michel ROCHEFORT¹

L'accélération des mutations économiques et sociales bouleverse de toute évidence les divers aspects de l'urbain, dans les rapports des villes entre elles, dans l'articulation entre les parties au sein de l'espace de chaque agglomération, dans les aspirations des individus en matière de localisation de leur résidence, comme de la nature de leur logement... Mais ces bouleversements urbains sont-ils la conséquence directe des mutations ou le simple résultat d'une autre façon de voir la ville de la part de l'investigateur ? Quel est le poids du changement des "a priori" dans l'appréhension des transformations observées et décrites de façon apparemment objective ? En essayant de tenir compte de cette interrogation préliminaire, j'essayerai de livrer quelques réflexions sur les trois niveaux d'analyse évoqués précédemment : quelles évolutions prévisibles des systèmes des villes ? Quel avenir pour la structuration des espaces urbains et suburbains ? Quelles perspectives dans les aspirations des individus face à la cité ?

A chacune de ces questions, il semble bien que la réponse repose, au moins partiellement, sur des tendances à la fragmentation des espaces : de la notion de métropoles équilibrantes, on passe à celle de pôles concurrents, où convergent des flux transnationaux ; de la notion de centre-ville concentrant toutes les fonctions "nobles" des grandes villes, on passe à celle d'agglomérations multipolaires ; de la notion d'articulation entre les sous-espaces résidentiels, on s'achemine vers des tendances aux ghettos ou aux quartiers "bunkers"...

Si les métropoles tendent vraiment à ces multiples fragmentations des espaces, faut-il y voir un facteur de déséquilibre dans l'organisation spatiale des sociétés ? Si oui, faut-il envisager d'y remédier ? Est-il possible d'inverser cette évolution ?

LES VILLES DANS LES TERRITOIRES "DEVELOPPES" : DE L'ARMATURE URBAINE HIERARCHISEE A LA METROPOLISATION DIFFERENTIELLE

Du passé, déjà lointain, où les premières études des villes dans le territoire ont défini les notions de centre et de zone d'influence, on est passé, dans les années 1950-1960 à la vision de réseaux urbains hiérarchisés où l'avenir de chaque ville pouvait se déterminer par sa place dans le système, aux différentes échelles : réseaux de villes moyennes et petites autour d'une grande ville, dans chaque région ; réseau de grandes villes autour de la capitale dans le territoire national. Lorsque les villes obéissaient mal au schéma global, l'aménagement du territoire cherchait à leur redonner la "place" qu'elles auraient dû occuper dans le système. Cette vision fonctionnaliste n'a pas résisté aux conséquences des mutations économiques... ou aux progrès de la recherche

¹ Géographe. Professeur à l'Institut de Géographie (Université Paris 1)

urbaine. En ce qui concerne les grandes villes, on a mis à jour la vanité d'une conception catégorielle où tout espace régional devrait être doté d'une métropole régionale exerçant dans sa zone d'influence l'ensemble des fonctions qui découlent du niveau de développement de la société globale.

On a rapidement reconnu le poids du contenu socio-économique de l'espace régional dans la différenciation des grandes villes : de l'idée des métropoles d'équilibre, assurant dans chaque région française un encadrement partout semblable, permettant de diminuer le poids de l'influence parisienne, on est passé à la nécessité d'une intervention sur les activités productives pour tenter de donner de nouvelles impulsions au développement des villes dans les zones en dépression économique. Toutes les recherches récentes insistent, en fait, sur l'émergence, au sein des espaces développés, de quelques grands organismes urbains qui deviennent les pôles majeurs du fonctionnement spatial des sociétés.

C'est d'abord l'internationalisation des relations de commandement des firmes privées qui définit, et définira dans l'avenir, des pôles majeurs dans des espaces transnationaux. On identifiait déjà des grandes places financières dont l'assiette de fonctionnement était plus mondiale que nationale, mais la multiplication des firmes multinationales entraîne celle des relations transfrontalières et, selon les stratégies de ces grandes entreprises, l'apparition ou le renforcement, dans les territoires, de "métropoles de commandement" dont les facteurs de croissance... ou de décadence, au grés des décisions des entrepreneurs, ne relèvent plus exclusivement de la dynamique socio-économique du pays où elles se situent. Or la fixation de ces organismes de décision entraîne celle de nombreuses activités tertiaires d'accompagnement qui gonflent d'autant le nombre des emplois et les besoins en espace de ces grandes villes.

Une vision prospective doit donc s'appuyer à la fois sur les perspectives de localisation des pôles majeurs et sur la structure des emplois qu'ils fixent ainsi à l'endroit où ils se développent. A l'échelon le plus élevé, l'héritage des grandes places financières antérieures, dues à l'internationalisation plus précoce du système bancaire, permet à celles-ci d'être bien placées dans la compétition pour l'acquisition de ce nouveau rôle de pôle majeur du fonctionnement spatial des firmes multinationales. Pour d'autres grandes villes antérieures, le jeu est complexe et incertain. De toutes façons, les politiques des gouvernements ou des municipalités et la perception qu'en ont les grands décideurs privés peuvent infléchir bien des décisions de localisation qui, en général, n'impliquent pas de pérennité. On peut facilement passer de Paris à Bruxelles, par exemple, lorsque les conditions de circulation des capitaux sont plus faciles en Belgique qu'en France. Saisir l'avenir des métropoles, c'est comprendre le jeu complexe des concurrences à ce niveau et, sauf quelques cas, garder l'idée que rien n'est jamais définitivement joué pour une grande ville, donc pour la différenciation entre les éléments de ce "niveau supérieur" des systèmes urbains. Les contraintes de localisation disparaissent progressivement au profit du rôle des acteurs publics et privés qui décident de ces implantations... sans parler de l'impact des grands bouleversements territoriaux inattendus, comme la réunification de l'Allemagne.

A l'inverse de cette évolution, la localisation des organismes de décision des pouvoirs publics tend, au contraire, à renforcer un réseau de villes dans les territoires nationaux. En France, il faudrait suivre les effets de la régularisation administrative sur les

capitales de chaque région. Deviennent-elles des "métropoles régionales" ? Certes, c'est pour chacune un coup de fouet et de nouvelles perspectives d'emploi, donc de nouveaux besoins en espace central et résidentiel, mais il ne faut pas en induire un dynamisme automatique pour l'avenir. On a bien suivi, dans d'autres pays, à vrai dire fort différents comme la Côte d'Ivoire, les effets d'entraînement très momentanés de cette multiplication des emplois administratifs dans les villes devenues chefs-lieux des nouvelles régions. Tout se bloque au bout d'un certain temps si cette nouvelle fonction n'est pas l'occasion de se situer autrement dans le jeu des concurrences pour les autres activités urbaines, industrie ou tertiaire privé. On en revient aux facteurs de différenciation dont certains ont été évoqués précédemment.

Il faut y ajouter les nouvelles données de l'implantation de la recherche technologique. On a tenté de suivre les facteurs d'émergence des technopôles..., on a même parlé des attraits de certains climats, vieille revanche des déterminismes naturels chers aux géographes de la première heure ! Les nouveaux pôles de la recherche renforcent-ils les métropoles antérieures ? Sont-ils capables de créer de nouvelles "métropoles de la recherche", avec les besoins spatiaux spécifiques qui en découlent ?

En ce qui concerne les grandes villes et à l'exclusion de quelques métropoles mondiales qui ont beaucoup de chances de garder leur rang, il me semble qu'on arrive, dans la plupart des cas, à des perspectives de transformation des systèmes antérieurs liées à des croissances différentielles. Les métropoles de demain seront davantage le fruit d'interactions complexes entre des groupes d'acteurs privés et publics ; elles seront des pôles concurrents dans des territoires transnationaux. Leur dynamisme socio-économique, leurs besoins en bureaux et en logements dépendront de leur capacité à triompher des autres, avec les remises en question toujours possibles de ces victoires.

ORGANISATION DES ESPACES METROPOLITAINS : FRAGMENTATION OU NOUVELLES FORMES D'ARTICULATION ENTRE LES SOUS-ENSEMBLES

L'espace des métropoles a toujours été divisé en nombreux sous-espaces, différenciés tant par l'âge des constructions et le contenu humain que par les activités qui s'y localisent. L'imbrication de ces facteurs morcelle la grande ville en unités complexes dont les articulations se traduisent par des relations et des déplacements intenses. On se contentera ici de parler du centre-ville et de la périurbanisation.

Le schéma classique oppose le centre-ville, plus ou moins divisé en centre des affaires, centre de vie, etc..., aux quartiers de résidence ou d'industrie. L'évolution récente permet d'envisager un avenir assez nettement différent, au moins pour les grandes villes qui deviendront les métropoles de demain. L'essor de leurs fonctions de commandement s'accompagne de localisations plus diverses de ces activités et du tertiaire qui les accompagne : on voit naître des multipolarités, des noyaux d'activités dans des lieux attractifs des périphéries. Identifier les besoins en immeubles de bureaux de ces nouvelles concentrations, agir sur leur dynamisme par une réorganisation des systèmes de transport urbain et suburbain sont et seront de plus en plus les tâches de l'aménageur d'aujourd'hui et de demain. Les carrefours de la circulation internationale, gares et aéroports, sont souvent les supports de ces

nouvelles localisations. Leurs abords deviennent les espaces d'accueil de tous ces flux de personnes et de marchandises. De la qualité qu'on saura leur donner dépendra en partie la capacité de la grande ville à garder et développer son rôle de métropole. Les nouveaux pôles de l'espace urbain doivent être les points sensibles où l'agencement des constructions et leur architecture cherchent à donner une image moderne, dynamique et attractive de la ville.

Le schéma classique du centre-ville comporte son corollaire avec les "banlieues" et leur diversité économique et sociale. Les tendances récentes de la périurbanisation incitent à apporter quelques correctifs et permettent d'avancer quelques hypothèses d'avenir. Le mythe de la résidence à la campagne, fondé sur une publicité qui ne vend pas des maisons, mais un "genre de vie", va-t-il se perpétuer, voire s'amplifier dans l'esprit des citadins irrités par le bruit et la pollution de la grande ville ? De mon point de vue, la réponse n'est pas univoque.

Il faut d'abord tenir compte de la distance-temps entre la maison et le lieu de travail. Avec la multipolarité progressive de la métropole, les transports en commun, organisés en fonction de la prédominance du centre-ville, répondent mal aux besoins ; la voiture individuelle se heurte aux encombrements et aux coûts. Bien des études montrent une certaine lassitude des habitants "périurbains" lorsqu'ils résident à plus d'une heure de leur lieu de travail. Encore faut-il distinguer les hauts revenus qui peuvent avoir deux voitures par ménage et des facilités d'horaire, des revenus moyens, lassés des trains de banlieue surchargés et bruyants. La désaffection est très dépendante du niveau de vie des ménages. Il suffit alors d'une modernisation des transports en commun devenus plus rapides et plus confortables pour retrouver l'engouement initial vis-à-vis des "néovillages" et autres formes de la périurbanisation. Cela dépend de la taille de la ville qui conditionne largement le temps et les modalités d'accès au lieu de travail.

Un autre facteur peut peser sur l'avenir de ce mode d'habiter : l'insécurité grandissante liée à la petite et moyenne délinquance. On le voit plus clairement dans les très grandes villes d'Amérique du Sud, plus menacées aujourd'hui que les villes européennes ; mais celles-ci n'en viendront-elles pas à être influencées aussi par ce "fléau" ? A Sao Paulo, les gens aisés ont, jusqu'à une époque récente, toujours opté pour la résidence individuelle dans des quartiers de plus en plus éloignés du centre par suite de la poussée rapide de la ville. L'insécurité, plus que la distance, provoque un changement : faute de pouvoir rentrer chez soi sans risquer une agression à un carrefour, même si on utilise plutôt la petite Volkswagen que la Mercedes qui reste au garage, bien des riches préfèrent maintenant l'immeuble de résidence en ville, avec un seul grand appartement par étage et une forte protection à l'entrée : grilles, gardien, etc... Ainsi s'est transformé, par exemple, l'ancien quartier d'Hygiénopolis, proche du centre-ville, où les anciennes maisons ont été remplacées par des immeubles de luxe de quinze à vingt étages. Cette nouvelle demande pèse sur la transformation du vieux tissu urbain et tend à redonner à la périphérie son rôle de zone de résidence pour les pauvres : ceux-ci ont été chassés des zones dégradées de la ville par la poussée de rénovation destinée aux riches.

Imaginons pourtant que la périurbanisation continue à se développer au-delà de la couronne urbaine proprement dite. Où se fixera-t-elle de préférence ? A la lumière

d'une étude très approfondie du phénomène dans la région de Mennecy, au sud de l'agglomération parisienne, on peut tenter de dégager quelques tendances. Il faut d'abord souligner le rôle du maire de chaque commune : il est déterminant pour fixer l'ampleur et la nature des opérations de périurbanisation : maires et conseils municipaux encore ruraux, méfiants et réservés ; maires propriétaires terriens qui s'efforcent de lancer des grandes opérations... sur leurs propres terres ; maires issus d'une nouvelle majorité due aux "périurbains" déjà installés, qui tentent de freiner le mouvement pour garder la qualité de vie dont ils jouissent. L'acteur municipal semble être l'élément principal de la distribution des lotissements périurbains dans cette zone frontière de la poussée urbaine. Pourtant, le style des constructions à venir sera, de toutes façons, très dépendant des premières opérations. On retrouve le rôle important de l'image donnée par les espaces antérieurement bâtis : quelques files de maisons modestes au long d'une ou deux rues nouvelles tracées dans la campagne, au bord de l'ancien village, sans autre espace d'accueil, marquent un paysage qui devient répulsif à toute opération plus ambitieuse. L'avenir de la périurbanisation passe certainement par le soin apporté aux futures opérations pour qu'elles donnent une bonne image de l'espace habité. Il serait intéressant d'analyser plus précisément quelles pourraient être les bases architecturales et paysagères d'une telle image.

Dans leur espace urbain, comme dans celui qui l'entoure, bien des facteurs tendent donc à fragmenter les métropoles. Certes, il faut marquer la profonde différence qui sépare... (encore ?) les grandes villes des pays développés de celles du Tiers-Monde. Dans ces derniers pays, l'exacerbation des inégalités sociales, l'ampleur chaque jour croissante de la masse des populations à bas revenus, sépare de plus en plus la ville des riches de la ville des pauvres ; le territoire légal des espaces illégaux. Dans les pays développés, les oppositions sont plus subtiles, mais les phénomènes d'exclusion cantonnent de plus en plus les revenus modestes dans des espaces limités et éloignés aussi bien du centre-ville que des nouveaux noyaux de polarisation que provoquent autour d'eux, par rénovation-crédation, la formation de zones de résidence à haut standing. Certes, les riches ne s'enferment pas encore dans leurs quartiers pour la nuit, mais l'insécurité commence à marquer le paysage des espaces qui leur sont de plus en plus systématiquement réservés.

Va-t-on vers la vision d'une "ville éclatée" ? A Mexico City, l'immensité urbaine et la précarité des moyens de transport fractionnent l'agglomération en sous-ensembles qui tentent de vivre en relative autonomie, faute de possibilités d'articulation. On est (encore ?) bien loin de cette image dans les grandes villes des pays développés..., mais l'accentuation des phénomènes de fragmentation doit s'accompagner d'une réorganisation-amélioration des transports urbains pour que chaque sous-espace puisse continuer à faire partie d'un ensemble cohérent et à disposer d'une bonne articulation avec tous les autres.

QUELQUES GRANDES TENDANCES URBAINES

par François ASCHER²

L'objectif de cette contribution est d'attirer l'attention sur quelques "tendances urbaines" actuelles en s'interrogeant sur leur nature plus ou moins durable, structurelle. De fait, placées côte à côte, ces tendances semblent dessiner, pour la durée d'un nouveau "cycle long" comme disent les économistes, une nouvelle organisation urbaine des pays industrialisés que selon les écoles de pensée on qualifiera de "post-fordienne", de "post-moderne", de "post-industrielle", "d'informationnelle".

Nous avons retenu, sans prétention à aucune exhaustivité, six grandes tendances :

- les "tropismes" vers les espaces à qualité de vie attractive apparente ;
- le nouveau processus de métropolisation ;
- les tendances à la fragmentation des espaces, à leur polarisation et à leur recomposition dans de nouveaux type de réseaux ;
- le développement de grands opérateurs privés dans l'urbanisme et les services urbains ;
- des recompositions sociales et la marginalisation durable de certains groupes ;
- des approches théoriques et pratiques nouvelles des réalités urbaines.

Nous n'avons pas repris d'autres évolutions tendanciennes analysées dans cet ouvrage par d'autres contributions.

DE NOUVEAUX TROPISMES ECONOMIQUES.

Les économistes ont abondamment décrit les mutations profondes des systèmes de production et d'échange et font généralement l'hypothèse de la mise en place d'un nouveau "cycle long" caractérisé par une série de facteurs interdépendants :

- un nouveau stade dans l'internationalisation de la production et des échanges, et une concentration accrue au sein de groupes multinationaux (la "globalisation") ;
- l'exacerbation des concurrences, l'épuisement dans de nombreux domaines des formes fordiennes de production et de consommation et la nécessité pour les entreprises de développer de nouveaux systèmes d'organisation de la production (flexibilité et développement de multiples sortes de services à la production) ;
- le développement d'une série de technologies nouvelles et en premier lieu des technologies de l'informatique et de la communication ;

² Economiste, urbaniste. Professeur à l'Institut Français d'Urbanisme (Université Paris 8). Conseiller scientifique au Plan Construction et Architecture.

- la diffusion massive de ces technologies dans l'ensemble des secteurs d'activité (technologies génériques), entraînant des changements considérables tant dans les entreprises que sur les produits ;

- l'importance croissante de la recherche, de la qualification et de la gestion des ressources humaines.

Ces nouvelles caractéristiques des systèmes de production et d'échange se mettent en place au travers d'une recomposition spatiale des activités économiques. Beaucoup de zones industrialo-urbaines liées soit aux ressources naturelles, soit aux technologies et aux produits "porteurs" du cycle économique précédent, sont plus ou moins progressivement abandonnées.

Dans le même temps se développent les zones où les entreprises trouvent :

- des bassins de main d'oeuvre très qualifiée, ou des villes et des régions susceptibles d'attirer ce type de main d'oeuvre ("sunbelt", villes universitaires, culturelles, touristiques) ;

- des connexions aux systèmes internationaux de transports et de communications ;

- des tissus industriels et tertiaires, permettant des "partenariats", l'organisation de réseaux de sous-traitance (développement des systèmes de production à flux tendus), l'externalisation de diverses composantes de l'activité des entreprises et le recours à des services spécialisés.

L'importance de ces facteurs pour les entreprises dépend d'un grand nombre de variables : nature de la production et des technologies mises en oeuvre, taille de l'entreprise ou du groupe, histoire de ce groupe, localisation des marchés, opportunités foncières, aides publiques etc...

UNE NOUVELLE ETAPE DU PROCESSUS DE METROPOLISATION.

La recomposition spatiale des activités économiques s'exprime dans des formes nouvelles de métropolisation ; en particulier en France, pays urbanisé relativement tardivement si on le compare aux autres grands pays industrialisés.

Dans les années 1950-1970, la localisation ou la délocalisation des activités industrielles s'était effectuée surtout par l'installation d'unités de production "fordiennes", mobilisant un emploi régional peu qualifié ou d'origine rurale, complété généralement par le recours à des immigrés. En région parisienne, des activités tertiaires, des industries de pointe et des couches "moyennes nouvelles" occupèrent les espaces laissés vacants par les populations et les industries "décentralisées".

Ce double processus a accompagné l'achèvement de l'urbanisation française (et la dépopulation des zones rurales) et a favorisé la croissance d'un grand nombre de villes moyennes. Il avait été encouragé par la politique nationale d'aménagement du

territoire. Quelques grandes villes ont ainsi su profiter de la politique des "métropoles d'équilibre" et se sont préparées pour le nouveau cycle économique.

Au niveau "intra-urbain", cette urbanisation "fordienne" s'est exprimée sous deux formes majeures successives : dans un premier temps la construction de grands ensembles sociaux pour la main d'oeuvre spécialisée ; dans un second temps le développement à la périphérie des villes de maisons individuelles pour couches "moyennes" et pour "upper lower class".

La France a ainsi connu un processus continu d'urbanisation, d'abord concentré et généralisé à tout le territoire, puis plus sélectif et en périphérie urbaine. On a probablement parfois mal interprété les résultats du recensement de 1982, en particulier lorsque l'on a voulu y voir la fin d'une tendance longue à la croissance des villes. Il s'agissait probablement de phénomènes de nature péri-urbaine et annonciateurs d'une croissance urbaine plus sélective.

De fait on assiste, en France et dans plusieurs pays européens, à une nouvelle dynamique métropolitaine, correspondant globalement aux tropismes économiques évoqués précédemment.

Quelques grandes agglomérations urbaines connaissent un développement sensible, non seulement à leur périphérie -où la croissance semble continuer- mais aussi dans les zones centrales et péri-centrales.

Les centres de ces villes s'y recomposent à l'occasion d'opérations liées notamment aux opportunités foncières dégagées par les mutations technico-économiques (emprises industrielles, ferroviaires et portuaires). S'y localisent les services et les couches moyennes supérieures qui pour des raisons diverses reviennent au coeur des villes ("gentrification").

Les premières couronnes se densifient, notamment avec l'arrivée des jeunes ménages qualifiés et le retour de certaines couches moyennes.

Ces phénomènes sont accompagnés d'investissements publics et privés importants dans les parties centrales des villes, souvent sous la forme de "grands projets". La culture, le tourisme (en particulier le tourisme d'affaires, avec les hôtels, les salles de congrès, les halls de foires etc.), le commerce, les noeuds de communication sont les principales fonctions supports de ces nouveaux "équipements" urbains. Dans les prochaines années, les équipements universitaires participeront activement à cette dynamique.

Ce processus de métropolisation s'accompagne de phénomènes de marginalisation de certaines couches sociales exclues de ce nouveau dynamisme, en particulier dans les quartiers d'habitat social.

Par ailleurs cette croissance urbaine intensive (par opposition à la croissance urbaine plus extensive de la période précédente) et le retard des investissements publics dans le domaine des transports collectifs provoquent des difficultés croissantes de

déplacement et l'engorgement des centres-villes qui donnent naissance à divers projets de grands travaux (tramways, métros, tunnels routiers).

Dans les zones non concernées directement par cette nouvelle métropolisation et à l'écart des nouveaux tropismes, les villes connaissent à la fois des problèmes graves dans les quartiers d'habitat social et une stagnation, voire une régression, de la population. Dans ces villes, le marché foncier disparaît, piégeant les propriétaires occupants et dissuadant les investisseurs.

La Région Parisienne connaît pour sa part une évolution particulière. La population y a augmenté, plus vite d'ailleurs que prévu. Paris semble jouer un rôle international croissant (dans le "top five" des mégalo-poles, aux côtés de New-York, Tokyo, Londres, Los Angeles) ; mais les carences dans le domaine du logement et des transports et les processus de ségrégation socio-spatiale y deviennent aussi particulièrement préoccupants.

DE NOUVELLES FORMES D'ORGANISATION ET D'AUTO-ORGANISATION SPATIALE : FRAGMENTATION, POLARISATION, RETICULATION.

Les nouveaux tropismes des activités, les nouvelles logiques économiques des acteurs, les nouveaux types de métropolisation, les nouveaux modes de vie, se mettent en place au travers de formes spatiales nouvelles, bien que l'espace relève d'un "temps long". Quelques tendances semblent dégager et relever de ce que d'aucuns appellent des processus de "fragmentation", de "polarisation", de "mise en réseau". Ces processus sont liés à plusieurs facteurs.

- Tout d'abord au *développement et à l'usage croissant de moyens de transports rapides*. Ceux-ci permettent d'organiser les échanges, et donc la production, à une échelle nouvelle. La proximité physique perd ainsi une partie de son importance au profit de la proximité temporelle. Mais les transports rapides n'ont plus d'effet de traversée, et les étapes se font rares. La continuité spatiale s'affaiblit. Les effets de proximité sont limités par des seuils, et remplacés par des effets d'accessibilité. L'espace se polarise autour des points d'arrivée et de départ des transports rapides.

- Ensuite au *développement des télécommunications*. Révolutionnées par l'informatique, les télécommunications permettent des échanges d'informations d'un volume sans commune mesure avec ce qu'autorisait précédemment le téléphone. Ces techniques nouvelles et l'usage des satellites ouvriront bientôt à tous les acteurs l'accès à ces échanges depuis n'importe quel point du territoire national ou de la planète.

L'effet presque paradoxal de ces nouveaux systèmes de télécommunication est de banaliser de ce point de vue l'espace économique et social. En effet la capacité d'accéder à des informations ou d'en échanger ne discriminerait plus les espaces (mais peut-être encore des acteurs, dans la mesure où certains d'entre eux contrôleront les réseaux, les filières d'échanges, les banques de données). Les télécommunications verront alors disparaître leur rôle spatialement structurant.

Cela valorisera d'autant plus le rôle de tout ce qui ne se télécommunique pas. C'est bien ce que l'on constate lorsque l'on voit l'importance croissante des facteurs physiques et sociaux dans les localisations des activités : le soleil, la qualité d'un site, l'histoire d'un lieu et son attractivité culturelle, les populations qui y sont fixées, la qualité des équipements urbains et bien sûr la présence des entreprises, partenaires ou concurrentes.

L'un des effets combinés du développement des transports rapides (qui favorisent les grandes "gares" ferroviaires, aéro-portuaires, portuaires), des télécommunications (qui banalisent l'espace communicationnel) et des nouvelles formes de production et d'échanges (qui développent les liens entre les entreprises et à l'intérieur des entreprises entre unités séparées), est de donner une valeur particulière aux points qui réunissent et connectent les différents transports rapides de personnes et de produits.

Les "noeuds" qui articulent les différents systèmes de transport et de communication prennent une importance encore plus grande. *L'interconnexion devient une notion clef du développement. Les axes perdent de l'importance ; seules les mises en relation comptent.*

Les territoires se transforment sous la pression de ces phénomènes. *On voit en particulier se développer deux formes principales : la région urbaine et la "ville-Etat".*

La Suisse offre une bonne illustration de la forme "région urbaine". Chaque ville a une taille relativement réduite, mais le réseau urbain suisse fonctionne pratiquement comme un seul ensemble métropolitain ; chacun des points de cette zone métropolitaine étant très proche d'un accès autoroutier, à moins d'une heure d'un aéroport international, de grands équipements culturels, de centres universitaires, etc.

Toulouse offre pour sa part un bon exemple de la "ville-Etat". Les relations entre Toulouse et Paris, ou Toulouse et Bristol sont d'un certain point de vue plus importantes qu'avec les villes moyennes de la Région Midi-Pyrénées. La notion d'arrière-pays a perdu une grande part de sa consistance. Les relations entre la région et la ville pôle connectée aux réseaux internationaux est largement orientée vers les fonctions de loisir. Ce qui n'exclut pas le dynamisme de petites villes, mais dont le développement est largement indépendant de celui de la ville-pôle internationale.

Deux concepts semblent particulièrement intéressants pour décrire ces phénomènes spatio-organisationnels : les "hubs and spokes" et le "face à face".

Le système dit des "hubs and spokes" (les rayons et les moyeux) est un concept en provenance des transports. Il rend compte d'une forme d'organisation polarisée dont les plate-formes logistiques sont une des expressions. Le principe est de concentrer les transports les plus performants sur des "noeuds" (les spokes) en nombre réduits et de desservir des zones secondaires à partir de ces noeuds.

C'est un système de réseau à hiérarchie simplifiée qui privilégie la longue distance et la vitesse et se différencie à la fois des systèmes radio-concentriques traditionnels et des maillages réguliers (voir schéma). La Compagnie Air France concentre ainsi de

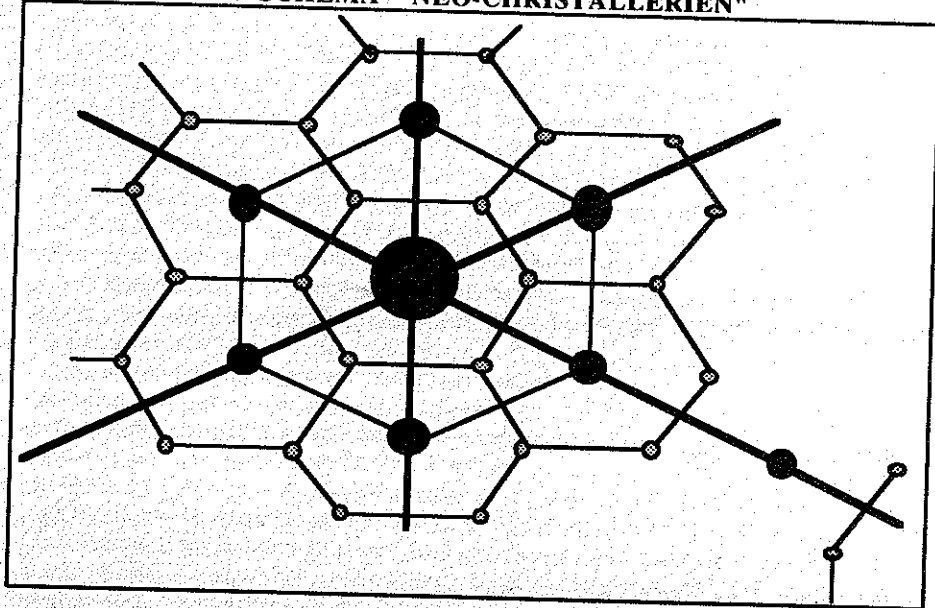
plus en plus ses lignes internationales sur Paris et utilise les lignes intérieures comme un système de rabattement sur la capitale.

Ce concept de "hubs and spokes" semble partiellement utilisable pour rendre compte également de la recomposition des espaces intra-urbains.

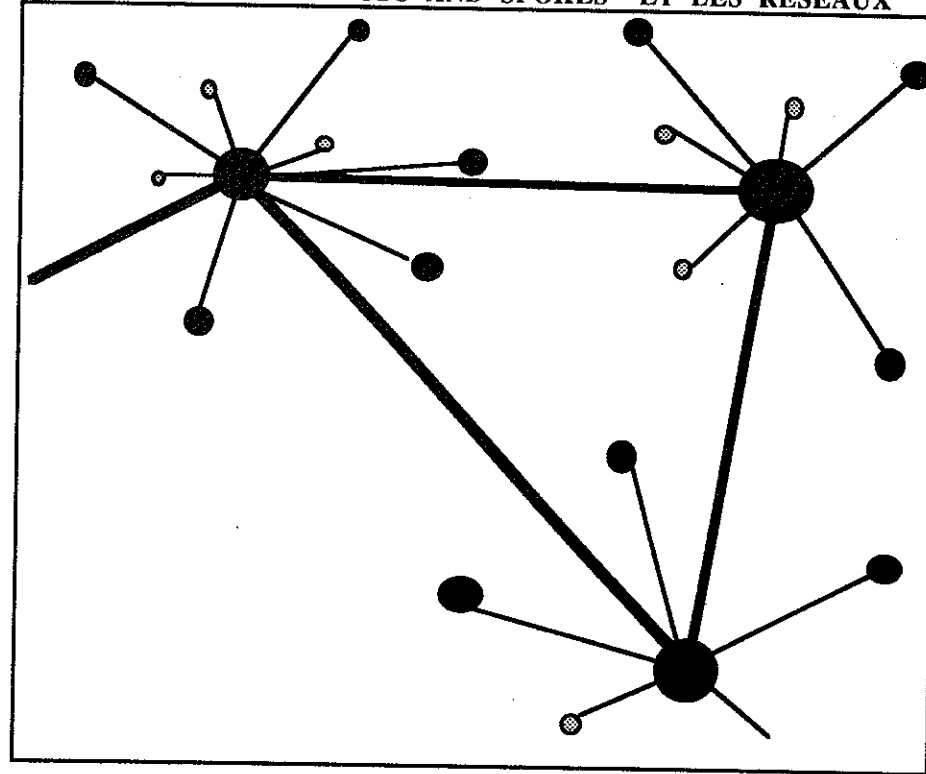
On assiste en effet à la poly-nucléarisation des grands espaces métropolitains. Les stations de RER ou de transport urbain rapide, les accès aux autoroutes urbaines, aux tunnels et aux ponts, et bien sûr aux moyens de transports rapides interrégionaux et internationaux, jouent un rôle centralisateur croissant et sélectionnent les activités qui peuvent faire face aux charges foncières qui y correspondent.

Ce processus est renforcé par des politiques d'équipement public qui semblent souvent être passées des logiques volontaristes et initiatrices à des logiques de régulation, voire plus modestement encore à des logiques d'accompagnement. Ce "suivisme" laisse jouer plus complètement les dynamiques de localisation et les mécanismes fonciers et immobiliers qui concentrent en quelques points les activités de "haut niveau".

SCHEMA N°1 : SCHEMA "NEO-CHRISTALLERIEN"



SCHEMA N°2 : LES "HUBS AND SPOKES" ET LES RESEAUX



Le "face à face" est une notion qui semble, après une période de fascination un peu techniciste pour les technologies nouvelles de communication, prendre une importance croissante.

Déjà, l'expérience du développement du téléphone avait montré que celui-ci, non seulement ne réduisait pas nécessairement les contacts directs (et donc les déplacements), mais que dans un certain nombre de cas au contraire il les développait. En effet la possibilité d'entrer en communication, de contacter des interlocuteurs, ou de conserver des contacts par le téléphone, a stimulé tant le développement de relations économiques entre les entreprises que les contacts et les activités communes entre particuliers.

Ce phénomène semble se reproduire également avec le développement des technologies nouvelles de communication.

S'y ajoutent aussi des phénomènes de substitution : le temps que la télécommunication économise en ne rendant plus indispensable le déplacement, est utilisé pour des déplacements répondant à d'autres motifs. Comme s'il y avait une certaine mobilité de base, incompressible.

De fait, comme nous l'avons évoqué précédemment, le développement des télécommunications banalise tout ce qui se télécommunique. B. PLANQUE a distingué à ce propos les communications monologiques, qui se télécommuniquent facilement (et qui facilitent des disjonctions fonctionnelle/hierarchique) et l'information dialogique ou multilogique dont la maîtrise à distance est malaisée.

Ce processus donne une valeur plus importante encore au contact direct. Et l'économie s'en empare car son essence est de se saisir de tout ce qui différencie des valeurs. La valeur rare (et discriminante dans la concurrence) n'est plus le système de télécommunication, mais l'accessibilité physique.

Cela explique dans une certaine mesure que des secteurs économiques, qui au regard de la nature de leur activité pourraient apparemment se localiser presque n'importe où, se localisent finalement là où le face à face est le plus commode, c'est à dire là où vont tous les autres ! En revanche, il est probable que les activités manipulant des informations à faible valeur ajoutée iront là où les valeurs foncières et la main d'oeuvre seront les moins chers.

Les structures intra-urbaines et inter-urbaines se modifient sous la pression de ces différents phénomènes ; mais comme le souligne CAMAGNI lorsqu'il analyse le remplacement des systèmes urbains fordo-christallériens (théorie des places centrales) par des systèmes en réseaux, il ne s'agit là que de tendances qui ne modifient pas du jour au lendemain l'organisation urbaine d'ensemble.

De même que le modèle fordo-christallérien s'était en quelque sorte ajouté à d'autres structures urbaines héritées d'une histoire urbaine pré-industrielle, voire pré-capitaliste, de même les nouveaux systèmes réticulés inscrivent dans les systèmes urbains précédents de nouveaux points et de nouvelles lignes de force.

La théorie des places centrales était principalement fondée sur des stocks, la quantité de population jouant un rôle déterminant dans les fonctions et le classement hiérarchique des villes. A l'inverse ce sont les flux qui deviennent déterminant, avec les relations de réseau qui se développent entre entreprises, entre villes, entre groupes et individus.

Les flux "relationnels", c'est-à-dire d'informations, peuvent générer des réseaux sans organisation hiérarchique, ou à faible organisation hiérarchique, avec des maillages multi-directionnels.

En revanche, les flux "physiques", dont on a vu qu'ils conservaient une grande importance, impriment aux réseaux, pour des raisons technico-économiques, des organisations plus hiérarchisées ou étoilées. Ils replacent la question des infrastructures de transport au coeur du développement urbain. Ils font d'une série d'équipements nouveaux (plate-formes logistiques, gare d'interconnexion) des points clefs dans la structuration des villes et des réseaux urbains.

Auparavant on avait plutôt un modèle urbain du type hiérarchique long : au niveau national avec la chaîne village-bourg-petite ville-ville moyenne-préfecture-

métropole-capitale ; au niveau intra-urbain avec l'îlot, le quartier, la commune, l'agglomération...

Maintenant on voit apparaître un modèle de plus en plus simplifié : de partout on devrait pouvoir accéder aux noeuds internationaux ; les noeuds intermédiaires étant plus des moyens d'accès au niveau international que des zones fonctionnelles pour les niveaux inférieurs. Dans les villes, le système de distribution commerciale illustre ce même type de tendance : il n'y a presque plus rien entre le congélateur du particulier et le centre commercial régional.

Bien sûr nous exagérons le trait, car un grand nombre d'activités ne sont pas (pas encore ?) dans l'économie globale (internationalisée) ; de même qu'il reste encore des consommateurs captifs des supérettes ou utilisateurs des épiceries maghrébines.

On peut d'ailleurs considérer qu'il y a une tendance à la mise en place d'une sorte d'organisation duale, avec un type de réseau pour le secteur "high-tech" et internationalisé, et un autre type de réseau pour l'économie locale. Mais il y a aussi probablement des contre-tendances...

GRANDS OPERATEURS URBAINS ET OPERATIONS COMPLEXES.

Les formes urbaines sont également marquées par les logiques des acteurs qui les produisent directement, et réciproquement. De ce point de vue il faut noter l'émergence en France de grands opérateurs associant des fonctions de financement, de promotion, d'aménagement, de production et de gestion de cadre bâti et de divers services et de réseaux. Au delà même de la notion de "génie urbain" qui regroupait déjà une partie de ces activités, on voit donc se constituer de véritables entreprises de financement, de production et de gestion de la ville. Ces grands opérateurs, qui maîtrisent et intègrent de plus en plus une chaîne complète qui va de la conception à la gestion, deviennent les partenaires des pouvoirs publics gagnés au thème du "partenariat urbain".

Ces grands opérateurs ont une certaine capacité d'initiative ; mais ils ont aussi souvent besoin du relais des pouvoirs publics, notamment pour dégager des terrains ou pour réaliser des infrastructures. Ils impriment de plus en plus au développement urbain leur propre logique.

C'est ainsi qu'ils conçoivent ou suscitent un certain type d'opérations, susceptibles d'être financées pour une large part avec des fonds privés, et adaptée à leurs exigences de rentabilité. On assiste au foisonnement d'opérations de plus en plus complexes, associant généralement des fonctions tertiaires diverses (commerce, bureaux, centres de congrès) et intégrant parfois des logements de haut-de-gamme. Ces opérations sont généralement localisées dans des zones à potentialités immédiates ou quasi-immédiates ; elles participent au renforcement des dynamiques de polarisation.

Souvent également leur logique privée et de rentabilisation nécessite une maîtrise spatiale et économique qui entraîne une conception urbaine et architecturale plutôt centripète et fermée, et une minimisation des espaces collectifs ou quasi-publics. Ce

faisant, elles contribuent aussi dans une certaine mesure au processus de fragmentation que nous avons évoqué précédemment.

Il faut souligner qu'avec ce type d'opération complexe, c'est également une partie de la capacité à formuler et à monter des "projets urbains" qui est transférée du côté des acteurs privés, qui se dotent d'ailleurs de services spécialisés en aménagement et urbanisme.

Mais les nécessités de rentabilisation ont tendance à réduire l'horizon temporel et les limites spatiales des projets urbains par rapport aux échéances et aux échelles habituelles de la planification urbaine. Pourtant les opérateurs privés sont eux-mêmes conduits à dépasser le cadre de la recherche du profit à court terme à partir du moment où ils ne raisonnent plus en termes d'opérations ponctuelles, de "coups" isolés s'appuyant seulement sur une opportunité foncière ou profitant d'un équipement public. Parallèlement, les collectivités locales procèdent à un *aggiornamento* important de leurs critères d'efficacité, introduisant ou adaptant dans les services publics, de façon parfois plus ou moins maîtrisée, des principes et outils du management privé.

On assiste ainsi à un déplacement partiel de la capacité d'initiative en matière urbaine qui modifie considérablement le fonctionnement de la planification urbaine. L'urbanisme "partenarial" qui se développe dans tous les pays industrialisés, n'est pas simplement un nouveau partage des financements, ni un redécoupage des domaines publics et privés. Il s'inscrit dans de nouveaux processus d'urbanisation, génère des concepts urbains nouveaux et est accompagné de formes urbaines nouvelles.

La ville ne se programme plus ou plus seulement à partir de grands équipements publics ; elle s'invente et se réalise aussi à partir d'opérations complexes, de "concepts" qui mêlent de façon nouvelle les activités commerciales, les services, les emplois, les infrastructures de transport et de communication, les logiques publiques et les logiques privées.

L'enjeu pour les pouvoirs publics locaux est alors, non plus de "maîtriser" l'ensemble des initiatives privées sur la ville (comme cela a été parfois le cas avec certains documents d'urbanisme), mais d'intervenir plus sélectivement et de provoquer autant que possible des procédures de négociation. L'urbanisme, comme le soulignent souvent les auteurs anglo-saxons, est de plus en plus fait de "bargaining". A charge pour les pouvoirs publics de se trouver dans la position la plus favorable pour ce "marchandage".

LA DIVISION SOCIALE DES ESPACES.

La société urbaine française connaît dans ce domaine des évolutions importantes, qui concernent peut-être moins directement d'autres pays européens et sur lesquels il est intéressant de s'interroger plus avant.

L'histoire sociale, politique et urbaine de la France ; l'importance de l'intervention directe de l'Etat et des pouvoirs publics dans le domaine du logement, des transports, de la santé et de l'éducation ont probablement concouru à limiter les expressions spatiales des différences sociales. La loi de 1948, l'aide à la pierre pour la construction de logements sociaux, l'usage large du droit d'expropriation, la construction d'écoles et d'hôpitaux publics, la logique de service public des transports collectifs etc..., ont pour le moins "parasité" les logiques marchandes et limité les processus ségrégatif, même si, bien sûr, elles n'ont pas supprimé les différences sociales.

Dans une certaine mesure ces politiques ont "compensé" les inégalités en termes de revenus, particulièrement fortes en France par rapport à d'autres pays industrialisés. Des personnes pauvres ou âgées ont pu rester un certain temps en centre-ville ; des logements sociaux ont accueilli des populations relativement variées ; les taux d'équipements publics tout en restant inégaux, se sont rapprochés. De grands hôpitaux ont été construits en banlieues etc...

Depuis un quinzaine d'années, il semble que ces "obstacles" publics à l'expression spatiale des inégalités et des différences sociales jouent de moins en moins.

Dans le domaine du *logement social* le passage de l'aide à la pierre à l'aide à la personne, l'incitation forcée à l'accession à la propriété de maisons individuelles, la chute de la part de la construction neuve sociale n'ont évidemment pas créé tous les problèmes des gens qui habitent aujourd'hui dans les quartiers d'habitat social (les mutations économiques ont une "responsabilité" plus structurelle) ; mais ils leur ont donné une forme spatiale qui les aggrave.

A cela s'ajoutent le développement des services collectifs privés (dans l'enseignement, la santé, le sport et les loisirs), la part croissante des déplacements en automobile individuelle et le ralentissement des investissements en infrastructures publiques de transport.

Tous ces phénomènes participent à une spatialisation plus nette des inégalités, que connaissent probablement déjà d'autres pays (la Grande Bretagne notamment). Mais c'est aussi dans ce contexte qu'ont eu lieu en France deux phénomènes très importants : la décentralisation et la reprise de la croissance dans un certain nombre de zones.

La décentralisation a confronté les collectivités locales à des contraintes de gestion et de financement tout à fait nouvelles. Il en a souvent résulté des politiques d'économie qui ont restreint les interventions volontaristes ou régulatrices des pouvoirs publics locaux.

Dans le même temps, l'initiative privée montrait un grand dynamisme dans quelques villes et dans certains endroits à l'intérieur de ces villes. Bureaux, centres commerciaux et logements de haut-de-gamme ont proliféré dans les zones à forte potentialité sociale et économique.

Parallèlement, s'est développé dans de nombreux quartiers centraux le phénomène dit de "gentrification", qui a vu se regrouper les couches moyennes-supérieures. Il faut noter l'importance dans ce processus de polarisation sociale du phénomène scolaire. On le sait, l'école est de plus en plus le passage obligé de la réussite sociale et professionnelle ; la mobilité des couches les plus favorisées est très fortement marquée par la recherche de l'établissement scolaire le plus performant. Or dans les villes, l'accès pour des enfants à une école passe principalement par la proximité physique. La mobilité résidentielle des couches ayant une capacité de choix de localisation, est ainsi de plus en plus déterminée par la qualité des écoles. Et dans notre système social et socio-éducatif, la "qualité" d'une école s'alimente principalement dans son recrutement social. La dynamique de regroupement social des couches favorisées s'auto-alimente ainsi, relayée par les mécanismes de formation des prix immobiliers (et entretenue aussi par la faiblesse des moyens de transports collectifs urbains).

Des phénomènes tout à fait symétriques sévissent dans les quartiers d'habitat social, entraînés dans des spirales de paupérisation que les politiques publiques arrivent généralement mal à enrayer. Les organismes d'HLM "propriétaires" de ces quartiers sont d'ailleurs soumis à des pressions contradictoires : d'une part on leur apprend le management, le marketing et on les encourage à diversifier le peuplement de ces quartiers ; d'autre part on attend d'eux qu'ils se consacrent plus exclusivement aux populations les plus pauvres.

On peut aussi s'interroger sur l'avenir des zones pavillonnaires périphériques. Du début des années 1970 au début des années 1980, les villes françaises se sont entourées d'une couronne péri-urbaine de maisons individuelles pour couches moyennes, souvent regroupées dans ce qu'on a qualifié de "grands ensembles horizontaux". L'Etat et beaucoup de collectivités locales ont encouragé ce processus jusqu'il y a quelques années.

Or on recense maintenant dans ces zones ce que l'on a appelé les "sinistrés de l'accession". Il s'agit d'accédants à la propriété qui avaient misé dans leur plan d'endettement sur leur ascension professionnelle et la croissance de leurs revenus et qui, lorsque leur carrière ne se déroule pas aussi bien que prévu, voire lorsqu'ils sont au chômage, ne peuvent ni payer leurs annuités, ni vendre leur logement dont la valeur marchande a fortement diminué. Par ailleurs, on constate qu'une partie des couches moyennes qui avaient choisi d'habiter en maison individuelle, revient vers les quartiers plus urbains et l'habitat collectif, plus adaptés aux grands enfants et au travail salarié des deux parents.

Ne risque-t-on pas, dans ce nouveau contexte de remétropolisation et de repolarisation urbaine, de voir ainsi s'enclencher un processus de dévalorisation-dégradation du même type que celui que l'on a connu avec les grands ensembles verticaux ? Resteraient dans ces grands ensembles horizontaux, dans un habitat vieillissant mal et difficilement réhabilitable, ceux qui n'auraient pas les moyens d'en sortir ? Et y arriveraient ceux qui seraient chassés par le "retour" des couches moyennes dans les quartiers urbains ?

La fragmentation sociale des espaces urbains s'exprime aussi dans le développement de ce que l'on appelle les logements "adaptés" ; c'est-à-dire des logements spécifiques pour les étudiants, pour les personnes âgées, pour les ménages monoparentaux, pour les cadres en mobilité temporaire, voire comme certains l'ont proposé récemment pour les ménages polygames !

Cette fragmentation liée à des politiques publiques se double d'une fragmentation produite par les logiques privées dites de "segmentation des marchés". Les grands constructeurs élaborent en effet des "produits" de moins en moins "banaux". La concurrence sur les marchés les conduit, comme dans les autres secteurs économiques, à cibler de plus en plus finement les ménages avec des produits correspondant à des catégories de solvabilité voire à des modes de vie. Cette segmentation s'exprime d'abord au niveau des localisations (redoublant les phénomènes évoqués précédemment), mais s'exprime aussi sur les types de logements, le nombre des pièces et leur agencement, voire sur l'architecture. Cette segmentation d'un produit qui a une durée de vie beaucoup plus longue que les savonnets risque évidemment de gêner l'évolution future des villes.

DES THEORIES ET DES CONCEPTS RENOUVELES.

Le monde scientifique a été fortement marqué ces dernières années par des approches nouvelles, en particulier dans le domaine de la physique et de la biologie. Chaos, ordre-désordre, modèles non linéaires, auto-organisation, systèmes complexes, fractales, sont les notions et les concepts qui reviennent le plus souvent. Il n'est pas sûr que ces concepts soient transférables dans le champ social et pour l'analyse des phénomènes urbains. Mais le dépassement qu'ils opèrent par rapport aux approches linéaires précédentes, et qui constituaient de fait l'univers de référence de ceux qui pensaient et modélisaient la ville, aura évidemment des conséquences très importantes.

C'est d'ailleurs ce qu'écrit M. SOEDJATMOKO dans son introduction au colloque "Science et pratique de la complexité" de l'Université des Nations-Unies :

"Notre rage de l'ordre, qui se traduit par la simplification et le réductionnisme, était autrefois un chemin classique de la connaissance (et de l'action)(...) On ne pourra gérer la complexité (des villes notamment-FA), que ce soit intellectuellement ou pratiquement, en renforçant le contrôle".

"Nous devons apprendre à pénétrer et à gérer des systèmes complexes tout en respectant l'autonomie des processus impliqués et des éléments existant au sein de ces systèmes".

"Nous devons repenser nos manières d'envisager l'ordre et le désordre, et accepter que le désordre ne soit pas seulement négatif, mais qu'il soit également une condition préalable à la création d'ordres nouveaux".

Il est clair que ces approches nouvelles entrent en résonance avec les réflexions sociales et économiques de tous ceux qui remettent en cause, pour des raisons parfois opposées, les interventions organisatrices des pouvoirs publics. L'importation - surtout métaphorique pour l'instant - de ces concepts dans les pratiques sociales a été favorisée à la fois par ceux qui souhaitaient réhabiliter et rénover les thèses libérales

("vive le désordre et la main invisible du marché... et que l'Etat cesse de prétendre gérer des systèmes complexes avec ses instruments normatifs et réducteurs") et par ceux qui souhaitent promouvoir des pratiques "alternatives" et fonder ainsi théoriquement l'auto-organisation de groupes divers. Mais l'usage de ces notions a vite débordé de ces milieux et semble constituer progressivement quelque chose comme un nouveau paradigme, commun à des projets socio-politiques très divers.

On retrouve également l'usage de certaines de ces notions dans le domaine de la gestion et de la planification des entreprises, avec le "management heuristique" en particulier (sorte de pragmatisme stratégique) ou dans le domaine de la gestion des risques (avec des démarches probabilistes adaptée aux systèmes complexes).

Enfin et surtout, pour ce qui nous concerne ici, on trouve aussi des traces significatives de ces concepts dans des courants architecturaux et urbanistiques, qui s'en inspirent à leur manière et développent une sorte "d'esthétique du chaos". Le "modèle" du désordre, les juxtapositions et les fractionnements apparents de la ville japonaise sont bien sûr des références majeures de ces courants, auxquels il faut ajouter aussi les "déconstructivistes" qui décomposent et recomposent à leur manière les divers éléments du vocabulaire architectural dans un projet qui d'un certain point de vue renoue avec la modernité.

DES SCENARIOS GENERAUX

Il est évidemment tentant de combiner plusieurs de ces tendances et de dégager quelques scénarios bien typés. Nous ne nous livrerons pas ici à ce genre d'exercice, qui mériterait pourtant d'être réalisé. Nous évoquerons seulement un scénario qui nous semble plausible et quelques unes des variantes possibles.

Le développement se concentre dans quelques zones de croissance. Au système ternaire Paris-villes de province-campagne de la période précédente, en succède un autre, avec des zones urbaines en expansion rapide, d'autres en régression, et des zones intermédiaires dont la reconversion peut réussir et déboucher sur le secteur internationalisé ou échouer et basculer dans la marginalisation.

Dans les zones en expansion et dans les zones intermédiaires, domine une logique de marché qui ségrège et hiérarchise les espaces et les groupes sociaux. Une société ternaire s'y installe avec un groupe social durablement et plutôt confortablement installé dans l'économie internationale, un groupe hétérogène de populations en difficulté (les uns rejetés par les mutations économiques, les autres attirés par la nouvelle croissance mais non encore intégrés), et enfin un groupe intermédiaire dont le statut est précaire, instable, dont les conditions de vie urbaine sont généralement pénibles (un petit logement éloigné du lieu de travail) et qui peut basculer tantôt dans la relégation, tantôt dans la sphère internationalisée.

Dans les zones en récession, la paupérisation est générale et "l'équilibre social" est maintenu par une intervention assistancielle forte de l'Etat et de la CEE.

Ce scénario peut apparaître à certains comme exagérément pessimiste, voire un peu catastrophiste. On peut en effet espérer que la croissance dans ce nouveau cycle

économique sera suffisamment forte pour que tous en profitent -tout au moins dans les vieux pays industriels et urbains-, mais bien sûr dans des proportions variables.

A d'autres, ce scénarios peu apparaît comme exagérément optimiste : ce système soumis trop exclusivement aux lois du marché se congestionnera rapidement et sera confronté à une crise écologique (urbaine et naturelle) grave.

D'autres encore douteront que le système puisse trouver dans cette structure ternaire un équilibre véritablement stable. Le débat est ouvert.

Chapitre 2 FAUX MODELES ET VRAIS PROJETS POUR LES VILLES DE DEMAIN

Si les grandes métropoles mondiales se renforcent et constituent un réseau au sein duquel se déplaceront à grande vitesse les leaders de l'économie globalisée, les liens et les concurrences entre ces villes ne feront que s'amplifier, indépendamment des espaces traversés. On peut légitimement s'interroger sur les conséquences de ces relations sur la forme des ensembles urbains.

La force des modèles urbains n'est pas nouvelle, mais la lutte des villes pour la conquête de positions dominantes dans le réseau des métropoles internationales peut en décupler l'impact en facilitant et surtout en accélérant les flux d'imitation. Si, comme le suggère Augustin BERQUE, la puissance matérielle de Tôkyô devait en faire la "capitale du vingt-et-unième siècle", la cité nipponne pourrait devenir le modèle des villes mondiales.

La tendance est déjà à l'oeuvre, d'autant qu'elle rejoint la vogue du transfert des concepts issus des "sciences dures" qu'évoquait François ASCHER dans le chapitre précédent. Dans les domaines de l'architecture et des formes urbaines, l'idée du "chaos créatif" fait son chemin en Europe, tout comme la velléité d'introduire la nature dans la ville (le mot "nature" tend à remplacer l'idée "d'espace vert" dans la plupart des grands projets d'urbanisme). Augustin BERQUE montre les dangers que représentent ces tentatives de "singer" la ville nipponne.

La notion de "Projet Urbain" avancée par Christian DEVILLERS est peut-être un des outils nécessaires à la préservation de "l'urbanité" chère à Augustin BERQUE. Si les japonais en sont venus à cesser de rêver de leurs villes, c'est sans doute que la plupart d'entre-eux ne croit pas à la "beauté du chaos" qui résulte de l'indifférence du lieu à son contexte. Le "Projet Urbain", en restaurant ce lien dans le champ du visible, serait justement un moyen de rendre l'urbanisme à la ville, c'est-à-dire de rendre l'espace à l'usage ou (pour reprendre les termes de BERQUE), de "redonner un sens à la ville".

Sans en dire le nom, mais en résonance avec le chapitre qui précède, ces deux textes posent le problème de la planification urbaine dans ses dimensions formelles. Au delà de l'interprétation de l'imitation, le chaos serait le résultat des logiques sectorielles évoquées par Christian DEVILLERS. Ces logiques vont à l'encontre d'une "conception unitaire du lieu". En d'autres termes, l'action des "secteurs" nuirait à la cohérence des espaces. Ce constat doit être mis en relation avec le renouveau de la planification urbaine que révèle le retour en grâce d'outils tels que les schémas directeurs.

Ce mouvement récent, issu de la décentralisation et de l'émergence d'une forte préoccupation spatiale des élus locaux, est-il en mesure de "domestiquer les logiques

de secteurs" ? La lutte des villes pour attirer les activités conduit d'une certaine manière à une surenchère de projets qui doivent jouer sur l'image. L'enjeu de la planification urbaine devient alors l'ouverture de ces projets sur la ville, ce qui suppose l'établissement de règles du jeu véritablement intentionnelles, dépassant les logiques sectorielles et susceptibles de clarifier les relations entre les acteurs en préservant (ou en faisant renaître) l'urbanité.

La renaissance d'une demande locale d'urbanisme sous une forme moins normative et plus stratégique peut donner à espérer. Mais rien ne permet encore de croire que les nouveaux partenariats entre les "grands réseaux délocalisés" et les décideurs locaux soient en mesure d'agir de façon décisive sur les espaces à faible valeur marchande. On rejoint là les préoccupations de Michel ROCHEFORT et de François ASCHER sur la fragmentation et la "division sociale des espaces".

La question des banlieues est présente en illustration dans les deux textes de ce chapitre ; elle caractérise chez Augustin BERQUE la "décisive pénurie d'urbanité", ce que Christian DEVILLERS formule en termes d'absence de "valeur d'usage collective". Cette perte de sens démontre clairement les difficultés du Projet Urbain dans la mesure où elle met en lumière plus qu'ailleurs le triomphe des réseaux. Contrairement aux lieux fortement valorisés où se concentre la "jouissance", les valeurs d'usages des banlieues sont fractionnées, l'espace y est investi par les intérêts divergents de ceux qui les traversent et de ceux qui les habitent.

La planification urbaine est-elle en mesure, pour reprendre les termes de Christian DEVILLERS, d'apporter des correctifs à l'application de la loi du marché à la ville ? Permettra-t-elle d'échapper à la "singerie" des modèles à la mode ? Tout en allant bien au-delà de ces questions, les réflexions qui suivent ne prétendent pas y apporter de réponses complètes. Elles ont avant tout le mérite d'insister sur l'importance de la forme et du visible, dimensions trop souvent absentes de l'analyse des stratégies d'acteurs.

J.-C. D.

LES MIRAGES DE LA CITE NIPPONE

Villes, paysages et postmodernité

Par Augustin BERQUE³

INTRODUCTION : MODELES ET URBANITE

Sur quoi repose le prestige d'une ville, ou ce qui l'instaure en modèle ? Voilà une question à laquelle on ne saurait donner de réponse trop nuancée. L'histoire montre en effet que si les modèles urbains ont circulé dans le monde, ce fut pour des raisons et dans des conditions fort diverses. Quoi de commun entre l'influence qu'eut le modèle milétien dans les colonies hellénistiques, plus tard celle de l'Urbs impériale, plus tard encore l'image de Rome sous la Contre-Réforme ? Entre le modèle que fut Chang'an, la ville-monde, pour les capitales du Japon antique et le prestige du Paris haussmannien chez les architectes nippons de la première moitié du XXe siècle ?

Une chose est toutefois certaine, c'est que la force des modèles urbains n'est jamais totalement découplée de la puissance matérielle. Une forme de ville ne circule qu'évocatrice d'une certaine substance et liée à certains vecteurs qui sont tangibles. La fascination que Tôkyô exerce aujourd'hui sur de nombreux concepteurs occidentaux - fascination d'autant plus remarquable qu'elle succède à des jugements esthétiques naguère largement négatifs - n'aurait de quoi surprendre que si l'on oubliait que cette ville est devenue la plus puissante et la plus riche de la planète. C'est là non seulement qu'un architecte, à l'échelle individuelle, a le plus de chances de faire de bonnes affaires, mais là aussi que de plus en plus, à l'échelle collective, se définissent les comportements qu'induit le progrès technique, là où convergent les biens marchands les plus précieux de l'humanité. Comme naguère New-York, et auparavant Londres et Paris.

Tôkyô n'a certes pas supplanté New-York, ni même Paris ou Londres, sur tous les plans et il est d'autres villes, comme Los Angeles ou Singapour, qui entendent bien accéder elles aussi aux premiers rôles. Toute ville mondiale est à certains égards, pour d'autres villes, un mirage plus ou moins captivant et chacune cherche sa propre voie pour se projeter dans l'avenir. Reste que certaines villes dominent leur époque. Paris, "capitale du XIXe siècle" (BENJAMIN), Tôkyô capitale du vingt-et-unième ?

Si ce devait être le cas, alors il faudrait s'attendre à ce qu'apparaisse dans nos villes un courant d'imitation de la capitale nipponne, ainsi que, voici peu d'années encore, d'aucuns voulaient transformer Paris à l'image des gratte-ciel new-yorkais. Jouent déjà en ce sens les propos enthousiastes que certaines de nos vedettes, comme Philippe STARCK, tiennent sur la liberté qui est celle du créateur de formes dans les villes japonaises. De fait, si l'on me permet de définir lapidairement le postmodernisme

³ Géographe. Directeur de recherche au Centre de Recherches sur le Japon Contemporain (Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales)

architectural comme la licence de faire n'importe quoi n'importe où, par contraste avec le modernisme qui aura été la compulsion de faire partout la même chose, alors la ville japonaise actuelle, et spécialement Tôkyô, est bien le parangon de la postmodernité.

Le propos de cet article est de montrer que ce courant, s'il se développait jusqu'à instituer la capitale nipponne en modèle, mettrait en danger non seulement le caractère de nos villes, mais jusqu'à leur sens : leur urbanité.

Cette prise de position a pour argument principal que l'urbanité ne se transfère pas. Certains de ses constituants, ainsi les formes architecturales, peuvent bien voyager ; de même les figures comportementales de l'urbanité, par exemple les manières polies de se tenir à table ; voire les façons urbaines de regarder et de penser, comme les goûts littéraires ou paysagers ; mais l'urbanité comme telle, qui intègre tous ces constituants pour en faire le sens d'une ville, ne peut pas être déplacée. En cas d'emprunt, le milieu d'accueil réintègre les éléments adoptés en d'autres compositions que celles du milieu d'origine ; ce qui a pour résultat de subvertir leur sens et de l'assimiler à l'urbanité de ce milieu d'accueil : une ville singulière.

C'est que, même éventuellement dérivées de modèles, les villes sont des lieux, sources de sens et pas seulement vecteurs d'un sens qui pourrait voyager comme le font certains de ses constituants, formels ou substantiels. Comme l'écrit excellemment Christian de PORTZAMPARC, "*l'architecture n'est pas un langage, c'est un effet de présence (...). La ville, la civilisation urbaine, supposent cette distinction entre : là ou c'est, et là où ce n'est pas*"⁴. Il en va de l'urbanité comme des villes : de même que Manhattan n'était pas au rendez-vous de Montparnasse, de même Tôkyô n'est définitivement pas Paris.

L'intérêt de l'exemple japonais, en l'affaire, ce n'est pas qu'il nous indiquerait la marche à suivre, encore que nous ayons beaucoup à en apprendre, au plan notamment de la gestion des comportements ; il est de nous permettre, par son étrangeté même, un certain recul susceptible de nous donner prise sur le sens de nos villes et par là de cultiver ce sens au lieu de le dilapider.

Le thème de l'urbanité, cependant, est bien trop vaste pour qu'il me soit possible d'en aborder ici tous les aspects. Je concentrerai donc mon propos sur ce qui touche au paysage urbain.

QUELS ENSEIGNEMENTS TIRER DE "PARADIGME NIPPON" ?

Ce qu'on peut appeler "paradigme nippon" d'un point de vue descriptif, c'est-à-dire pour caractériser une sorte d'idéal-type de la spatialité japonaise⁵, tend aujourd'hui - prestige et richesse aidant - à s'imposer comme modèle : la ville japonaise, naguère

⁴ Christian de PORTZAMPARC, L'architecture est d'essence mythique, pp.21-22 dans: Institut Français d'Architecture, Ville forme symbolique pouvoir projets, Liège-Bruxelles. Mardaga, 1986, pp. 32-59

⁵ Du moins telle que je l'ai définie dans Vivre l'espace au Japon, Paris, PUF, 1982

perçue comme laide et désordonnée, devient une sorte d'attracteur qui fait rêver designers, architectes et sociologues du monde entier.

Tôkyô préfigure-t-il vraiment la ville du XXI^e siècle, comme le prétend l'architecte ASHIHARA Yoshinobu (qui est loin d'être le seul) ? Et trouverons-nous une issue aux problèmes de nos villes en imitant ce qui se fait là-bas ? L'exemple du Japon lui-même conduit à répondre catégoriquement: non. Non, pour l'essentiel ; mais à coup sûr oui pour certains procédés⁶.

L'expérience de la modernisation des villes japonaises, qui s'est faite à l'école de l'Occident, montre en effet qu'au déjà de l'application ponctuelle de certaines techniques, l'urbanisme à l'europpéenne n'a jamais véritablement pris au Japon. Cela en raison de tendances profondes, aujourd'hui assez bien connues, qu'il eût été sans doute plus opportun de gérer et de déployer que de contrecarrer en y plaquant des modèles étrangers ; car le résultat de ces placages a été une perte de sens -une détérioration de l'urbanité nipponne.

Le syncrétisme nippon s'en accommode certes relativement bien : perdurant ici et là, les référents de cette urbanité permettent encore à l'ensemble de fonctionner sans accros. Mais cette première leçon s'impose : dans une société qui, comme la nôtre, n'est pas portée au syncrétisme, une telle digestion est impossible. Déjà critiquable au Japon même, la voie suivie par ce pays serait catastrophique pour nos villes.

Catastrophique ? Parce qu'une telle voie est foncièrement étrangère à l'urbanité européenne. Elle n'a été praticable au Japon que dans la mesure où l'urbanité de ce pays n'est pas la nôtre, sur aucun des trois plans où il convient d'appréhender le terme d'urbanité :

- le sens de la ville comme façon d'être dans sa tête (l'idée ou la signification des choses de la ville) ;
- le sens de la ville comme façon de la ressentir (la sensation / perception / représentation de l'environnement urbain) ;
- le sens de la ville comme tendance évolutive de ses formes propres (formes architecturales et formes comportementales).

Agir sur l'un des trois plans sans considérer les autres -ce à quoi se ramène largement l'expérience vécue par le Japon moderne-, c'est inmanquablement désemparer l'unité de sens de la ville. Le Japon a pu se le permettre et nous ne le pourrions pas, dans la mesure où la médiance nipponne, c'est-à-dire le sens de la relation de la société japonaise à la nature et à l'espace, a institué son urbanité dans d'autres termes que les nôtres.

⁶ Par exemple ceux qu'ont permis d'identifier les échanges franco-japonais inter-collectivités locales organisés dans le cadre du programme "Aménités urbaines" coordonné par Rémi PERELMAN au ministère des Affaires Etrangères (DGRCS) depuis 1985. Globalement, au Japon, les populations sont mieux mobilisées pour l'amélioration du cadre de vie qu'en France, mais cela suivant des recettes locales fort variées.

La relation de la ville japonaise à la nature n'est pas la nôtre.

La ville apparaît au Japon au VII^e siècle, par placage du paradigme impérial chinois, dans une culture qui ignorait totalement les villes⁷. Ce placage a mis directement en contact l'urbanité la plus raffinée avec un fond rural animiste, qui l'a imprégnée. Le vocabulaire, les arts, la religion, les techniques ont institué la nature en référent de l'urbanité ; référence qui s'est manifestée tout au long de l'histoire du Japon en une suite d'expressions dont la plus récente et la plus immédiate, est l'étalement indéfini de la mégalopole de Tôkaidô, où ville et campagne se fondent.

Tout au contraire, l'urbanité européenne s'est instituée et perpétuée dans la distinction, pour nous fondatrice de sens, entre la ville et la non-ville (i.e. la campagne ou la nature). Ce que d'aucuns, chez nous, appellent "mort de la ville", est essentiellement dû au brouillage de cette distinction. Or, ce n'est pas seulement la ville qui est ainsi mise en jeu, mais tout notre rapport au monde ; car notre écoumène, dans son ensemble, n'a elle-même pris sens que dans cette distinction.

L'écoumène japonaise, quant à elle, a pris sens dans un gradient où les profondeurs de l'espace sauvage, à travers toutes sortes de métaphores, demeurent un repère fondamental ; c'est ce que l'architecte MAKI Fumihiko appelle *oku*. Dans une telle écoumène, la ville se définira par une polarisation inverse à celle de l'*oku*, plutôt que par démarcation vis-à-vis de la non-ville.

Aussi des phénomènes modernes, comme l'étalement urbain ou l'exurbanisation (ou rurbanisation) sont-ils loin d'avoir, sur le sens de la ville, les mêmes conséquences en France et au Japon. L'idéologie naturaliste (vivre au plus près de la nature) qui s'exprime chez une bonne partie des citadins, en France comme au Japon (par exemple dans le désir de posséder un pavillon à jardin), ne peut donc être prise en compte dans les mêmes termes, plus ou moins dérivés d'Ebenezer HOWARD⁸. Il faut voir que dans un cas (le Japon) l'exurbanisation qui en résulte ne fait que transposer métaphoriquement un gradient issu lui-même d'une suite de métaphores, tandis que dans l'autre cas (la France), c'est une distinction fondatrice qui éclate et s'éparpille dans le non-sens. Voilà bien pourquoi le terme de "banlieue", si péjoratif en français, n'a pas en japonais d'équivalent courant, ni surtout les mêmes connotations négatives. La qualité attributive de nos banlieues - à savoir une décisive pénurie d'urbanité - n'est pas concevable au Japon, où la ville ne fait que se diluer progressivement vers l'extérieur, avec de multiples provignements d'urbanité qui, à leur tour, sont inconcevables en termes de banlieues (surtout de cité-jardins)⁹.

⁷ Encore que cette certitude soit ébranlée, ces derniers temps, par des données archéologiques nouvelles. Le site de Yoshinogasato (Saga-ken, Kyûshû), par exemple, pourrait bien témoigner de l'existence d'une ville à l'époque Yayoi (-300 à +300). La question est controversée, v. *Asahi Shinbun*, 1/02/1990 AM p.4

⁸ V. Augustin BERQUE, *Destin au Japon de la garden city howardienne*, dans Ignacy SACHS, dir. *Pourquoi faire les villes ?*, Nouvelle Encyclopédie Diderot, Paris, PUF (sous presse)

⁹ V. par exemple les articles de JINNAI Hidenobu, KAWAZOE Noboru et Guy BURGEL dans A. BERQUE, dir. *La Qualité de la ville. Urbanité française, urbanité nipponne*, Tôkyô, Maison franco-japonaise, 1987.

La relation de la ville japonaise à l'espace n'est pas la nôtre.

Dans la tradition du paradigme impérial chinois, le Japon s'est appliqué à plusieurs reprises, au cours de son histoire, des modèles urbains géométriques, à coordonnées cartésiennes (cardinales, ou au moins orthogonales), ou même polaires (à diagonales), après 1868, à l'imitation de l'Occident.

Or ces modèles géométriques apparaissent en fin de compte comme des fragments, plus ou moins étendus, isolés au sein d'une tendance contraire, plus profonde et plus générale, à organiser les lieux selon des rapports de proximité ou de topologie. A Edo (Tôkyô) par exemple, bien que la ville basse ait été carroyée selon un plan orthogonal, celui-ci s'est fragmenté en une mosaïque dont les éléments, diversement orientés, ont pris pour référents des repères concrets, comme le mont Fuji ou le donjon du château shôgun.

C'est ce même topologisme qui tend aujourd'hui à s'instaurer en paradigme, à travers les écrits d'architectes comme SHINOHARA Kazuo, JINNAI Hidenobu, MAKI Fumihiko, etc... Ce qui s'exprime là est un *lococentrisme* absolument étranger au *logocentrisme*, ou goût de la raison, qui a dominé l'histoire de l'Occident. Autrement dit, au Japon, la situation prévaut sur les principes. Il y a incontestablement dans cette tradition de nombreux éléments qui, transposés chez nous, aideraient à redonner du sens aux lieux qu'a niés l'utopie rationaliste de l'espace universel (i.e. newtonien : homogène, isotrope, infini) propre au mouvement moderne en architecture.

Toutefois, il importe de distinguer soigneusement ce lococentrisme de ce qu'a donné dans le Japon d'aujourd'hui son croisement avec l'espace du projet moderne ; à savoir une totale indifférence du lieu à son contexte. Le chaos qui en résulte ne manque certes pas d'apologistes, comme SHINOHARA Kazuo avec son concept d'"anarchie progressive". Il faut bien voir cependant que ladite anarchie a non seulement trahi le contextualisme inhérent à la topologie traditionnelle des villes japonaises, mais qu'elle est absolument contraire aux principes de l'urbanité européenne. Gobeux tels quels des slogans de bazar comme "*Tôkyô : chaos créatif*" (titre de couverture de *Japan Echo*, vol XIV, 1987), comme y sont naïvement portés de nombreux jeunes architectes français, ce serait envoyer nos villes à l'abattoir. Viable dans l'espace nippon, qui dès l'origine s'est placé sous le signe du devenir, l'"anarchie progressive" est antinomique de l'accent que notre civilisation a mis sur l'être : proprement insensée.

QUE VOIT-ON DU "POINT DE VUE DE LA MEDIANCE" ?

Dire qu'un paradigme nippon ne vaudrait pas pour nos villes, c'est exprimer la conviction que l'urbanité - comme sens de la ville - n'est pas transposable. L'histoire du Japon le montre ; et c'est également ce dont peut convaincre l'acquis de la géographie culturelle¹⁰ : d'un milieu à l'autre, ce que l'on peut transposer, ce ne sont que des éléments décontextualisés ; lesquels sont resémantisés, dans un autre sens, en fonction d'un nouveau contexte.

¹⁰ V. Peter J. HUGILL et D. Bruce DICKSON, dir. *The Transfer and Transformation of Ideas and Material Culture*, College Station, Texas A & M University Press, 1988

Voilà qui laisse la porte ouverte aux échanges ; mais pas à la singerie, qui n'est qu'un jeu de signes. Cette façon de voir n'est du reste nullement fixiste. Du point de vue de la médiance, le sens évolue ; cela par définition même, rappelons-le (sens = signification et sensation/perception/représentation et tendance évolutive, le tout unitairement). De ce point de vue, l'on ne peut qu'entériner le fait que notre habitat évolue et souhaiter qu'il le fasse. Il serait néfaste de bloquer artificiellement cette évolution, mais tout aussi néfaste de lui lâcher les rênes ; ce qui s'impose, c'est d'en reconnaître le sens, pour mieux gérer ce sens et pour le déployer.

Le sens d'un milieu, ou plus spécialement d'une ville (une médiance, ou plus spécialement une urbanité), c'est une *réalité mésologique*, à mi-chemin entre les réalités physiques de l'environnement et les réalités phénoménales du paysage. Cette réalité fonctionne selon ses lois propres, qui en tant que telles ne sont pas réductibles à celles de l'écologie, ni à celles de la phénoménologie -même si l'apport de l'une et de l'autre est nécessaire pour cerner les limites d'un milieu.

C'est qu'il ne suffit pas d'ajouter le point de vue de l'artiste à celui de l'ingénieur pour avoir prise sur le sens de la ville. Il faut analyser en tant que telles les *prises* (ces réalités *trajectives*, ni seulement objectives, ni seulement subjectives) qui se sont constituées historiquement et ce faisant ont donné sens à la ville : des agréments, des nuisances, des contraintes, des ressources, des risques, des habitants..., toutes entités mésologiques qui ne valent ni seulement du point de vue physique (car ce ne sont pas seulement des choses), ni seulement du point de vue phénoménologique (car ce ne sont pas seulement des apparences).

J'ai argumenté ailleurs¹¹ ces affirmations, trop abruptes ici. Sans détailler les mécanismes de la *trajection* -le trajet réversible et générateur de sens, entre le physique et le phénoménal- qui fait historiquement accéder à la réalité ces prises ; disons simplement que leur effectuation évolue sans cesse. Il ne faut donc pas confondre l'urbanité avec le patrimoine ; mais il faut encore moins l'y opposer, car elle l'englobe et l'entraîne, en un sens qui jamais ne se fige : la médiance d'un certain milieu.

Le processus qui s'est amorcé avec l'invention des géométries non euclidiennes et s'est développé jusqu'à la récente dénonciation de l'espace universel du "style international", c'est-à-dire le délabrement progressif du paradigme occidental moderne-classique, a fini par rendre impossible de juxtaposer, en une simple addition, le point de vue de l'ingénieur et celui de l'artiste. Nous devons aujourd'hui les intégrer. Ne plus abstraire le factuel du sensible, le quantitatif du qualitatif, l'écologique du symbolique. Aussi bien assistons-nous à de multiples mouvements qui tendent à recomposer ce que la modernité avait dissocié : le fait et la valeur, la fonction et le sens, l'environnement et le paysage. La concomitance (qui n'est certes pas encore l'intégration) du néo-régionalisme architectural, de l'écologisme et de la demande de paysagement, par exemple, témoigne que notre société est en train de rassembler les éléments du sens que l'utopie moderne avait aboli dans son espace universel.

S'agit-il seulement de simulacres ? On peut le craindre, si l'on s'en tient à une vision étriquée du sens qui réduirait celui-ci, comme naguère la sémiologie, au seul étage de la signification.

Je préfère voir -prospectif et pensée désirante- que les mouvements susdits, en ce qu'ils tendent à reconstituer l'horizon phénoménal d'unités paysagères, sont potentiellement en prise avec une réalité physique profonde. En effet, la finitude des écosystèmes et de la biosphère a désormais établi en termes de sciences de la nature que l'espace universel de l'utopie moderne ne peut pas exister sur Terre. Ce qui existe sur notre planète, ce sont des milieux. Des milieux qui se sont définis, trajectivement, à la fois du point de vue factuel (en tant qu'écosystèmes) et du point de vue sensible (par un horizon phénoménologique). En d'autres termes, le point de vue de HUSSERL ("La terre ne se meut pas", 1934) est désormais fondé par le point de vue de GALILEE ("Et pourtant elle tourne", 1636) et non plus par le mythe. Entre les deux, il n'y a pas cette aporie, ce vide que la modernité avait instauré ; il y a du sens -un sens qui tend à la requalification de l'environnement en paysages et de l'espace en lieux. Bref, à l'avènement de milieux nouveaux, à de nouvelles échelles d'espace et de temps, mais bien pourvus de sens.

Du point de vue de la médiance, une prospective de l'habitat urbain devrait oeuvrer à cette charnière du sens de la ville : les prises qui ont réalisé ce sens, afin d'en repérer les continuités, les crises, les avatars, en s'inspirant du courant qui se dessine sous nos yeux pour s'y greffer et tant soit peu le guider. La société, comme les urbanistes, a redécouvert le qualitatif : fort bien ! Mais avant tout, soyons conscients qu'il ne s'agit pas là que d'un jeu de signes. Singer la ville n'est pas lui donner un sens. Il faut aller au plus profond -la relation de notre société à l'espace et à la nature-, pour avoir prise sur le sens de la ville.

CONCLUSION : LA CITE OU LE REGARD SE VOIT

En couverture du monumental recueil de la Mission photographique de la DATAR¹², une photographie de Holger TRÜLZSCH montre un personnage vu de dos à contre-jour, qui regarde la mer à la terrasse d'un café. Les proportions indiquent clairement que le thème de cette image n'est pas le paysage, mais le regard du spectateur sur le paysage. Voyons-y un symbole de la mise en abîme du sujet postmoderne : ici en effet le sujet se toise à distance, de dos, metteur en scène de lui-même. Au delà du paysage moderne, nous sommes là désormais dans un pays où le regard se voit.

Ce pays, semble-t-il, le Japon l'avait déjà découvert au XVe siècle. En effet, ZEAMI (1364-1443), dans ses écrits théoriques sur le nô, parle de la nécessité du *riken no ken*, mot à mot "le regard du regard éloigné", par lequel le véritable acteur doit toujours voir sa propre figure de loin et même se voir dans son propre dos. En contrastant ce regard éloigné au *gaken*, ou "regard que porte le moi", ZEAMI semble établir une distinction homologue à celle que nous pourrions faire entre l'*intuitus* cartésien, qui centralisait le monde sous le regard du sujet moderne et notre postmoderne mise en abîme qui décentre le sujet lui-même.

¹² V. la couverture de *Paysages Photographiques, en France les années quatre-vingt: la Mission photographique de la DATAR*, Paris, Hazan, 1998

¹¹ V. en bibliographie BERQUE 1986 et 1990

De telles homologues sont utiles pour relativiser le paradigme occidental moderne-classique ; mais ne cherchons pas davantage dans le Japon du XVe siècle, surtout pas la clef de la postmodernité. Le regard éloigné de ZEAMI n'outrepassait en rien le sujet moderne ; car celui-ci implique une objectivation du monde qui ne s'est produite qu'en Europe. Il en va de même des rapprochements que j'ai faits plus haut. La tradition nippone n'est pas au-delà de la modernité. Elle est ou bien en deçà, autrement dit banalement prémoderne, ou bien à côté : *transmoderne*, comme effectivement semble le suggérer l'aisance avec laquelle le Japon d'aujourd'hui s'adapte au délabrement du paradigme susdit, où l'Occident s'empêtre.

Cette résilience de l'identité nippone, vrai miroir aux alouettes, ferait oublier que le Japon ne doit son essor contemporain qu'à de drastiques réformes de son patrimoine culturel. Par juxtaposition parfois de l'archaïque à l'actuel, par recomposition le plus souvent et par dénaturation même dans de nombreux cas ; tels le paysage urbain notamment. Le lococentrisme topologique propre à la tradition des villes japonaises, sous l'effet de la raison instrumentale apprise de l'Occident, s'est mué en une véritable cécité à l'égard des formes du contexte. La tradition topologique, voire holonique, que certains font valoir en l'affaire, n'est que l'alibi d'une démission moderne à l'égard de la morphologie urbaine. Pour entrer à moindre prix dans la modernité, les Japonais ont en effet banni les villes du champ de leur sensibilité paysagère : ils ont cessé, pour n'en pas voir la croissante laideur, de se les représenter, en peinture, comme en littérature, et même semble-t-il d'en rêver¹³.

C'est ce que ne savent pas les alouettes occidentales, ou autres, qui fascinées par la performance nippone avalent toute crue la mythologie de formules à la mode, comme la "beauté du chaos" (dont serait doué Tôkyô, en particulier) ; c'est en revanche ce que savent bien ceux des Japonais qui ont continué de poser sur eux-mêmes un regard éloigné¹⁴. Ceux-là mesurent la distance irréversible que le Japon a parcourue en se modernisant. Eux seuls, et non leurs ancêtres, peuvent nous aider à reconnaître, au-delà de la modernité, la cité où le regard se voit.

¹³ Sur cette absence du paysage urbain dans la sensibilité des Japonais, v. Jean BEL (1980). Pour BEL, au Japon, l'urbain est coupé de l'esthétique. Sur l'absence du paysage urbain dans la littérature contemporaine, v. OKUNO Takeo, *Bungaku ni okeru genfûkei*, Tôkyô, Shûeisha, 1972.

¹⁴ Témoin les affres des intellectuels de l'époque Meiji-Taishô (1868-1925) telles que les analyse KARATANI Kôjin, *Nihon kindai bungaku no kigen*, Tôkyô, Kodansha, 1980. Chez les écrivains, la "découverte du paysage" (i.e. du regard européen moderne sur l'environnement) s'est accompagnée d'un bouleversement du rapport du sujet au monde. Il est assez clair cependant que ce phénomène n'a pas atteint la masse de la population. Le paysage urbain a été redécouvert au Japon dans les années quatre-vingt, cette fois massivement, mais dans des termes irréductibles à notre idée (moderne) du paysage. Ils semblent en effet relever davantage du "paysage à vivre", i.e. de la coenesthésie, que du visuel (le "paysage à voir"). Sur ce point, v. les enquêtes et les analyses de NARUMI Kunihiro, dir. *Keikan kara no machizukuri*, Kyoto, Gakugei Shuppansha, 1988, partic. chap. I.

BIBLIOGRAPHIE INDICATIVE

ASHIHARA Yoshinobu (1986) *Kakureta chitsujo*, Tôkyô, Chuokoronsha (trad.: *The Hidden Order*, Tôkyô, Kodansha International, 1989).

BEL Jean (1980) *L'espace dans la société urbaine japonaise*, Paris, Publications orientalistes de France.

BERQUE Augustin (1982) *Vivre l'espace au Japon*, Paris, PUF.

BERQUE Augustin (1986) *Le sauvage et l'artifice : les Japonais devant la nature*, Paris, Gallimard.

BERQUE Augustin (1987, dir.) *La Qualité de la ville. Urbanité française, urbanité nippone*, Tôkyô, Maison franco-japonaise.

BERQUE Augustin (1990) *Médiance : de milieux en paysages*, Montpellier, RECLUS (diff. Documentation Française, Paris)

BERQUE Augustin (1992, dir.) *La maîtrise de la ville. Urbanité française, urbanité nippone II*, Paris, Editions de l'Ecole des hautes études en sciences sociales.

BERQUE Augustin (à paraître) *Du geste à la cité : motifs de l'urbanité nippone*, Paris, Gallimard.

INOUE Mitsuo (1969) *Nihon kenchiku no kûkan*, Tôkyô, Kajima Shuppankai (trad. *Space in Japanese Architecture*, New-York, Weatherhill).

JINNAI Hidenobu (1989) *Edo-Tôkyô no mikata shirabekata*, Tôkyô, Kajima Shuppankai.

MAKI Fumihiko (1980, dir.) *Miegakure suru toshi*, Tôkyô, Kajima Shuppankai.

SHINOHARA Kazuo (1987) D'anarchie en bruit aléatoire, pp. 103-111, dans A. BERQUE (1987).

Y-A-T-IL UN PROJET DANS LA VILLE ?

Par Christian DEVILLERS¹⁵

Ce texte hétérogène mêle des réflexions d'origines diverses mais il tente finalement d'exprimer deux idées ou deux convictions.

- Le projet spatial, généralement considéré depuis un demi-siècle comme une modalité désuète et inefficace de l'aménagement urbain, est au contraire un instrument d'avenir qui nécessite une modernisation des instances productrices de l'espace de la ville et une démocratisation du rapport entre ces instances et la société urbaine.

- Si l'on faut chercher quelque part les outils de ce projet ou les réponses spatiales appropriées aux problèmes urbains d'aujourd'hui, ce n'est pas dans les "âges d'or" de la ville pré-industrielle qu'il faut les chercher, mais plutôt dans le stock d'expériences et d'inventions d'une architecture moderne dont il est banal de décrier l'échec urbain. Mais il faut, au préalable, remettre en cause une autre idée reçue : l'espace urbain contemporain et sa production, qui ont l'air si "transparents", sont en réalité mal connus et peu analysés.

TROIS REMARQUES PRELIMINAIRES

Première remarque : "le projet démocratique a occulté le visible" disaient Jean-Pierre Le DANTEC et Roland CASTRO à propos des grands ensembles et ils ajoutaient que ce scandale avait échappé aux grandes consciences de l'époque : SARTRE n'en avait rien dit.

Derrière le visible, il faut comprendre tout le concret de l'espace qui ne saurait être réduit à l'image. Le jeu des conventions socio-spatiales qui réglaient la production traditionnelle des formes urbaines et leurs transformations lentes s'est affaibli ou a disparu, la compétence des architectes à produire le "visible urbain" a été contesté - peut-être à juste titre -, mais la fonction n'a pas été remplacée. Elle a même été implicitement interdite. Qui se charge du visible ou du concret de l'espace urbain en dehors de quelques zones privilégiées ou d'opérations spectaculaires ? En posant cette question, on s'expose généralement à être renvoyé dans le champ esthétique ou dans la défense d'une profession. Banlieue 89, qui en fait une question sociale, est toujours considérée par les administrations et les technocrates avec l'agacement ou la sympathie condescendante qu'on prêtait aux missionnaires dans les familles bourgeoises. Bref, la question n'est pas prise au sérieux. D'ailleurs, quand on parle de projet, les élus donnent à ce mot un sens purement politique, les gestionnaires un sens économique, etc... Je veux, bien sûr, parler ici du projet spatial, de celui qui porte sur le concret et le visible de la ville. Ce projet spatial ne découle pas nécessairement des autres "projets" et il ne doit pas être occulté par eux.

¹⁵ Architecte.

La question du visible et du concret est une des grandes questions d'aujourd'hui et elle nous fait mesurer l'inadéquation des discours politiques et techniques. Que veulent les lycéens, les infirmières, les jeunes de Vaulx-en-Velin ? Ils ne peuvent plus remettre en cause l'économie de marché et les rapports sociaux qui en découlent ; or, le discours politique et syndical concerne ces rapports. Ils n'ont donc plus "les mots pour le dire" et face à eux, les responsables ont du mal à formuler une réponse politique. Les revendications s'expriment alors par des clichés ; par exemple le cliché sécuritaire : les lycéens de l'automne 1990 réclamaient des pions comme leurs parents réclament des flics. Mais chacun sait qu'il s'agit d'autres choses, des choses quotidiennes, comme le rapport à l'espace qui est difficile à décrire, difficile à revendiquer, parce qu'il ne fait pas partie des catégories revendicatives traditionnelles.

Deuxième remarque : l'espace urbain doit devenir un bien commun. C'est peut-être une utopie dans un monde à deux vitesses, mais la ville à deux vitesses apparaît grosse de menaces. L'organisation spatiale ne résout pas, bien évidemment, les inégalités sociales, mais elle peut les renforcer et leur servir de catalyseur. Par exemple, résider dans un quartier défavorisé est presque une garantie d'échec scolaire. Les handicaps sociaux se renforcent mutuellement parce qu'ils sont en quelque sorte matérialisés et localisés dans l'espace : c'est l'effet ghetto. Dans nos sociétés, le ghetto est assez simplement le résultat de l'application sans correctif de la loi du marché à la ville. Ses effets sont ressentis douloureusement et pas seulement par les chômeurs : acheter ou louer un appartement à Paris, là où se trouvent les bons lycées, mais aussi la jouissance urbaine, est désormais au dessus des moyens d'un intellectuel ou d'un artiste.

La ville américaine, à quelques exceptions près, se caractérise dès l'origine par son ouverture au marché : elle s'y adapte constamment et connaît donc des changements considérables et très rapides qui interdisent l'accumulation de valeur non marchande. Par exemple, la construction d'un gratte-ciel de 100.000 m² entraîne la démolition d'un quartier équivalent en surface construite, le principe des vases communicants et l'énorme consommation d'espace des villes américaines donnent à celui qui les parcourt le sentiment désespérant que la réhabilitation et la maîtrise globale de la ville est définitivement hors de portée de nos sociétés : le fait d'améliorer un secteur entraîne la dégradation d'un autre secteur.

C'est bien de "valeur" qu'il faut parler pour caractériser les différentes parties de la ville métropole. La ville-centre est le lieu où la valeur d'usage et symbolique s'est accumulée, la banlieue est celui où l'accumulation n'a pas encore eu lieu, où l'"investissement" n'a pas été fait ou a été fait au rabais (et où la facture restant à payer est colossale), enfin dans le modèle de la ville américaine, la mobilité de la rente foncière interdit l'accumulation des valeurs d'usage collective. Une idée commence à apparaître : la responsabilité normale de la puissance publique dans la redistribution des biens (protection sociale, logement, éducation, fiscalité...) doit s'étendre à la valeur d'usage collective de l'espace urbain, entendue non seulement comme l'accès à des services, mais comme la jouissance de ses propres qualités pratiques et symboliques.

Troisième remarque : le concept moderne d'espace est-il encore pertinent ? C'est une question qu'il n'est pas facile de relier aux considérations précédentes, bien qu'elles se recoupent en pratique. Le concept d'espace dans l'art et l'architecture moderne est apparu après que la révolution industrielle eut rendu le territoire urbanisable et pour ce faire, effacé les limites et les conventions qui donnaient aux lieux une valeur propre et relativement stable. Ce concept n'existe pas à l'âge classique. Il ne s'agit pas de l'espace abstrait des mathématiques que l'on trouve chez DESCARTES, ni de cette condition extérieure de l'expérience décrite par KANT, mais de la substance matérielle qui nous entoure et du "médium" de l'art moderne depuis CEZANNE et RODIN, ou de l'architecture moderne de BERLAGE, SCHINDLER, Le CORBUSIER ou KAHN, pour ne citer que quelques-uns de ses grands théoriciens ; le concept proprement dit ayant été élaboré au cours du XIX^e siècle par une suite d'esthéticiens et d'historiens germaniques : SCHELLING, BURCKHARDT, SEMPER, SCHMARSOW, RIEGL et HILDEBRAND.

L'espace "moderne" (c'est un pléonasme) est continu et sans qualité a priori, il doit donc être qualifié : c'est le rôle que s'est assigné l'architecture moderne et elle en a recherché les moyens spécifiques. A mes yeux, c'est ça qui fonde encore sa pertinence et notamment sa pertinence sociale, plus que ses utopies sociales qui ont souvent été critiquées.

Nous sommes à un moment où cette vérité commence à pouvoir apparaître, où d'une part, l'écart entre les "modèles culturels" (ou stéréotypes) et les idéaux esthétiques de la modernité s'est comblé (par exemple, en vingt ans, on est passé de l'espace du logement, du meuble patrimonial "de style" au meuble de grande consommation moderne) et où, d'autre part, les puissants outils projectuels élaborés par l'architecture moderne, bien qu'ils soient encore souvent méconnus, apparaissent comme une réponse possible à cette grande question contemporaine : "comment donner de la valeur à l'espace" ?

Paradoxalement, le concept d'espace est aujourd'hui contesté dans l'art et l'architecture au nom du développement des télécommunications, des images immatérielles, etc..., lesquelles, me semble-t-il, ne suppriment pas la nécessité de vivre quelque part, dans un espace concret. Je poserai donc ici, de façon un peu complémentaire cette question : l'"espace" a-t-il encore un avenir ?

PROJET ET LOGIQUE DE SECTEUR

En France, l'urbanisme, comme discipline, a pratiquement disparu. La profession d'urbaniste est exsangue et les procédures de la loi d'orientation foncière ont cessé d'être des instruments de planification pour n'être plus que des instruments de gestion juridique à la disposition de l'Etat puis, surtout, des collectivités locales depuis la décentralisation.

Les procédures instituées par la loi d'orientation foncière (LOF) en 1967 visaient à contrôler l'extension territoriale des villes dans une phase de croissance urbaine qui s'est terminée avec la crise de 1973. Portée par l'optimisme technocratique et la vogue des sciences humaines des années 1960, la LOF avait institué des procédures programmatiques et juridiques et a pratiquement interdit l'urbanisme de projet. Or,

depuis quinze ans, le problème principal est de réaménager les territoires urbanisés et la question du projet a ressurgi comme nécessité d'une vision cohérente, sinon globale.

C'est bien pour répondre à ce besoin que l'Etat a lancé de nombreuses actions expérimentales ou spécialisées (Projets de Quartier, Habitat et Vie Sociale), ou même parallèles (Banlieue 89). Ce besoin ne s'est pas démenti depuis et la qualité des espaces urbains est pour beaucoup d'élus municipaux une réelle préoccupation. Mais la façon de concevoir est moins claire que jamais. Très récemment, certains grands projets de quartier ont donné lieu à une telle publicité qu'il y a lieu de penser que leur finalité première n'est pas la qualité et la cohérence urbaine, mais l'impact médiatique. On a le sentiment pénible de revenir aux grands gestes de l'académisme des Beaux-Arts agrémentés d'un avant-gardisme de commande au détriment de toute réflexion méthodologique et de toute pensée du long terme. Un vedétariat suspect se substitue à une juste reconnaissance des mérites respectifs des architectes qui commençait à s'opérer grâce à la politique des concours. La puissance publique traditionnellement indifférente à la qualité architecturale et urbaine a été fascinée par un avant-gardisme superficiel et spectaculaire. Cette perversion médiatique qui semble mettre le projet urbain au premier plan, prépare des désillusions et, c'est plus grave, occulte l'absence générale d'un urbanisme de projet.

Au cours des années 1970, la réflexion théorique en architecture a mis au premier plan de ses préoccupations l'analyse et la conception des formes urbaines et le rapport de l'édifice au contexte urbain. Les origines intellectuelles de ce mouvement furent diverses, mais il était incontestablement la réponse à la crise des villes européennes et à l'impuissance de la planification bureaucratique. Le "retour à la ville" donna lieu à des propositions variées qui avaient en commun le rejet d'une planification globale et technocratique, au profit d'une recherche de cohérence locale (le quartier, le "morceau de ville") entre l'espace public et les édifices, capable de rendre un sens collectif à l'architecture. Je résumerai ici ma propre définition du Projet Urbain, élaborée à partir de 1975, pour montrer qu'elle n'est pas en contradiction avec les propositions qui vont suivre.

Le Projet Urbain n'est qu'une étape dans un processus projectuel continu, contrairement au plan d'aménagement de zone qui rend autonome la conception d'ensemble et la fige après l'avoir réduite au texte juridique. Le Projet Urbain définit un niveau de projet intermédiaire entre la planification et l'architecture et vise à représenter les qualités concrètes (pratico-symboliques et formelles) de l'espace, à la différence du document d'urbanisme programmatique, qui ne représente pas les espaces, et du plan masse, qui ne représente la ville que comme l'épannelage des édifices (alors que le "plan masse" de Paris, ou celui de Venise ne montrerait rien des qualités de ces villes). Enfin, le Projet Urbain se donne pour but de rendre l'espace à l'usage en agissant sur sa forme ; il est la représentation concrète du résultat recherché (susceptible d'être compris et discuté démocratiquement) et la manifestation d'une intentionnalité s'opposant à l'opacité de la norme et à l'abstraction du schéma urbanistique.

Il y eut dans les années 1970 beaucoup de projets, mais très peu de réalisations urbaines, alors qu'en même temps la réflexion sur la ville contribuait à transformer l'architecture et commençait à lui gagner une certaine popularité. Les années 1980

furent celles du constat d'échec par rapport à une réalité urbaine trop incontrôlable et trop vaste.

Il suffit pour le comprendre de regarder une ville nouvelle : de très loin, en avion, son plan est cohérent ; de très près, en choisissant bien, on trouve des ensembles de logements dont la qualité architecturale et les espaces de proximité n'ont rien à envier aux siècles passés. Mais, entre ces deux échelles, on ne perçoit qu'une cacophonie. La cohérence dépend de la distance du regard. On ne sait pas faire un "morceau" de ville. Face à ce constat d'échec qui conclut une décennie d'ambitions urbaines, on trouve plusieurs types de réactions. Celle des inconscients qui croient qu'il suffit de rebaptiser leur règlement de zone "Projet Urbain", ou d'appliquer des tracés néo-baroques hors d'échelle sur leurs villes nouvelles. Celle de certains théoriciens de la forme urbaine qui affirment qu'il n'y a qu'à revenir aux conventions socio-spatiales fondant durablement notre civilisation urbaine et qu'il suffit de remplacer le projet par le découpage parcellaire pour attribuer à chaque lieu un statut de droit et d'usage ; l'architecture devant se soumettre discrètement aux "conventions" (supposées connues). Celle du recours à la solution instantanée et au geste génial et, désormais, médiatisé. Enfin, celle de ces architectes qui, réfutant les positions mécanistes, historicistes ou spectaculaires et manifestant leur méfiance à l'égard de systèmes urbanistiques globalisants, se sont efforcés de produire des espaces de proximité avec les instruments du projet. C'est, pour les architectes, la façon la plus efficace et la plus concrète de faire progresser la pensée urbaine (cf. par exemple : CIRIANI, GAUDIN et SIMOUNET in AMC n°14 - Décembre 1986), mais il faut bien reconnaître que cette attitude de repli par rapport aux questions urbanistiques d'ensemble n'est pas complètement satisfaisante. Elle correspond même à une autocensure, comme si les architectes (mais aussi l'ensemble du corps social) avaient fini par intérioriser l'interdiction faite par les techno-structures de penser l'urbain en termes de visible et de projet, au-delà de l'"opération" de construction.

Comment faire la ville semble être une question plus angoissante en France qu'ailleurs. Le centralisme étatique y a engendré, depuis la guerre, une série de politiques urbaines volontaristes et dogmatiques, dont les traumatismes sont loin d'être résorbés. Par ailleurs, les architectes ont un rôle faible dans les instances de décision urbaine dominées par les ingénieurs et les techniciens, contrairement à ce qui se passe dans d'autres pays européens (par exemple en Espagne ou en Allemagne). Le débat sur la forme urbaine est plus difficile et surtout plus théorique quand il s'adresse à une administration hostile et centralisée, au lieu de se régler dans un compromis local. La rupture entre l'organisation urbaine et l'architecture est aussi plus violente. Les récents aménagements de Berlin et de Barcelone illustrent la position "raisonnable" ; cette position se développe aussi en France. Elle est plus facile à défendre dans les centres anciens où la permanence du tissu historique s'impose fortement. Ailleurs, elle n'est probablement qu'une position d'attente frileuse, correspondant à une période de crise, mais ne pouvant répondre aux problèmes quantitatifs et qualitatifs de l'espace de la banlieue qui constitue la très grande majorité du territoire urbanisé. En outre, pour "raisonnable" qu'elle soit, cette position demande une capacité de coordination technique et une compétence architecturale en matière de forme urbaine que les services techniques municipaux n'ont pas souvent en France. Enfin, on l'a déjà dit, le cadre juridique s'oppose à un urbanisme de projet.

Devant ce qu'il faut bien appeler l'échec du projet urbain, il convient de repartir d'une analyse lucide de la production de l'espace dans notre société, afin d'essayer d'en déduire quelques propositions.

La ville conventionnelle et parcellaire n'est plus qu'un rêve nostalgique : les "conventions", si elles régissent l'usage dans une certaine mesure, n'organisent plus simultanément, comme autrefois, la production de l'espace. La morphologie parcellaire offrait un découpage opératoire qui déterminait la forme urbaine et permettait la substitution des bâtiments sans affecter la régularité de l'ensemble. Elle subsiste, mais la forme urbaine est désormais déterminée par un autre découpage : la logique de secteur. *Dans la logique de secteur, chaque instance concourant à la production de l'espace urbain se voit attribuer un secteur du territoire dont elle n'a pas nécessairement la propriété, ni même l'usage, mais dont elle détermine fortement ou exclusivement l'aménagement et la gestion.*

Un exemple banal de logique sectorielle est l'aménagement d'une voie moderne où chaque réseau, chaque service aménageur responsable (de la circulation, des espaces piétonniers, des arbres,...), tend à disposer d'un espace propre dont les caractéristiques techniques et dimensionnelles sont présentées comme impératives et prioritaires sur une conception unitaire du lieu et dont les superpositions sont interdites pour des raisons juridiques (responsabilité) ou de gestion (entretien). Il en résulte que cette voie est deux fois plus large et plus coûteuse qu'il ne serait nécessaire, que sa forme n'est plus déterminée par un concept spatial unitaire et, surtout, que son organisation spatiale a d'abord pour but de satisfaire les besoins de ses producteurs et non ceux de ses utilisateurs. La logique de secteur est une projection spatiale du rapport entre le technique et le juridique propre à notre société ; elle tend à substituer la norme au projet, le découpage et la juxtaposition au concept spatial unitaire, la loi de la production-gestion à celle de l'usage, la monofonctionnalité à la complexité pratique et symbolique. Il semble que la logique de secteur est une loi fondamentale de l'espace urbain des sociétés industrielles. Les voiries en sont un exemple simple, mais la logique sectorielle est aussi ce qui détermine le bâti résidentiel ou d'activité, les commerces, etc... Elle résulte d'une tendance séculaire reflétant l'évolution de la division du travail et l'instauration de rapports de plus en plus juridiques entre les individus. Le cadastre, qui a fixé les anciennes morphologies parcellaires au début du XIXe siècle, n'était qu'une étape dans cette évolution vers la logique de secteur. Aujourd'hui, il faut remarquer par exemple, qu'un établissement public de ville nouvelle, contrairement aux apparences, ne fait pas de projet, mais procède au découpage sectoriel et vise à éviter toute contradiction (superposition) des secteurs en parant éventuellement l'ensemble d'un décor "urbain" changeant selon les modes, mais qui ne suffit jamais à transformer réellement cet espace sectorisé.

De plus, *les secteurs fonctionnent en réseaux*. C'est évident pour le gaz et le métro, mais c'est vrai aussi pour la distribution commerciale, les activités et les logements construits par de grands organismes dans une stratégie de marché ou d'équilibre politique. *Un réseau est la forme spatiale d'une stratégie* ; les réseaux ont des étendues très variables, de mondiale (le gaz de Sibérie) à locales (l'Office d'HLM municipal) et leur centre de décision peut être n'importe où. Par conséquent, ce qui détermine les objets de notre environnement échappe au contexte local ; on peut dire que l'espace est "délocalisé", sa raison est ailleurs, aussi bien pour l'habitant que pour le projeteur

urbain qui n'a que très peu de prise sur les grands réseaux. Dans ces conditions, le morceau de ville ne peut avoir cette forme "harmonique" qu'a rêvée la pensée classique. L'espace urbain est un interstice sans forme entre les réseaux grands et petits. Ce qui pourrait être pensé comme "polyphonie" est aléatoire et il en résulte ce bruit de fond dont parlait Robert MUSIL pour décrire la ville moderne dans le premier chapitre de *L'homme sans qualité* ; bruit qui ne peut être structuré que par des événements-signaux (cf. Michel SERRES, *Le passage du Nord-Ouest*).

Ainsi, la question de la monumentalité est-elle à jamais renversée. Notre concept moderne de monument urbain date du début du XIXe siècle, c'est-à-dire du moment où les édifices "publics" ont été conçus comme des "équipements" formant un réseau urbain ou territorial. Ce réseau n'avait pas d'autonomie par rapport à la forme urbaine qu'il avait au contraire pour fonction d'engendrer et de contrôler. Un monument est donc un objet dans un réseau ; les autoroutes urbaines, les supermarchés, les logements sont devenus les monuments ou les signaux de très nombreux réseaux qui se livrent une concurrence sauvage pour drainer une aire à leur profit sans lui apporter aucune qualité spatiale.

Aujourd'hui, l'alternative pertinente n'oppose plus le projet à un découpage "conventionnel" de l'espace urbain, mais la démarche projectuelle à la norme, au rapport juridique et à la logique sectorielle. L'idéologie du découpage "conventionnel" ne fait d'ailleurs que renforcer involontairement cette dernière logique. Le découpage spatial existe, c'est un fait, mais aucune pensée projectuelle ne peut en découler. Le projet est une pensée de la relation, non de la séparation. La convention est latente, elle ne s'applique pas d'elle-même, elle doit être à chaque fois interprétée : c'est à nouveau le travail du projet. On n'échappe au projet que pour tomber dans la norme.

Défendre le projet n'est pas un combat d'arrière garde corporatiste, mais une visée d'avenir allant dans le sens d'un mouvement de socialisation de la société qui compense la tendance à la spécialisation et qui suppose une prise de conscience collective capable d'imposer à nouveau l'intentionnalité et l'invention, l'enracinement dans l'existant et la destination de l'espace à l'usage. A partir de là, j'ai essayé de formuler quelques propositions.

TROIS PROPOSITIONS POUR CONCLURE

Première proposition : domestiquer autant que faire se peut les logiques de secteur, en se donnant explicitement comme but de rendre l'espace à l'usage. Pour qu'un Airbus finisse par voler, il faut appliquer à sa fabrication une rationalité globale, c'est-à-dire projectuelle, plus forte que l'extrême division et spécialisation de la fabrication de ses composants. Ce qui est possible pour un avion ne devrait pas être impossible pour un bout de rue ; encore faut-il en prendre conscience et s'en donner les moyens. Les réseaux de transports sont conçus selon des critères purement fonctionnels et économiques. L'idée qu'ils pourraient, par leur présence spatiale considérable, "féconder" leur environnement, paraît invraisemblable : il suffit d'évoquer ici l'exemple du boulevard périphérique de Paris. Le "génie urbain" est une tentative intéressante d'intégration technique ; malheureusement, il y a lieu de craindre qu'elle ne se réalise, à nouveau, qu'au profit des grands réseaux que sont les sociétés concessionnaires. Or nous sommes captifs du vaste marché que constitue notre

Deuxième proposition : améliorer l'architecture des "réseaux", parce qu'il continueront à se développer ou à se renforcer (notamment les services offerts dans l'espace public) et parce qu'il est efficace d'agir sur eux à partir de leurs centres de décision. On a pu voir, par exemple, que la politique incitative du Plan Construction et Architecture, relayée par l'Union des HLM ou l'engagement de l'Etat en faveur de la qualité des constructions publiques n'était pas sans effet. En admirant l'unité architecturale et les qualités urbaines du métro parisien de 1900, on se prend à rêver de l'impact que pourrait avoir sur la France une réelle politique architecturale de la SNCF. A cet égard, on peut imaginer assez facilement des lignes de banlieue et des gares confortables, mais le plus important et le plus difficile à maîtriser est bien ce que l'on voit quand on sort de la gare ou se qui se passe dans le vide entre le HLM et la ligne de chemin de fer. On a vu qu'il était illusoire de vouloir projeter globalement cet espace intersticiel, mais on peut améliorer localement les qualités à partir de l'architecture des édifices urbains et des réseaux pensées désormais "transversalement". Le plus critiquable dans la plupart des objets bâtis contemporains n'est pas leur hétérogénéité et leur originalité parfois douteuse, mais leur étanchéité et leur caractère d'objets clos, orientés vers eux-mêmes, dominant, mais n'offrant rien. L'architecture moderne a développé les moyens formels nécessaires pour qualifier l'espace par projection, dialogue, réversibilité du plein et du vide. Les grands architectes modernes ont proposé un concept architectural pour la monumentalité, c'est la "générosité" de l'architecture : l'espace interne offert à l'extérieur public. Pour en revenir aux réseaux, il faut donc en concevoir la potentialité d'accroches locales, la transversalité, la perméabilité et la capacité à prendre en charge la qualité de l'espace extérieur.

Troisième proposition : se tenir au plus près du projet. Refuser aussi bien la représentation académique de la ville, le "plan masse", que la réduction de l'urbanisme à une gestion juridique du territoire. Imposer la continuité du processus des projets, par engendrement successifs et par enchaînement dans l'espace. Cela n'implique nullement une vision globale et unique, mais plutôt un processus "polyphonique" fait d'actions sur les proximités. Ce mot est important, parce qu'il désigne l'échelle du travail concret de l'architecture urbaine (qui peut embrasser une vue lointaine, comme un coin de rue). Loin de mettre la sourdine que voudraient lui imposer les nostalgiques, l'architecture doit déployer tous ses talents. Le risque d'échantillonnage ne vient pas de la capacité d'expression, mais de l'absence de dialogue imposée par le découpage et l'opacité des rapports abstraits.

Chapitre 3 MUTATIONS D'ACTEURS DE LA PRODUCTION URBAINE

La "division sociale des espaces" peut-elle être mise directement en relation avec des stratégies d'acteurs de la production du cadre bâti qui s'inscrivent de façon privilégiée dans tel ou tel fragment de ville ? Sans se donner l'ambition de répondre véritablement à une telle question, le présent chapitre apporte quelques éléments de réflexion en engageant des réflexions prospectives sur les stratégies de deux acteurs importants de la production urbaine : les grands groupes de BTP et les organismes d'HLM.

En première analyse, la confrontation des textes d'Elisabeth CAMPAGNAC et de Francis CALCOEN confirme l'hypothèse du cloisonnement des interventions dans l'habitat des deux catégories d'acteurs.

Les grands groupes de BTP, de plus en plus présents au côté des collectivités locales en tant que partenaires de leurs grands projets complexes, agissent dans le cadre obligé de leurs logiques de profit. Se concentrant souvent sur le haut de gamme, ils interviennent dans les sites fortement valorisés qui garantissent une bonne commercialisation.

Les organismes d'HLM, confrontés à la stagnation, voire la diminution, de l'aide à la pierre et à l'évolution de la réglementation du logement social, semblent durablement confrontés à la paupérisation du peuplement de leur parc et à un rétrécissement de leurs activités de maîtrise d'ouvrage en construction neuve.

La lecture des deux contributions fournit cependant un certain nombre d'indices qui permettent de nuancer cette première interprétation superficielle. Les grandes évolutions évoquées par Francis CALCOEN tendent à fragiliser les organismes d'HLM qui ne seront pas en mesure d'élaborer des stratégies de repositionnement dans le marché de la production urbaine. Lorsqu'il évoque les réactions de certains d'entre eux à cette tendance négative, il n'est probablement pas neutre de voir apparaître sous sa plume des mots qui rappellent ceux d'Elisabeth CAMPAGNAC à propos des grands groupes de BTP. "Diversification" et "partenariat" sont les plus notables.

Si les grands groupes de BTP peuvent faire figure de référence en matière de stratégies conquérantes dans le champ de la production urbaine, il n'en va bien sûr pas de même pour la plupart des organismes d'HLM auxquels se posera de plus en plus fréquemment la simple question de la survie. L'analyse de Francis CALCOEN tend à suggérer que les conditions de cette survie résident d'abord dans l'aptitude à se diversifier en direction d'autres activités : diversification horizontale (en direction de la promotion immobilière non aidée ou de l'aménagement) ou verticale (diversification naturelle chez les organismes d'HLM qui intègrent déjà la maîtrise d'ouvrage et la

temps de transport consacrés aux migrations alternantes pourraient en effet jouer dans ce sens ; ainsi que dans celui de la mise en oeuvre, au sein des grandes entreprises, de politiques nouvelles de localisation des activités tertiaires, plus attentives aux lieux de résidence des salariés.

La mise en relation de l'hypothèse de Claude LEVY-LEBOYER avec celles de François ASCHER (la "valorisation de ce qui ne se télécommuniquie pas", le "face à face") suggère la perspective d'un développement sélectif et différencié du travail à domicile. Celui-ci pourrait assez facilement se développer dans le cas de tâches peu qualifiées telles que la saisie informatique de courrier ou d'informations ; il pourrait également prendre une importance croissante, sous forme partielle, chez les cadres supérieurs et les professions intellectuelles ; le lieu de travail séparé du domicile étant alors réservé aux activités de contact (rendez-vous, réunions, etc...). C'est dans le premier cas de figure que risquent de se poser le plus sérieusement les problèmes psychologiques évoqués par Claude LEVY-LEBOYER, d'autant que le travail devra se faire une place dans des logements qui n'ont pas été conçus pour l'accueillir et disposant rarement d'espace excédentaire.

L'ensemble de ce qui précède, auquel il faut ajouter la poursuite de la féminisation de la population active, devrait accroître notablement les besoins d'équipement et de services dans l'espace résidentiel. Dans son article, Michel PLATZER pose, du point de vue de l'offre, quelques jalons pour l'examen des conditions dans lesquelles ces services pourraient se développer. Les deux textes de ce chapitre sont ainsi directement complémentaires.

En effet, en première analyse, la mise en relation de besoins qui devraient se faire ressentir plus lourdement dans les quartiers où le temps passé dans l'espace résidentiel a le plus de chance de croître (ceux peuplés par les salariés peu qualifiés et les laissés pour compte de l'emploi), avec une offre donnant une place importante à l'habitat existant et laissant de côté le haut de gamme, semble désigner le logement social comme champ privilégié du développement de nouveaux services.

Mais les réflexions de Michel PLATZER sur les stratégies des professionnels de l'habitat et les problèmes posés par l'organisation de l'offre conduisent à s'interroger sur les motivations des gestionnaires du parc HLM pour développer eux-mêmes, ou stimuler le développement d'une offre de services associés aux logements qu'ils gèrent. La question se pose essentiellement en termes de faisabilité financière.

Cependant, rien n'interdit d'envisager que les stratégies de diversification des organismes d'HLM évoquées par Francis CALCOEN pourraient les orienter vers le champ des services. D'autant que le développement des initiatives locales provenant des habitants, probable selon Claude LEVY-LEBOYER, pourraient donner naissance à de nouveaux opérateurs locaux qui trouveraient dans l'offre de services résidentiels un domaine d'activités répondant à de nouveaux besoins ancrés dans l'environnement immédiat du logement et constituer, en la matière, des relais efficaces des organismes d'HLM.

J.-C. D.

L'AVENIR DU TRAVAIL, LES MODES DE VIE ET LEURS CONSEQUENCES SUR LES VILLES ET L'HABITAT

Par Claude LEVY-LEBOYER⁶⁷

Parmi les changements sociaux présents et à venir, ceux qui affectent et vont affecter le monde du travail sont peut-être les plus frappants. La population active change de profil, l'apparition d'emplois à contenu nouveau s'accélère et le progrès technique crée et va créer des conditions de travail encore inimaginables il y a quelques années. Surtout, la place respective des activités de travail et des activités hors-travail ; la signification du travail lui-même et les aspirations individuelles auxquelles il correspond, changent sous nos yeux et vont probablement continuer à le faire dans les années à venir.

Ces changements ne peuvent manquer d'affecter les modes de vie, les rôles familiaux et la gestion du temps libre comme celle du temps consacré aux activités domestiques et familiales. De ce fait, les choix en matière de logement, ainsi que les attentes des habitants en ce qui concerne leur résidence, leur environnement urbain proche et distant, aussi bien que les services qui leur sont fournis par la collectivité communale et urbaine devraient aussi changer. Ces changements sont susceptibles d'amener des réorganisations profondes concernant l'usage de l'espace du logement, les relations de voisinage, ainsi que les équipements collectifs.

Il est évident qu'on ne peut pas faire de prospective en matière d'habitat sans prendre en considération l'évolution prévisible des activités individuelles et des modes de vie. Mais il faut noter que la plupart des réflexions menées dans cette direction privilégient l'analyse des évolutions touchant la famille : rôles familiaux, taille et fonctionnement de la cellule familiale, activités qui se déroulent en son sein, etc...

Pourtant, la vie de travail et la vie hors-travail forment un tout indissociable du point de vue psychologique, c'est-à-dire en ce qui concerne le développement de l'identité personnelle, les valeurs et les attentes qui sous-tendent nos motivations, aussi bien que les décisions, les modes de vie et les comportements. En utilisant la double spécialité qui est la mienne (psychologie du travail et psychologie de l'environnement), je voudrais tenter de décrire ici les changements qui vont très probablement affecter le travail et la vie active, imaginer les conséquences de ces scénarios sur l'habitat, soulever les problèmes et proposer des pistes de recherche susceptibles de vérifier ces hypothèses.

Le travail aujourd'hui est différent du travail hier et va différer du travail demain sous quatre aspects fondamentaux :

- la composition de la population active,

⁶⁷ Psycho-sociologue. Directeur de recherche au Laboratoire de Psychologie de l'Environnement (CNRS et Université Paris 5).

- son rythme d'activité,
- ses valeurs dominantes,
- les conditions et le contenu du travail et surtout le lieu où il s'exerce.

VIEILLISSEMENT ET FEMINISATION DE LA POPULATION ACTIVE

La composition de la main d'oeuvre change et va changer beaucoup dans les années à venir. De ce point de vue, deux aspects nous intéressent ici : le vieillissement et la féminisation de la population active.

Nous sommes à la fin du baby-boom : le nombre de jeunes qui entrent dans le marché du travail va progressivement décroître (voir tableau n°1). De ce fait, la courbe représentant l'âge des travailleurs va se déplacer vers la droite, c'est-à-dire que la proportion de travailleurs âgés va augmenter et que, pour combler le vide laissé par l'arrivée de classes moins nombreuses, l'âge de la retraite va probablement s'élever à nouveau.

TABEAU N°1 : CROISSANCE DE LA POPULATION : L'EXEMPLE DE QUATRE PAYS EUROPEENS

	FRANCE	ROYAUME-UNI	ITALIE	SUEDE
Population en 1970 (milliers)	50.670	55.480	53.565	8.043
Croissance moyenne observée par année				
entre 1970 et 1980	+0,59%	+0,08%	+0,64%	+0,33%
entre 1980 et 1985	+0,34%	+0,06%	+0,08%	+0,10%
entre 1985 et 1990	+0,31%	+0,03%	+0,09%	-0,11%
Croissance moyenne prévisible par année				
entre 1990 et 2000	+0,30%	+0,03%	+0,19%	-0,17%
entre 2000 et 2010	+0,13%	-0,04%	-0,04%	-0,21%
entre 2010 et 2020	+0,03%	-0,01%	-0,16%	-0,23%
entre 2020 et 2025	+0,03%	-0,06%	-0,11%	-0,29%

Source : d'après *Economically active population estimates and projections, 1950-2025* - International Labor Organisation, 1986

On peut imaginer plusieurs conséquences à ces faits. Les possibilités, pour les nouveaux venus, de monter dans l'échelle hiérarchique, vont se réduire du fait du vieillissement de la population active et du départ plus lent de ceux qui tiennent les postes de commande. On peut s'attendre à une augmentation relative du nombre d'actifs âgés de 45 à 60 ans et, un peu plus tard, de ceux qui se situent dans la tranche 35-45 ans.

Les conséquences de ce vieillissement sur l'évolution des carrières des jeunes qui entrent actuellement sur le marché du travail devraient se faire sentir assez rapidement : le ralentissement du départ des tranches les plus âgées de la population active va

freiner leur promotion, donc diminuer les chances individuelles d'accéder à des postes de responsabilité élevée. Par exemple, on admet, à l'heure actuelle, qu'un cadre a une chance sur vingt d'atteindre un poste de cadre supérieur ; dans quelques années, ce taux devrait passer à une chance sur cinquante. D'où une relative frustration que les plus jeunes vont probablement chercher à compenser dans leurs activités hors du travail. On peut, de ce fait, imaginer que les jeunes actifs seront, plus qu'actuellement, prêts à s'impliquer dans la gestion de leur environnement physique et social hors travail ; donc à prendre des responsabilités dans l'organisation des activités de loisir ou dans la gestion directe de l'environnement. Il faudrait alors s'attendre à une multiplication des activités associatives, déjà perceptible, et à un besoin d'équipements locaux pour les héberger et permettre des activités qui, jusqu'à présent, ne faisaient pas partie des "besoins des jeunes".

Seconde caractéristique de la main-d'oeuvre, conjuguée au futur : les femmes travaillent et vont probablement travailler de plus en plus. Non seulement le pourcentage global des femmes actives a fortement augmenté et ne cesse de le faire, mais celles qui ont des enfants à charge sont de plus en plus nombreuses à conserver leur emploi.

Le taux d'activité féminine en France est passé de moins de 37% en 1968 à 39% en 1975 et 43% en 1982. Il a atteint 46% en 1986 et 73% pour la tranche d'âges de 26 à 49 ans. On peut s'attendre à ce que cette tendance se poursuive, même si la progression ralentit. De ce fait, le modèle d'activité féminine au cours du cycle de vie tend à se rapprocher de celui des hommes, parce que leur carrière est de plus en plus souvent ininterrompue, de moins en moins hachée par les interruptions liées aux naissances (cf. "les femmes et l'emploi", dans : *Données sociales*, INSEE, 1987, pp. 127-132). Par ailleurs, les comparaisons internationales montrent de fortes disparités entre les proportions de femmes qui travaillent avec un enfant de moins de trois ans au foyer, selon qu'elles vivent en couple ou qu'il s'agisse d'une famille monoparentale (voir tableau n°2).

TABEAU N°2 : POURCENTAGE DE FEMMES ACTIVES AVEC UN ENFANT DE MOINS DE TROIS ANS AU FOYER DANS QUATRE PAYS EUROPEENS.

	% DE FEMMES ACTIVES	
	VIVANT EN COUPLE	SEULES AVEC UN OU PLUSIEURS ENFANTS
FRANCE	60,1%	69,6%
ITALIE	45,0%	68,0%
SUEDE	85,8%	non indiqué
ROYAUME-UNI	36,9%	23,4%

Source : d'après "The changing family in international perspective", *Monthly Labor Review*, mars 1990, pp. 124-135

Les conséquences que l'on peut en attendre en ce qui concerne les besoins de services collectifs semblent évidentes : ces femmes, moins aidées qu'actuellement par des parents maintenus plus tard en activité, vont avoir un besoin de plus en plus fort de structures assurant la garde de leurs enfants, voire de services ménagers en tous genres.