

Dynamiques et contradictions de la ville européenne

Guy DI MEO

Résumé

La crise économique et les phénomènes de désindustrialisation qui l'ont accompagnée depuis une vingtaine d'années ont eu des effets négatifs pour les villes d'Europe : appauvrissement et marginalisation de nombreux citadins, pertes de ressources, multiplication de friches urbaines, surtout dans les régions héritières des révolutions industrielles du XIX^{me} siècle, ou dotées d'usines fordistes. Cependant, la crise apaisée, les aspects positifs ne manquent pas : développement d'activités à haute technologie et de technopoles, prolifération des services et du secteur tertiaire en général,... Afin de jouer ces nouvelles cartes, les cités s'embellissent, réhabilitent leur patrimoine immobilier et monumental. Quelle que soit l'ampleur de ce retournement, la forte concentration urbaine de l'Europe (de Londres à Milan), accentuée par deux décennies de périurbanisation, pose de préoccupants problèmes d'environnement.

Summary

The economic crisis and the desindustrialization phenomena going with it for the past twenty years have had negative effects upon European cities : impoverishment and marginalization of many city-dwellers, loss of resources, multiplication of urban wasteland, especially in areas heir to 19th century industrial revolutions or with Ford-type factories. However, once the crisis is over, the positive aspects are abundant : development of high-tech activities and technopoles, proliferation of services and tertiary sector in general,... In order to use these new assets, cities get more beautiful and rehabilitate their housing and monumental property. Whatever the size of the change, the high urban concentration of Europe (from London to Milan) increased by two decades of peri-urbanization sets preoccupying environmental problems.

Qu'est-ce qui change? Qu'est-ce qui bouge aujourd'hui dans les villes d'Europe occidentale? En fait, il semble que, depuis la fin des années 60, c'est-à-dire depuis que la forte croissance économique de l'après-guerre a été freinée, des recompositions capitales affectent la société, les fonctions et l'espace urbains... que ce soit en Europe ou dans la plupart des grandes régions industrialisées du globe. Cependant, l'originalité des cités du vieux continent réside sans conteste dans la puissance de leur patrimoine historique et symbolique, dans l'étonnante diversité des paysages et des modalités d'adaptation qu'elles offrent, dans leur combat pathétique pour retrouver une prospérité et un rayonnement que deux décennies de crise ont entamés.

La réponse des villes d'Europe aux défis du temps présent ne se formule ni sans heurts ni sans douleurs! Plus que jamais, le thème de la crise urbaine est à l'ordre du jour... Toujours aussi contradictoire, d'ailleurs, tant les réactions du tissu socio-économique et spatial sont variées! Devant une croissance partiellement retrouvée qui fonctionne désormais à deux, voire à plusieurs vitesses, les risques d'éclatement de la société comme de l'espace urbains ne sont pas négligeables. Il conviendrait sans doute, pour leur faire face, d'inventer de nouvelles formes d'aménagement qui donneraient enfin la parole

aux citadins ... Mais en prend-on le chemin?

I. LE THEME DE LA CRISE DES VILLES

Moins spectaculaire, peut-être, que dans la ville nord-américaine, la crise a néanmoins frappé avec sévérité les villes d'Europe occidentale. Crise majeure de l'économie, elle affecta aussi l'urbanisation massive de l'après-guerre et lui imposa un coup d'arrêt. Celui-ci aurait pu ouvrir une ère nouvelle aux politiques de gestion et de réhabilitation. En fait, faute de moyens publics suffisants, elles ne se traduisent guère que par un renouvellement des formes de ségrégation-segmentation qui font de la ville européenne un espace social plus inégal, plus opaque et plus fractionné que jamais.

La crise économique qui s'abattit sur l'Europe des villes jusqu'au début de la seconde moitié des années 1980 comportait en réalité deux facettes. L'une parachevait la ruine des activités qui avaient fait la substance de la première révolution industrielle — celle du XIX^{me} siècle. Si elle fut assez bien résorbée par la vaste région urbaine du grand axe rhénan, si elle commence à s'estomper — non sans sursaut ni séquelles graves — sur les principaux bassins de sources d'énergie et de matières premières de la France et du Benelux, ses effets se ressentent encore durement dans l'archipel britannique. La

Grande-Bretagne affronte toujours, au nord-ouest d'une ligne empruntant les basses vallées de la Severn et de la Trent, d'insurmontables problèmes urbains, legs d'industries archaïques ou de fonctions portuaires aujourd'hui moribondes. Ainsi, dans les lowlands d'Ecosse occidentale, Glasgow juxtapose usines désaffectées et quartiers ouvriers comportant plus d'une centaine de milliers de logements vétustes, sinon de taudis. L'Ecosse enregistre pourtant de nouvelles implantations industrielles liées au boom de l'électronique et des activités pétrolières. Cependant, les capitaux internationaux qui créent ces unités recherchent essentiellement les villes riveraines de la Mer du Nord — Aberdeen, Dundee, Edimbourg, Leih,... — à la fois proches des champs d'hydrocarbures et vierges de toute syndricat ouvrière. Autre exemple, au nord-ouest de l'Angleterre, le Lancashire qui a connu deux siècles d'activités manufacturières et commerciales intenses devient une vaste friche urbano-industrielle — 45 % du parc immobilier de Manchester mériteraient une réhabilitation — que la population la moins défavorisée s'efforce de fuir. Les dernières villes textiles, du type de Blackburn, d'Oldham ou de Bolton, se transforment en ghettos insalubres peuplés de minorités indiennes, pakistanaises ou antillaises. Sous le double effet de fermetures d'établissements et de la modernisation des usines survivantes, le chômage bat tous les records : son taux excède toujours, de 25 à 30 %, une moyenne nationale pourtant fort élevée.

La crise concerna aussi, en second lieu, le "modèle fordkeynésien" de la croissance des années 1950-1960 et le "welfare state" qui en assumait la régulation. Il s'agit là d'une contradiction profonde que vivent, depuis vingt ans, les cités européennes : la production et la consommation de masse, inscrites au rang des dynamiques urbaines fondamentales de la période 1950-1970, font l'objet d'une remise en question radicale, y compris pour les couches sociales qu'elles avaient contribué à forger, mais dont les aspirations à une meilleure qualité de vie et à un mode moins aliénant de rapport à l'espace, sont devenues incompatibles avec le modèle économique qui les avaient engendrées. La montée politique des "Verts" en Europe occidentale et le développement d'une revendication populaire sur l'amélioration du cadre de vie sont, à ce propos, d'une grande signification.

Ceci dit, quelles que soient ses origines, la crise économique a progressivement sapé les finances locales, surtout dans les vieilles cités des régions industrialisées de longue date. Cet amenuisement des ressources relève de deux causes principales. Il reflète d'abord les restrictions budgétaires parfois drastiques qu'ont tenté d'imposer des pays engagés dans une très sévère compétition internationale. Ajoutons que le regain de faveur dont bénéficia l'idéologie libérale à l'Ouest de l'Europe, dans les années 1980, restreignit aussi la taille des investissements publics. En même temps, la fermeture d'un nombre croissant d'établissements industriels et le déplacement vers

la grande périphérie (périurbaine) d'une part croissante des populations actives de citoyens ont entraîné un déficit des recettes fiscales pour les municipalités centrales des agglomérations. Or, leurs charges s'alourdissent sans cesse. Elles résultent, pour partie, de l'effort accru d'aide sociale destinée aux laissés pour compte de cette évolution. Elles naissent aussi du coût des travaux que suscitent la conservation des patrimoines — monuments et habitations —, l'intervention nécessaire sur les réseaux — transports, aires de stationnement, nouvelles techniques de communication —, la lutte contre la pollution de l'air, de l'eau,...

Si les collectivités urbaines de l'Europe ne connaissent pas, toutefois, une véritable déroute financière et si leur espace ne tombe pas, globalement, dans l'abandon, c'est que nombre d'entre elles récupèrent aujourd'hui les effets positifs du développement d'activités nouvelles : industries à hautes technologies et prolifération des services marchands destinés aux personnes comme aux entreprises. C'est aussi parce que, dans nombre de pays, le pouvoir étatique, bien que nettement moins présent qu naguère — en termes aussi bien réglementaires que financiers —, n'en établit pas moins avec les villes de féconds accords contractuels visant à favoriser l'embellissement des cités, l'amélioration de leur fonctionnement et celle des conditions de vie qui y règnent ... Ces politiques publiques d'un style nouveau recherchent deux objectifs distincts.

Le premier s'efforce de rendre plus efficaces les aides que les Etats allouent aux villes. Le principe consiste à remplacer des subventions automatiques, souvent utilisées sans grande imagination, par des aides contractuelles attribuées sur la base d'un programme d'aménagement ou de développement. C'est ce que l'on a pu observer en France, dans les années 1970-1980, avec les procédures des contrats de villes moyennes, de développement social des quartiers et autres contrats banlieues 89, puis, plus récemment, contrats de villes.

Indissociable du premier, le second objectif vise à doter les agglomérations, fragilisées par la longue crise des années 1970-1980, d'équipements plus performants. Il consiste à encourager des initiatives qui contribuent à produire un environnement plus attractif : cadre de vie plus agréable et ambiance culturelle, services efficaces, systèmes modernes de communication et réseaux d'appui aux entreprises pour la gestion, le conseil, la recherche, etc. — pour les entreprises modernistes et les cadres, ingénieurs, techniciens, nationaux et internationaux — élites circulantes —, dont elles ont impérativement besoin.

Dans ces conditions, l'appauvrissement relatif des municipalités n'interdit pas, surtout dans les villes bien situées qui savent construire une image métropolitaine ou technopolitaine, de solides investissements de capitaux publics ou mixtes — nouveaux partenariats des secteurs public et privé —, qui font une large place à la recherche ar-

chitecturale et urbanistique. En ces années de sortie de la crise, l'Europe des villes parvient enfin à se doter d'une architecture du XX^{me} siècle qui tente de faire oublier le béton souvent mal inspiré des grandes reconstructions d'après-guerre et des années de croissance. Ainsi, les lieux repères d'un art plus ou moins neuf, caractéristique de notre temps, fleurissent d'un bout à l'autre de l'Europe. Il s'agit souvent d'espaces conjuguant les héritages du passé et l'audace d'un monde futuriste : à Barcelone, les curieux minarets de l'"Espanya industrial" rappellent les délires oniriques d'Antonio Gaudi. A Venise, à Paris, les vieux palais revivent en de somptueux musées que la modernité exalte. La City de Londres mêle avec bonheur acier et vieilles pierres dans les tours qui hébergent le siège vénérable des Loyd's. Dans la plupart des grands ports européens, les anciens docks rénovés accueillent logements, bureaux et services publics. La réhabilitation transforme enfin les vieux quartiers de l'Europe. Il aura fallu la crise, le passage de la croissance extensive des villes à des préoccupations plus qualitatives d'aménagement du cadre de vie, pour que les sociétés se penchent sur ce patrimoine inestimable, de Stockholm à Madrid et de Berlin à Bordeaux.

Pour autant, le rajeunissement des villes, surtout vérifié en leur centre et beaucoup moins à leur périphérie, n'exclut ni le vieillissement de leurs populations, ni l'appauvrissement d'une part croissante des citoyens. La crise et ses résultats, c'est aussi cela : montée du "quart monde" et déprivation sociale, aggravation des écarts sociaux et banalisation des structures familiales — du type ménages monoparentaux et personnes seules — jadis réputées peu conventionnelles, dont le développement reflète toujours, à certains égards, un malaise social. En s'acharnant sur les groupes les plus modestes, ceux dont la formation intellectuelle et professionnelle restait élémentaire, O.S. du fordisme (autochtones ou étrangers) surtout, la crise a donc plongé dans la marginalité des tranches de population plus larges que naguère. Ajoutons que, depuis vingt ans, les perturbations monétaires aidant, les prix fonciers n'ont cessé de croître, emportés par une flambée spéculative qui traduit la conversion de fait de certains biens immobiliers en valeurs refuges. Dès lors, l'exclusion des moins nantis, proportionnellement plus nombreux qu'à l'orée des années 1970, devient une caractéristique des villes d'Europe, surtout des plus prestigieuses d'entre elles : capitales, métropoles ou technopoles.

Le regroupement des Européens à l'intérieur de régions urbaines hypertrophiées, surtout disposées sur un arc Londres-Milan jalonné par les puissantes agglomérations rhénanes et circumalpines, comporte aussi des risques majeurs et irréversibles en matière de détérioration de l'environnement. Quelles que soient les mesures de sauvegarde arrêtées, la gestion de l'eau, le traitement des ordures ménagères et surtout des déchets industriels, l'usage des hydrocarbures ou de produits chimiques nocifs et la production d'énergie nucléaire suscitent de

dramatiques interrogations. Les trop fortes concentrations humaines contrarient aussi la circulation des individus, quelles que soient les sommes englouties pour la réalisation d'infrastructures de transport : autoroutes pénétrantes, aériennes ou souterraines, et anneaux enserrant les villes, réseaux express régionaux, métros automatiques — type VAL de Lille. Or, l'extension géographique des cités, la spécialisation de l'espace urbain, la séparation systématique des lieux de résidence et de travail et la multiplication des centres mercantiles de consommation et de loisir, édifiés comme des temples aux quatre coins des cités, contraignent les citoyens à d'incessants déplacements qui n'obéissent plus aux seuls rythmes alternants que scandaient naguère les "heures de pointe". De véritables mouvements browniens tendent à occulter les classiques échanges centripètes et centrifuges qui ne s'effacent pas pour autant. Au total, les trois phénomènes de concentration relative des déplacements dans le temps, de massification des flux et de diversification des trajets ne facilitent pas la mise en place de réseaux cohérents, efficaces, commodes et peu coûteux. Songeons que les Parisiens effectuent chaque jour plus de sept millions de parcours en utilisant un moyen de transport mécanique ou motorisé!

Soucieux de résoudre ou, tout au moins, de réduire l'acuité des problèmes techniques que posent les grandes concentrations humaines, les détenteurs du pouvoir et les techniciens qui les assistent s'efforcent de promouvoir une organisation fonctionnelle des villes épousant leurs propres représentations de la cité. Or, celles-ci ne traduisent que très approximativement, parfois pas du tout, l'espace vécu au quotidien par les habitants. "Les hommes sont mal à l'aise dans l'espace construit pour eux mais non par eux" remarque P.H. Chombart de Lauwe qui ajoute : "plus les points de repère deviennent fonctionnels, plus la ville est techniquement organisée, plus l'espace économique est efficace ..., plus le décalage entre l'espace imaginaire, l'espace vécu et l'organisation de l'espace tend à s'accroître", aboutissant à une "faillite de la symbolique de l'espace".

Il est bien évident que le thème de la crise ne se dissocie pas de celui des mutations fonctionnelles enregistrées par la ville d'Europe occidentale depuis près de vingt ans, pas plus qu'il ne se distingue des multiples recompositions et segmentations socio-spatiales qui l'ont affecté au cours de cette période décisive.

II. LA MUTATION DES FONCTIONS ECONOMIQUES

Les profondes mutations fonctionnelles que connaissent les villes européennes depuis deux décennies correspondent à deux données majeures, étroitement combinées, à savoir les effets tant matériels qu'idéologiques des changements intervenus dans la sphère technico-économique des sociétés du monde occidental.

Les années 1970 ont donc mis un terme à l'exclusivité d'une croissance fordiste fondée sur la produc-

tion, toujours plus abondante et plus rapide, de biens matériels adaptés à un usage généralement exempt d'invention. Avec les années 1980, une vague de technologies centrées sur l'informatique, l'électronique, les télécommunications, la bureautique, les biotechnologies, parvient à maturité. Porteuses d'énormes gains de productivité, ces branches livrent des biens et des services qui ouvrent à l'individu des perspectives inédites d'autonomie — même si ce constat reste encore plus virtuel que réel. Elles obéissent à des contraintes de localisation géographique beaucoup moins lourdes que celles qui pesaient sur les industries d'antan. Or, ces activités qui reposent sur un nouveau type de gestion de l'entreprise et de son personnel, plus souple que par le passé, ont de la peine à éclore dans le contexte des rapports sociaux de production instaurés aux temps du "taylorisme". Leur mise en oeuvre exige des relations plus flexibles entre l'individu ou la société et le travail, l'habitat et le loisir ou, plus largement, l'espace des fonctions urbaines.

De façon plus concrète, de puissantes forces centrifuges qui n'écartent pas, çà et là, de sérieuses émergences ou l'épanouissement, voire l'explosion d'activités anciennes, s'exercent sur le champ des fonctions urbaines. Elles décrivent deux profils d'évolution des activités.

Le plus frappant, celui de la désindustrialisation, recèle aussi les plus fortes contradictions dialectiques. Il s'avère le plus radical dans la mesure où il aboutit à la quasi-exclusion urbaine des industries fordistes supprimées ou rejetées vers les grandes périphéries, rurales ou littorales, voire vers les marges extrêmes de l'Europe ou vers les pays du tiers monde. Il admet cependant en retour, mais de manière fort inégale et sélective, quantitativement plus limitée, un flux centripète d'activités productrices, marqué du sceau des hautes technologies, vecteur d'une génération d'emplois exigeant qualifications élevées et nouveaux rapports à l'espace.

Depuis la fin des années 1960, le système industriel donnait des signes de déstabilisation structurelle, l'emballement de l'innovation technologique allait de pair avec une transnationalisation accrue du capital et des grands appareils économiques : groupes et firmes. Tous éléments conduisant à un raccourcissement de la durée de vie des produits et à la nécessité d'une modernisation coûteuse et rapide des outils de production. Ces circonstances furent l'occasion d'une remise en cause des localisations traditionnelles ou, plus exactement, d'une déterritorialisation de fait qui se traduit par une plus grande flexibilité dans la logique des implantations. Ainsi, les entreprises peuvent jouer sur des facteurs spatiaux différentiels devenus essentiels dans leur stratégie : réalisation de fructueuses plus-values foncières liées au processus de délocalisation-relocalisation de leurs établissements, réduction des affrontements sociaux en échappant à des bassins de main-d'oeuvre syndicalisés et politisés, intégration dans leurs stratégies d'implantation des effets résultant des concurrences que se livrent localités

et régions pour attirer les emplois, compétitions qui se soldent par de substantiels avantages pour les firmes — exonérations fiscales, subventions et services gratuits... —, sélection de sites correspondant aux aspirations des catégories de salariés très recherchées que les entreprises s'efforcent de capter — rôle de l'héliotropisme, des qualités environnementales,...

Au total, peu de villes échappent au processus de désindustrialisation. A Paris et dans sa première couronne de banlieue incluant d'anciennes zones industrielles comme celles qui s'étendaient de Saint-Denis au nord à Montreuil à l'est, d'Ivry au sud à Gennevilliers à l'ouest, l'on enregistrait en 1982 près de 400 000 emplois du secteur secondaire de moins qu'en 1962. De 1970 à 1982, Bruxelles-capitale a perdu près de la moitié de ses emplois manufacturiers — 90 000 environ.

Les créations d'activités nouvelles ne compensent pas, loin s'en faut, les pertes d'emplois liées à l'effondrement de la production fordiste. De plus, elles ne visent pas, nous l'avons vu, les mêmes populations de travailleurs. Elles offrent peu de place aux personnels non qualifiés souvent condamnés de ce fait à l'exclusion socio-spatiale. A vrai dire, les P.M.E. qui concentrent désormais l'essentiel des créations d'emplois, micro-entreprises qui n'engagent le plus souvent que quelques salariés très qualifiés, fournissent autant de services que de biens matériels. C'est le cas de la plupart — 200 unités sur 300 présentes — des entreprises qui occupent la Zone pour l'Innovation et les Réalisations scientifiques et techniques — Z.I.R.S.T. — de Meylan, fondée près de Grenoble dans les années 1970.

A quelques créations ou rénovations près, opérées sur le vieux tissu industriel, l'essentiel des établissements nouveaux apparaît dans les aires technopolitaines qui se mettent en place autour de nombreuses villes européennes. Ces implantations qui respectent quelques règles fondamentales illustrent les rapports qui se tissent désormais entre les Etats centraux et les localités en matière d'aménagement, ainsi que les stratégies spatiales développées par les grandes firmes après leur phase de déterritorialisation des années 1970-1980.

La première règle, plus ou moins remise en cause çà et là, surtout si l'on se réfère à l'ordre chronologique des implantations, c'est celle du respect des hiérarchies urbaines existantes. Ainsi, les grandes métropoles françaises dominent le concert technopolitain national, même si Grenoble et Nancy, de taille plus modeste que le niveau supérieur des villes françaises, ont pu jouer un rôle pionnier dans cette aventure. La technopolisation ne constituerait donc que l'un des nouveaux moteurs de la dynamique des métropoles.

La seconde règle associe technopole et complexe universitaire de recherche scientifique, même si de nombreux auteurs notent que les rapports entre milieux universitaires et industriels ne sont pas aussi étroits, dans la sphère de l'innovation, qu'on le prétend.

En termes de politique des entreprises, l'essaimage des pôles technologiques révèle surtout leur souci de construire des lieux où l'innovation rencontre des conditions optimales en intégrant des segments de recherche fondamentale. En conséquence, les aires technopolitaines fonctionnent comme des noeuds de synergie où plusieurs filières de production trouvent en commun un intérêt à rapprocher dans l'espace les séquences de leurs processus productifs susceptibles de tirer le maximum de profit d'un contact plus ou moins étroit avec la recherche. Ajoutons que la naissance des technopoles marque un peu partout le retour — en France notamment —, parfois la confirmation et le renforcement — en R.F.A. — de politiques urbaines autonomes qui mettent l'accent sur l'initiative locale et relèguent à un rang plus effacé l'intervention de l'Etat ... Tant il paraît difficile de dissocier le développement technopolitain d'un projet de ville émanant de la capacité de proposer et d'agir du système urbain.

En apparence moins spectaculaire que celle du secteur industriel, l'évolution des fonctions tertiaires revêt deux traits majeurs. Les activités tertiaires s'avèrent d'abord de plus en plus envahissantes. Ainsi, dans les principales agglomérations françaises, au cours des années 1980, le taux moyen annuel de croissance des emplois tertiaires a été de l'ordre de 1,5 %. A Paris, de 1981 à 1983, l'on a enregistré une progression de 2,4 % des emplois tertiaires. A Rouen et à Toulouse, au cours de la même période, tous les records ont été battus avec un gain supérieur à 5 %! A la différence des nouveaux emplois de l'industrie, ceux qui émanent du secteur tertiaire s'avèrent dans l'ensemble moins exigeants en matière de qualification des personnels. Malgré cela, le secteur tertiaire fait tout autant preuve d'invention qu'un système industriel avec lequel il s'associe d'ailleurs de façon toujours plus étroite. Dans le domaine des services à la personne et, plus encore, dans celui des services marchands aux entreprises, la créativité fut incessante au cours des deux dernières décennies.

La mobilité des fonctions tertiaires porte, dans la ville européenne, sur de courtes distances. Elle décrit un mouvement d'ensemble dirigé du centre géographique des cités vers leurs périphéries immédiates : péricentre, banlieues ou premières franges périurbaines. La localisation du commerce de gros et des établissements de services — mécanique, réparations diverses et entretien, etc. — a connu et vit encore, du péricentre vers les grandes sorties urbaines, la plus longue translation. Les fonctions qui se rattachent au secteur tertiaire supérieur — gestion/direction des affaires et des ressources humaines, services de l'Etat et des collectivités locales — se meuvent sur des distances plus réduites et ne s'évaluent qu'en de rares occasions des tissus urbains denses et serrés. Elles ne se prêtent pas volontiers à l'exurbanisation qu'avaient acceptée, surtout dans les années 1960, les universités ou les services hospitaliers. Il faut rappeler

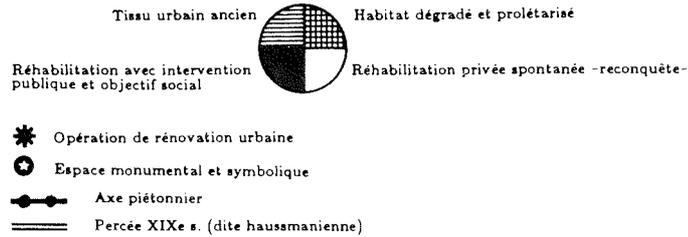
que les nouvelles formes de distribution commerciale — supermarchés et hypermarchés, "shopping centers",... — ont été installées d'emblée à la périphérie des villes où elles disposaient d'espace et de liaisons routières — voire autoroutières — commodes, tantôt à proximité de vastes ensembles immobiliers (cf. Party II dans la région parisienne), tantôt en rase campagne comme le Main-Taunus Zentrum près de Francfort.

Une interprétation hâtive de cette évolution des fonctions économiques de la ville européenne pourrait laisser entendre que celle-ci s'étiole... Constat qui irait de pair avec ceux de la crise — plus haut évoqués — et du dépeuplement des espaces urbains centraux au bénéfice de vastes couronnes externes, naguère rurales. En fait, les villes d'Europe occidentale, surtout celles qui profitent des effets de la nouvelle révolution industrielle et tertiaire, ne se dévitalisent nullement. Plus que jamais, elles jouent à plein leur fonction symbolique et renforcent leur domination sur l'espace, désormais écrasante, en tirant avantage des moyens de communication et de transport ultra performants qu'elles secrètent. Elles abritent des fonctions à la fois de plus en plus rares et de plus en plus fondamentales pour l'articulation des systèmes régionaux, nationaux et multinationaux. L'Europe future sera sans aucun doute, et avant tout, une Europe des villes. Du coup, la dialectique centre-périphérie évolue. Dans le cadre d'un espace en crise, celui des cités-ghettos et des banlieues abandonnées, des zones périurbaines en mal d'équipements, celui des vieilles régions urbano-industrielles à forte dégradation économique et socio-spatiale, cette "néo-dialectique" engendre aussi des unités urbaines rénovées : villes métropoles, villes capitales, petites ou moyennes villes dynamiques, technopoles phares des "Midis". Ces cités construisent un espace dominant d'où émergent des classes socio-professionnelles montantes au profil hégémonique. Une telle situation illustre la manière dont se résolvent les contradictions propres à l'étape actuelle du mode de production capitaliste en Europe de l'Ouest.

III. STRUCTURES URBAINES ET SEGMENTATION SOCIO-SPATIALE (fig. 1)

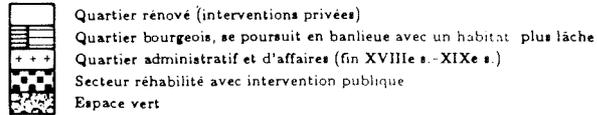
Il n'est pas étonnant, dans ces conditions, que le tissu interne des villes se fragmente, éclate de toutes parts, puis se recompose en fonction de processus qui traduisent l'émergence de rapports nouveaux entre les groupes sociaux et leur espace. Ce morcellement de l'espace des villes qui se retrouve dans la segmentation du marché du logement, suscite des dysfonctionnements multiples et rend caduques la plupart des grilles de lecture habituelles du fait urbain. Aux confrontations classiques centre/périphérie et quartiers diamétralement opposés sur les anneaux concentriques des agglomérations — beaux quartiers de l'Ouest, quartiers prolétaires de l'Est, West End et East End — se substituent, sans réelle rupture historique ni remise en cause radicale des équilibres du

A. LE CENTRE HISTORIQUE

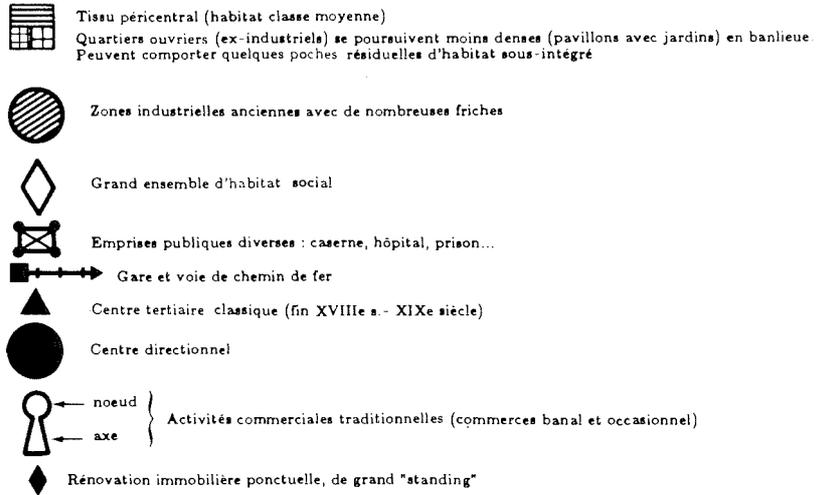


B. COURONNE PERICENTRALE OU PERIPHERIQUE

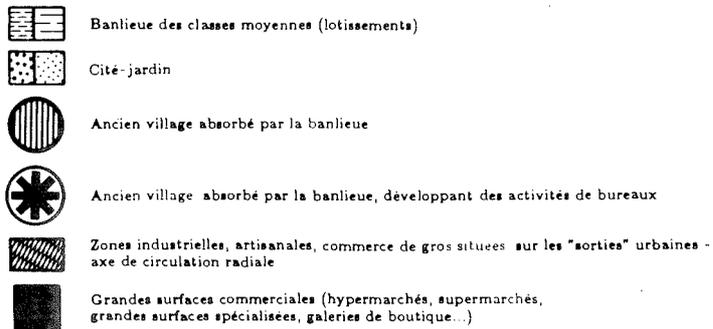
- Beaux quartiers

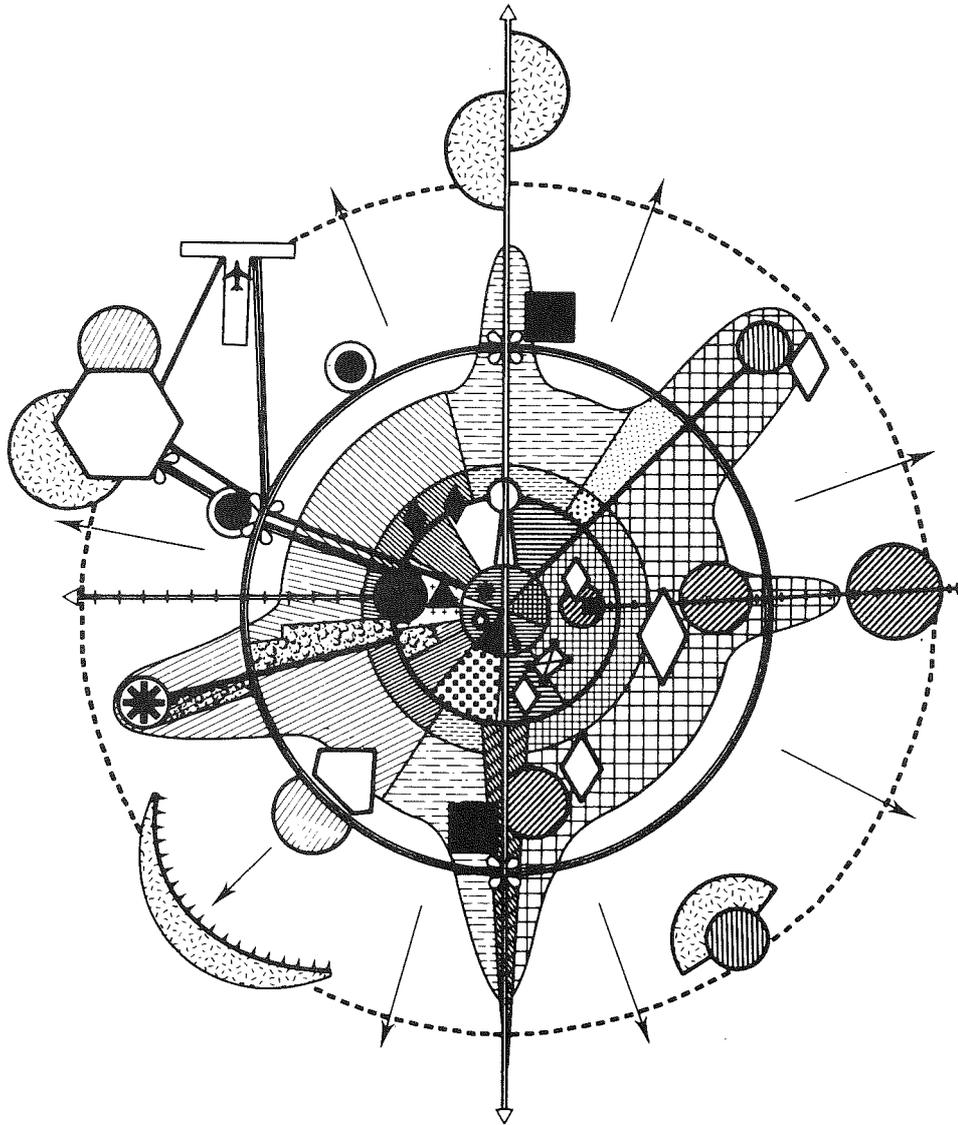


- Quartiers des classes moyennes à défavorisées



C. BANLIEUE





D. ESPACE PERIURBAIN

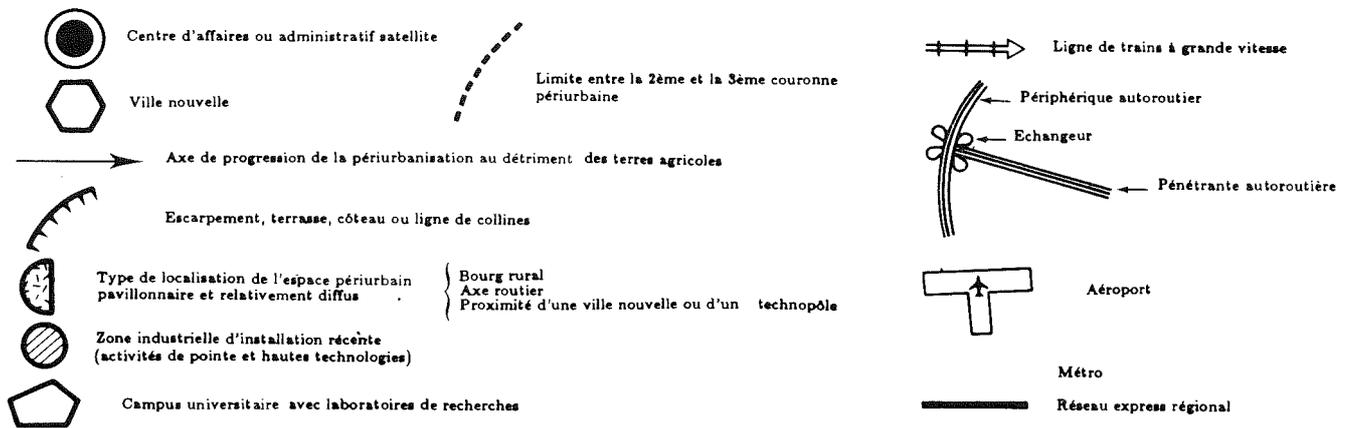


Figure 1 : La ville européenne : structures urbaines et segmentation socio-spatiale.

passé, des rapports plus localisés, de structure binaire, du type : espace prolétarisé, abandonné, dégradé et aires résidentielles réhabilitées, distinguées, valorisées; zones d'activités novatrices et périmètres manufacturiers aux fonctions obsolètes; espaces de communication, de mobilité et espaces d'assignation à résidence, de déclassé social, etc. Ainsi se définit une subtile marqueterie de la ville que la planification spatiale, le zonage et les politiques d'aménagement ne font souvent qu'aggraver.

En fait, les nouveaux enjeux qui planent sur la ville tendent à disqualifier les grands marquages du passé. La distinction sociale dépend désormais de telle ou telle procédure de rénovation ou de réhabilitation adoptée en un lieu donné par des acteurs privés ou publics qui visent des catégories bien précises de populations ou d'activités.

Dans ce domaine, les transformations les plus spectaculaires concernent les vieux centres urbains et les espaces portuaires. Au coeur de l'East End, l'opération de rénovation des Docklands de Londres a porté, au cours de ces dernières années, sur quelque 2 250 ha du port historique où les entrepôts ont fait place à 120 000 logements neufs, à des marinas édifiées autour de ports de plaisance, à des installations sportives diverses, ainsi qu'à des zones d'activité et à un téléport. A Barcelone, dans un esprit comparable, les usines abandonnées qui se dressaient près des plages du Poble Nou font place aux installations du futur village olympique de 1992. C'est que, dans toutes les villes d'Europe baignées par la mer ou par un fleuve, rives urbaines et périmètres portuaires couvrent de vastes terrains, quasiment libres aujourd'hui du fait de l'effondrement économique et technique des vieilles manufactures ou des entrepôts logés au sein des cités. Ils offrent d'incroyables opportunités à la renaissance urbanistique qui se dessine en cette fin de millénaire. En conséquence, leur gestion constitue l'un des grands enjeux de la ville de notre temps.

L'intérêt accordé aux quartiers centraux des villes est plus ancien que l'attention portée depuis quelques années aux zones portuaires. La rénovation souvent aveugle des années 1960 fait place à une réhabilitation architecturale qui parvient mal, toutefois, à sauvegarder les intérêts des populations les plus modestes : celles qui avaient élu domicile dans les vieux quartiers délabrés, en raison du prix modique des loyers. Si, dans quelques cas, comme à Utrecht et à Copenhague, ou dans certaines zones du vieux centre de Grenoble, les populations ont pu être maintenues grâce à l'effort volontaire des municipalités, à Paris, à Bordeaux, à Stockholm, comme dans la plupart des vieilles cités, les espaces de réhabilitation ont généralement engendré des phénomènes localisés de substitution sociale. C'est que l'objectif des édiles qui se lancent dans ces aménagements des centres urbains et de leurs couronnes péricentrales, que ce soit à Anvers, à Francfort, à Lyon ou à Séville, vise avant tout à stopper l'hémorragie des citadins en améliorant la qualité de la vie, donc de l'espace, au coeur des cités. Les préoccupa-

tions sociales s'effacent alors devant les nécessités d'ordre démographique et économique. De plus, en ces temps de "retour au local", les financements publics font défaut et l'appel aux investisseurs privés ne peut se concevoir sans la contrepartie de profits et de perspectives lucratives. Rares sont finalement les villes qui, à l'image de Montpellier et d'Antigone, son quartier tout neuf, parviennent à étendre leur centre de manière significative en conciliant qualité architecturale et accueil non ségréatif de catégories sociales variées — y compris modestes —, symbolisme urbain et diversification des fonctions : habitations, bureaux, commerces et lieux collectifs. Peut-être conviendrait-il, afin de lutter contre la segmentation ségrégative, génératrice d'une "gentryfication" trop systématique de la plupart des centres-villes, de revenir à la méthode retenue par Montpellier ou, mieux encore, par Anvers... En 1984, le grand port de l'Escaut a fusionné avec sept communes voisines afin de délimiter un cadre élargi d'intervention homogène pour l'aménagement. Outre qu'une telle extension dote la municipalité de nouveaux moyens — récupération de fait d'entreprises et d'actifs réfugiés dans ces communes périphériques tandis que se dégradait la ceinture des quartiers d'habitation du XIX^{me} siècle —, elle l'autorise à proposer une politique globale d'urbanisme d'autant plus efficace qu'elle s'appuie sur une étroite concertation avec les populations concernées.

Coincées entre un espace périurbain dont la croissance des années 70-80 a vidé la ville et des communes-centres qui entreprennent la reconquête de leur territoire, les banlieues apparaissent aujourd'hui comme les parents pauvres de la dynamique urbaine. En Europe, elles sont véritablement nées au début de ce siècle et ont connu une première phase de développement, très active, entre les deux guerres mondiales. L'apparition de moyens de transport modernes joua un rôle essentiel dans leur essor: tramways construits dès la fin du XIX^{me} siècle et réseaux suburbains de chemins de fer — comme la célèbre ligne de Sceaux au sud de Paris — ont permis à l'habitat de s'égrener à l'écart des villes, autour des gares et des bourgs villageois jalonnant ces axes de communication. Au lendemain de la Première Guerre mondiale, et plus encore de la Seconde, l'introduction de la taylorisation et du fordisme dans le cadre d'usines de grande taille, consommatrices de vastes terrains et faisant appel à une main-d'oeuvre ouvrière nombreuse, fut le détonateur de l'explosion des banlieues.

Les anciens bourgs urbanisés, vite rejoints et parfois submergés par l'onde de croissance des zones de lotissements progressant au-delà des couronnes péricentrales, se dotèrent fréquemment, entre les deux guerres, d'une armature tertiaire les transformant en lieux centraux, relais élémentaires des aires de service de la ville voisine. Dès cette période, surtout aux Pays-Bas et en Allemagne, des immeubles d'un nouveau style, superposant et juxtaposant un nombre élevé de logements sembla-

bles, financés par les entreprises ou les pouvoirs publics — mouvements des H.B.M. en France —, se mêlèrent à la croissance pavillonnaire. Il fallut pourtant attendre les années d'après-guerre, avec leur boom tant démographique qu'économique, pour que les grands ensembles d'habitation deviennent l'élément pionnier de la poussée urbaine. Ils s'infiltrèrent alors dans le moindre interstice vacant des banlieues d'avant-guerre et se dressent, surtout à partir des années 1950, en sentinelles avancées du monde urbain, parfois à dix, vingt ou trente kilomètres du centre ville, dans un territoire rural où rien n'a été fait pour les recevoir.

Comment évoluent les banlieues depuis le début des années 1970? Quels sont les problèmes qui s'y posent? Quels sont les changements qui s'y produisent? C'est dans ces zones qui regroupaient l'essentiel des établissements fordistes que la désindustrialisation sévit avec le plus de force. Centres directionnels — comme La Défense à Courbevoie, près de Paris, Milanofiori au sud de Milan ou Croydon dans l'agglomération de Londres — et pôles de services — administrations, commerces, loisirs, etc. — s'y installent parfois. Bien souvent, les technopoles grandissent également au contact des banlieues et de l'espace périurbain, à proximité des campus universitaires et des laboratoires de recherche. C'est notamment le cas à Toulouse, à Grenoble et dans le quadrant sud-ouest de Paris. Leur localisation provoque des ségrégations socio-spatiales subtiles, dans la mesure où le prix du sol grimpe rapidement autour d'eux. Dans d'autres cas, celui de villes strictement universitaires comme Cambridge, par exemple, la technopolisation crée une couronne spécifique de néo-banlieues composées de parcs technologiques et d'"industrial estates" tout neufs que flanquent d'agréables zones résidentielles aux pavillons jointifs.

Bien entendu, la société des banlieues se transforme au même rythme que leurs fonctions. Autour de Turin, les bourgs qui s'étaient étoffés dès le début du siècle, tel Bargo San Paolo, substituent les classes moyennes montantes aux populations ouvrières, au fur et à mesure que progresse la rénovation. Dans la banlieue rouge de Paris, un dualisme simple, parfait miroir de la segmentation socio-spatiale en cours, remplace la résidence naguère quasi exclusive du prolétariat français solvable. En effet, les îlots vétustes de H.L.M. se remplissent de familles immigrées, tandis que les quartiers récents ou rénovés, surtout lorsque le métro les dessert, accueillent désormais des "couches moyennes salariées". Dans les deux cas, l'évolution se solde par un recul spectaculaire du Parti Communiste français à la tête des municipalités. Les distances sociales s'accroissent, quelle que soit la proximité spatiale. C'est là un fait essentiel : en banlieue proche ou lointaine, les principales mutations sociales résultent de la rénovation ou de la réhabilitation de grands ensembles de logements, hâtivement construits après la guerre et tout aussi rapidement dégradés, en même temps qu'ils

se prolétarisent. Cette intervention d'aménagement a pris en France, depuis les années 1970, des formes et des dénominations diverses. Les actions de réhabilitation dites Habitat et vie sociale ont été remplacées par des mesures de développement social des quartiers auxquelles succèdent aujourd'hui quatre cents conventions de réhabilitation. Ces réalisations, qui servent parfois de prétexte à une sélection des locataires des offices d'H.L.M. aggravent fréquemment la ségrégation, cité par cité, parfois immeuble par immeuble. A Trappes (Yvelines), au sud de Paris, où vivent 32 000 habitants dont 28 % d'immigrés, le quartier des Merisiers s'érige en musée de toutes les erreurs commises par les urbanistes des années 1960 : tours gigantesques et construction de mauvaise qualité, dédale de caves et de cours intérieures balayées par les courants d'air,... Au fil des années, la toxicomanie et la petite délinquance, les dégradations et les violences ont considérablement terni l'image de la cité et de la ville. Longtemps impuissante, la municipalité saisissant l'opportunité des incitations publiques vient de réagir, se rendant propriétaire, dans un premier temps, des 3 000 logements presque insalubres que possédaient des sociétés privées de H.L.M. La première opération, comme aux Minguettes à Lyon, à Bordeaux sur les Hauts-de-Garonne et sur bien d'autres sites, a surtout eu une valeur symbolique, ce fut la destruction, par implosion, des deux tours les plus vétustes... Véritable cérémonie expiatoire pour un urbanisme inhumain — celui des années 1960 —, qui donna lieu à une formidable fête. Suivront des travaux de réhabilitation — pour 500 millions de francs et concernant deux mille cinq cents logements, mais aussi des lieux publics et les parties communes — menés avec la participation des habitants. L'expérience vise à redonner le goût d'habiter les Merisiers à une société locale en perte; ce n'est pas le moindre de ses enjeux... Mais l'opération ne règlera pas les grandes questions de fond : celles du travail et du chômage, ou celle de l'intégration des immigrés.

Anciennes ou nouvelles, les banlieues souffrent globalement de l'absence d'un cadre architectural cohérent, vivant, divers et harmonieux. Placées sous la dépendance d'une ville voisine — grande ou moyenne — pour les loisirs, les commerces de qualité et les émotions de la vie urbaine, elles traversent en général une grave crise de personnalité. Tissus trop souvent inorganiques, elles pèchent aussi par une absence de géographie contre laquelle s'efforce de lutter, en France par exemple, le programme plus intentionnel que financièrement efficace des "Banlieues 89".

Dernier avatar, et non des moindres, de la dynamique récente des villes européennes, le phénomène dit de périurbanisation ou de croissance périphérique remonte lui aussi à la fin des années 1960. Il a connu une expansion spectaculaire au cours des deux dernières décennies. En fait, opérations lourdes et coûteuses, inaugurées en Grande-Bretagne et en Europe du Nord après la Se-

conde Guerre mondiale, afin de canaliser, de décentraliser et de structurer la reconstruction ou la stricte croissance des agglomérations, les villes nouvelles donnèrent lieu à l'une des premières formes historiques de périurbanisation. Si les années de crise ont ralenti l'exécution et réduit la portée des derniers programmes de villes nouvelles — ceux qui avaient vu tardivement le jour, notamment en France, dans les années 1960 —, elles ont en revanche favorisé l'expansion d'une périurbanisation plus diffuse, qui touche, par exemple, la quasi-totalité du territoire de la Belgique, tandis que les quatre principales agglomérations du pays — Bruxelles, Anvers, Gand et Liège — se dépeuplent régulièrement depuis 1967. Le phénomène est général et accroît encore la diffusion-segmentation du fait urbain. En Grande-Bretagne, par exemple, alors que la population nationale ne variait pratiquement pas entre les recensements de 1971 et de 1981, elle diminuait dans toutes les grandes conurbations et augmentait de plus de 10 % dans les districts ruraux suffisamment proches des villes pour être contaminés par la périurbanisation. Maisons individuelles éparpillées, lotissements et groupements d'habitations tantôt isolés au milieu des champs, ou organisés en résidences-parcs selon le niveau socio-économique des acquéreurs de pavillons, tantôt soudés aux bourgs ruraux. Ainsi s'esquissent les principales formes géographiques, plus variées qu'on ne l'a souvent écrit, de l'espace périurbain résidentiel. Les désillusions de la vie quotidienne dans les cités de l'après-guerre et le goût prononcé pour la nature affiché par les générations des années 1970-80, n'expliquent qu'en partie cette exurbanisation des citadins. A ces motifs idéologiques s'ajoutent des raisons d'ordre économique et politique. Elles vont d'une adaptation aux contraintes de la spéculation foncière — moins violente au-delà des lisières urbaines — des candidats à l'accès à la propriété, jusqu'aux éventuels effets de nouvelles modalités du contrôle social et de la gestion de la

main-d'oeuvre dans un contexte de décentralisation et de retour au local.

Depuis vingt ans, la ville change profondément en Europe occidentale. La désindustrialisation, le renforcement et l'expansion des fonctions tertiaires et le développement des activités "high tech" où la production des biens se confond avec celle des services, caractérisent le registre des mutations économiques. Elles s'accomplissent à l'instigation d'un capital et d'entreprises qui s'internationalisent à un rythme soutenu tout en laissant une place non négligeable à des P.M.E. locales novatrices dont ces grandes firmes utilisent les services, au même titre que les savoirs scientifiques émanant des universités et des laboratoires, en des lieux privilégiés de rencontre et de synergie. Dans ce contexte, l'Etat-Providence s'efface, la déréglementation est à l'ordre du jour et fait place, dans le domaine de l'urbanisme, à des stratégies dites d'accompagnement qui tendent à limiter les contraintes de l'ancienne planification spatiale. Un peu partout, les villes s'efforcent d'attirer investisseurs et couches sociales favorisées, solvables, modernistes, quitte à mettre en sommeil les réglementations un peu tatillonnes d'hier. Soumise au pragmatisme et à l'éclectisme, la ville européenne qui entreprend volontiers la reconquête de son espace se fragmente en unités socio-spatiales multiples... Certes ces formes urbaines, récentes ou plus anciennes, commencent à s'articuler grâce aux nouveaux moyens de communication — transports privés ou publics, câblage, télématique et images —, mais selon des schémas ségrégatifs préoccupants qui augurent des tensions d'une société future. Abandonné aux pouvoirs locaux, l'aménagement, lui aussi, pêche trop souvent par son pointillisme et par l'intégration insuffisante de politiques sociales convaincantes. Au demeurant, il ne prend pas suffisamment en compte les risques de tous ordres qui menacent un environnement fragile.

Adresse de l'auteur : Guy DI MEO

Professeur, Université de Pau et des Pays de l'Adour,
Institut de Recherche sur les Sociétés et l'Aménagement,
Avenue Doyen Poplawski,
F-64000 PAU