

Type: recherche universitaire

Objet: étude des stratégies urbaines d'adaptation à l'espace des flux pour trois métropoles européennes.

Analyse comparative de Lille, turin et Glasgow.

-

Date de réalisation: 2002 . 2003

Lieu principal de réalisation: Caen

www.villeFluctuante.com
d.u.m.s

STRATEGIES D'ADAPTATION A L'ESPACE DES FLUX POUR TROIS METROPOLES EUROPEENNES

Sous la direction de Pétros Petsiméris, projet de recherche de Jean Richer, pour le DEA 20 000750

SYNTHESE

1 - introduction

Un certain nombre d'auteurs (HARVEY, CASTELLS, VIRILIO, ...) ont postulé une mutation de la grandeur géographique, en l'espace de vingt ans, sous l'effet combiné et conjoint de la restructuration de l'économie mondiale et du développement des réseaux. Mais y a-t-il eu une réponse à cette mutation dans nos manières de produire l'espace ?

Dans le domaine de la géographie urbaine qui nous intéresse plus spécifiquement, nous nous interrogeons sur la manière contemporaine de « faire la ville ». Trois villes européennes, Lille, Glasgow et Turin, qui ont du développer des politiques urbaines spécifiques pour répondre à un contexte général de désindustrialisation, seront ici comparées pour la période indiquée. Plus précisément, nous étudierons un ou deux projets urbains emblématiques par ville en analysant les projet et les discours qu'ils portent afin d'en comprendre la portée urbaine (tant sur l'image que sur la forme) et leur éventuel rapport avec la mutation géographique postulée.

2 – une attention générale portée à *l'espace des flux*

Manuel CASTELLS et David HARVEY ont postulé que nous aurions assisté à des changements majeurs, depuis les années soixante-dix, quant à notre expérience quotidienne de l'urbain : d'une part, le mode de production capitaliste industriel a été remplacé par de nouveaux moyens d'accumulation flexibles et, d'autre part, les réseaux délocalisés ont pris le pas sur les grands groupes territoriaux. Dans cette nouvelle société informationnelle, l'espace et le temps se rapportent à une nouvelle configuration (que CASTELLS appelle *espace des flux*) qui affecte en premier lieu l'économie, où à travers le monde, il s'est produit en quelques décennies des changements structurels spectaculaires. Hors, Les rapports économiques composent les structures fondamentales d'un espace objectif, et toute modification de celles-ci influence considérablement la forme de l'espace géographique en général, de l'espace urbain en particulier.

3 – des projets urbains

Simultanément à cette mutation de la grandeur géographique est apparu la notion de *projet urbain* comme nouveau mode de production de la ville. Le terme de *projet urbain* renvoie à des réalités totalement différentes pour les trois cas en fonction des mentalités urbanistiques nationales. Le projet urbain apparaît en Italie comme une notion globale pour la ville, une stratégie. Les projets spécifiques, tels que ceux que nous étudions, s'apparentent alors *aux lieux du projet*. En France, le projet urbain s'intègre totalement dans le cadre administratif des procédures de Zones d'Aménagement Concerté : il s'agit alors d'un aménagement ponctuel de

la ville faisant l'objet de procédures urbaines d'exception. En Angleterre, le terme de projet urbain n'existe pas à notre connaissance. Les réalisations urbaines s'inscrivent dans des programmes d'intervention sur le terrain.

Sur une période de vingt ans, de 1983 à 2003, les villes de Lille, Glasgow et Turin ont développé des politiques urbaines particulières tendant à faire oublier leur passé ouvrier, à valoriser leur identité de ville innovante et à s'inclure positivement dans l'*espace des flux*. Elles ont procédé toutes trois à d'importantes restructurations urbaines par le biais de projets urbains, et ont mises en place une politique de promotion originale. Nous étudions plus particulièrement la création du quartier d'affaire et de communication *Euralille* à Lille, la reconversion de l'usine *Lingotto* en « incubateur » urbain ainsi que la promenade plantée la *Spina Centrale* à Turin, et la rénovation de *Buchanan Street* et de la *Merchant City* à Glasgow.

4 – analyse qualitative

Travaillant sur ces projets urbains, impliquant un nombre restreint d'acteurs, avec pour seul outil la comparaison des projets entre eux, nous choisissons d'emblée la voie de l'analyse qualitative. La difficulté de discerner, dans les données économiques ou sociales, l'impact particulier d'un projet sur l'environnement métropolitain rend exhaustive l'analyse quantitative. De même, une analyse comparative quantitative entre projet serait sans intérêt tant les données (surfaces, programmes, modes d'action, ...) sont différentes.

Le point fédérateur des projets urbains étudiés se situe à un niveau idéal, à celui du discours, tout en s'ancrant dans la terre ferme de la ville : ils

sont des morceaux de ville construits à partir de discours. L'analyse qualitative s'y appliquera, sous-entendant de fait une double analyse, celle des discours d'une part, et celle des réalisations physiques d'autre part.

5 - mesures

Pour l'ensemble de l'étude, nous distinguons quatre types de mesures différentes :

- La comparaison des contextes « d'énonciation », qui correspondent aux contextes réglementaires nationaux, aux spécificités métropolitaines, aux situations économiques et urbaines (enquête de terrain + bibliographie) ;
- La comparaison des discours, émis par les différents intervenants des projets - édiles, concepteurs, commentateurs, ... - (enquête de terrain + bibliographie) ;
- La comparaison des formes de chaque projet, c'est-à-dire leur insertion urbaine, leur morphologie urbaine et leur typologie architecturale – même lorsqu'il s'agit d'aménagement urbain - (enquête de terrain + bibliographie) ;
- Et parallèlement, une enquête bibliographique sur le fait urbain confronté à l'espace des flux, dépassant les trois études de cas tout en les renseignant.

Chaque type de mesure donnera lieu à une typologie spécifique apte à rendre comparable les projets entre eux. L'analyse comparative utilisera trois couples dialectiques :

- D'une part celui des discours autour d'un projet urbain en relation avec l'existence physique du projet après son édification, ou autrement dit, un couple dialectique architecture comme construction matérielle & architecture comme construction du langage. Ce rapport se situe pour nous à un niveau opérationnel ;
- D'autre part, le couple dialectique qui lie l'image urbaine et la forme urbaine. Ce rapport se situe en revanche à un niveau conceptuel ;
- Enfin, l'existence même du projet urbain face à la condition métropolitaine.

La première de ces relations, et certainement la plus importante, est celle qui lie forme et image urbain. Nous étant attaché à la définition de la forme urbaine telle qu'énoncée par Henri LEFEBVRE dans « La révolution urbaine » (1970), nous envisageons ici la forme urbaine comme un prisme pur recevant en son sein tous les contenus de la ville. Cette définition énonce que l'urbain se relie d'un côté à la logique des formes, et de l'autre, à la dialectique des contenus. Elle implique une analyse à large spectre, ou se croiseront, pour les trois cas étudiés, la géométrie des édifices et des espaces publics, leur composition sociale, et la teneur des décisions politiques en matière d'aménagement urbain qui y aboutissent.

Reflet idéal, objet de la mémoire autant que produit du regard, l'image urbaine se produit au même titre que l'espace urbain, mais selon des modalités très différentes. Elle bénéficie du support matériel de l'horizon urbain et des objets qui remplissent la profondeur de champ de

l'observateur jusqu'à lui. Le discours, sur et autour de la ville, enrichi cette éducation du regard, modèle l'image urbaine. Entre forme urbaine et image urbaine se trame donc un drame qui met en rapport le contenu multiple de la ville et sa représentation. L'enjeu des projets urbains exposés pour Lille, Glasgow et Turin, réside dans la relation paradoxale entre modification positive de la forme urbaine et constitution de l'image de ces villes.

La seconde relation - architecture comme construction matérielle et architecture comme construction du langage - nous semble indispensable à la compréhension des mécanismes associés aux projets urbains. L'architecture, à l'appui des conceptions de LEFEBVRE et de RICOEUR, agit comme d'une rotule conceptuelle qui associe au cadre fini de bâtiments une forme nettement plus large, et dont l'amplitude géographique atteint le cadre métropolitain. En d'autres termes, les propos métropolitains des édiles locaux s'incarnent dans l'architecture qui les recueille et les module à l'échelle de l'espace vécu afin de les faire coexister avec les autres objets de la ville.

La coïncidence de l'émergence simultanée du projet urbain et de la prise de conscience métropolitaine pour les grandes villes à dimension internationale (ou qui aimeraient l'être), nécessite une explication sur la relation qu'il existe entre les moyens d'action des aires urbaines et les localisations et dimensions de ce mode spécifique d'action. Dans nos trois cas d'étude, l'action se passe toujours en centre-ville d'une agglomération phare alors que l'aire métropolitaine de celle-ci ne cesse de s'étendre. S'en suit le constat évident que dans un contexte de gouvernance

métropolitaine, le projet urbain emblématique s'inscrit non pas comme une couture du vaste territoire métropolitain, mais comme une vitrine qui renforce l'impact symbolique du centre-ville dominant. Ce type de projet intervient donc moins dans l'espace réel que dans l'espace abstrait des perceptions géo-économiques.

6 – applications des mesures aux villes d'étude

Les stratégies développées par les villes de Lille, Glasgow et Turin sont différentes à partir d'un passé industriel comparable. Lorsque Turin entreprend de gommer toute trace d'implantation industrielle en transformant ces vastes emprises spatiales en une vaste promenade paysagée, Glasgow préfère manipuler directement son image urbaine par un marketing urbain forcené, et Lille s'offre un visage futuriste avec le quartier d'Euralille.

L'intervention des trois villes se place à des niveaux différents de la production de la ville. La municipalité de Turin, par le vaste remodelage de son espace urbain du à la *Spina Centrale*, travaille à proprement parler son espace urbain en modifiant la destination de grandes emprises foncières. La métropole lilloise interprète différemment son projet urbain puisque la manipulation de la forme urbaine du quartier d'Euralille est engagée par une réflexion profonde sur l'identité métropolitaine de la grande ville du nord de la France, et dont la volonté est de produire une nouvelle image s'appliquant à l'ensemble de son territoire. La ville de Glasgow, enfin, a travaillé d'un côté sa forme urbaine par des réhabilitations sélectives et a travaillé d'un autre son image par de nombreuses campagnes de promotion qui trouvent encore aujourd'hui une

répercussion avec les nombreux festivals qu'elle abrite. En partant d'une problématique semblable, les trois villes ont donc employé des stratégies bien distinctes aux travers de leurs projets urbains pour répondre au géo-économique contemporain.

Type: recherche universitaire

Objet: étude des stratégies urbaines d'adaptation à l'espace des flux pour trois métropoles européennes.

Analyse comparative de Lille, turin et Glasgow.

Extraits

EVOLUTION DES VILLES EUROPEENNES

Après avoir effectué une mise en scène de la question générale au chapitre précédent, nous allons nous attacher à ébaucher le portrait de l'évolution récente des villes, et plus précisément des villes européennes. Abordant la géographie de la ville en générale, nous la situerons dans un espace relationnel régional d'échange et de communication pour peu à peu entrer dans la dimension intra urbaine. De là, nous examinerons le rôle des capitaux dans la ville et les processus d'urbanisation qu'ils induisent, ainsi que les aires sociales qu'ils dessinent. Ensuite, nous aborderons le processus de métropolisation géographique et administrative qui touche les trois villes européennes retenues dans notre analyse comparative. La métropolisation sera abordée sous l'angle de la concentration urbaine et de ses fonctions déterminantes. Enfin, nous situerons la place des politiques urbaines de développement de la ville contemporaine. Ces quatre points : géographie de la ville, rôle du capital, métropolisation et politique urbaine, seront utiles pour comprendre notre sujet : il forment l'héritage et le matériau des trois villes que nous étudierons.

Hier comme aujourd'hui, la ville se définit comme un lieu, une matérialité complexe, pris dans l'écheveau d'autres lieux, d'autres matérialités, qui forment un territoire caractérisé par un réseau de villes entretenant des

relations administratives ou commerciales. L'espace voisin et l'espace lointain organisent ces relations. La théorie des places centrales (CHRISTALLER puis LOSCH) posait les bases théoriques de ce système relationnel et mettait clairement en relation la capacité de production, de diffusion ou d'attraction d'une ville avec sa position dans un territoire plus vaste : ainsi était mis clairement en relation le statut d'une ville, sa taille et le territoire dans lequel elle s'inscrivait. Mais Il faut s'accorder pour reconnaître que la signification et les bases de cette relation changent avec l'évolution de la société. Si hier encore, on pouvait mettre en avant la relation d'exploitation entre la ville et son hinterland comme un lien majeur, aujourd'hui, le développement de l'économie globalisée fait surgir au premier plan les relations nationales, voire internationales, discontinues dans l'espace, où la région n'apparaît plus alors que dans un lien de complémentarité pratique. Les bases d'une relation entre activités économiques et taille - c'est-à-dire population - d'une ville, que WEBER¹ a décrite à propos du développement urbain lors du dix-neuvième siècle, sont une autre aide à la compréhension du phénomène urbain : lorsque l'activité économique augmente, la population fait de même, et ceci nécessairement au profit des centres urbains les plus compétitifs. Le rappel de cette évidence semble indispensable dans l'analyse des politiques urbaines que nous allons conduire. Les centres urbains se livrent de nos jours à une compétition féroce pour attirer le capital nécessaire à leur développement dans un contexte économique où

1 CARTER H. (1983) P85

plus en plus élaborée et de plus en plus massive. La ville s'impose comme un espace financier privilégié dans l'accumulation, la gestion et la reproduction du capital⁷. Ces activités reposent sur deux formes de hiérarchie qui structurent chacune à leur manière l'espace urbain. Les organismes centraux, sièges des entreprises, des banques, ..., s'établissent dans les aires urbaines centrales pour des raisons de représentation, d'inclusion dans un tissu relationnel particulièrement dense et d'imbrication fonctionnelle. D'autre part, les établissements d'échange et de production, après une phase initiale de développement en centre ville, ont amplement participé à l'étalement urbain dans un processus d'ex-urbanisation. Les organismes de détention du capital et établissements de production, par l'utilisation particulière du sol urbain et des implantations induites telles que les implantations résidentielles, provoquent une organisation, voire une fragmentation de l'espace urbain que caractérise particulièrement bien le prix du sol⁸.

Si les facteurs de localisation des établissements industriels dépendaient initialement de caractères physiques et historiques, ils ont, peu à peu, été remplacés par des considérations de complémentarité de production⁹ et ont modifié la géographie urbaine. L'urbanisation des villes, dites aujourd'hui anciennement industrielles en Europe, avait été induite depuis le dix-neuvième siècle par l'activité économique qui avait étalé en dehors des centres villes de vastes emprises industrielles et un habitat ouvrier dense. Le dix-neuvième siècle avait initié une structuration importante des

aires sociales liées au développement de l'industrie, et ceci, en dehors d'un contrôle politique de planification cohérente¹⁰. Cet héritage est porté par les trois villes d'étude de ce mémoire.

L'objectif de l'analyse comparative sera entre autre d'examiner les processus contemporains de restructurations économiques et de transformations spatiales. A travers le monde, il s'est produit en trois décennies des changements structurels spectaculaires avec le ralentissement puis l'arrêt de la croissance dans certains secteurs économiques alors que d'autres émergeaient. Ces mutations ont conduit à des bouleversements spatiaux importants liés essentiellement à la structure de l'emploi et ont amené à des processus d'urbanisation, désurbanisation et contrurbanisation. Les restructurations économiques, à savoir les politiques publiques ou privées visant à modifier l'organisation interne de certaines activités, modifient la géographie des entreprises et des populations. L'espace, qui est vécu comme un espace social, pour reprendre les termes de FREMONT¹¹, s'organise principalement en fonction des rapports de production qui unissent ou opposent les groupes et les classes. Les rapports économiques composent donc les structures fondamentales d'un espace objectif, et toute modification de celles-ci influence considérablement la forme de l'espace géographique.

Ces modifications économiques peuvent être caractérisées par les trois couples de relations suivants : désindustrialisation et réindustrialisation, décentralisation et recentralisation géographique, périphisation du travail

7 BEAUJEU-GARNIER J (1995) P236

8 Ibid. P91

9 Ibid. P149

10 CARTER H. (1983) P189

11 FREMONT A. (1999)

et internationalisation du capital¹². Ces restructurations économiques, en modifiant la localisation ou la nature du travail, ont une influence caractéristique sur la localisation résidentielle et la ségrégation socio-spatiale. Elles sont la source d'une grande part des politiques urbaines contemporaines visant à relocaliser le travail en attirant les capitaux par des conditions d'accueil favorables.

L'essor du secteur tertiaire, caractérisé par l'extension des quartiers de bureaux, doit être considéré comme un résultat de ces restructurations économiques dans les métropoles européennes attirées vers la société des services. Les bureaux répondent aux exigences d'administration, de finance, de recherche, de services sociaux, d'information, de communication, induites par les conditions de vie dans un milieu urbain en expansion d'une part, et aux exigences des agents privés détenteurs du capital d'autre part. Dans ce cadre, le secteur tertiaire bénéficie d'un urbanisme propre¹³ puisque son émergence relativement récente le fait bénéficier de constructions modernes ou de réhabilitations soignées selon des règles urbaines elles aussi récentes. Le symbolisme attaché à ces fonctions émergentes ne doit pas être négligé puisqu'il semble indiquer une voie stratégique à suivre pour la société. Les instances décisionnelles, publiques ou privées, ont décidé que le secteur tertiaire entrait de plain pied dans leur stratégie urbaine de développement avec plus ou moins de réussite.

12 SOJA E. (1985) P727

13 BEAUJEU-GARNIER J. (1995) P157

Les processus de fragmentation sociale, de restructuration de l'économie, et ses conséquences sur l'exploitation de l'espace urbain, prennent une dimension contemporaine si on restitue leur contexte métropolitain. La métropole est tributaire d'un grand nombre d'habitants répartis sur un espace plus ou moins dense bien que son caractère soit avant tout qualitatif et se situe dans la capacité des aires urbaines de se donner une destinée internationale. Le phénomène métropolitain, caractéristique des grandes villes européennes capables de s'inscrire dans l'économie mondialisée par leur acquis industriel ou leur récente innovation, voit le passage de la ville traditionnelle insérée dans sa région à une figure historiquement nouvelle, lieu de concentration de toutes les activités majeures, vouée à l'internationalisation de ses échanges. La mise en place de stratégies économiques à l'échelle mondiale par l'action conjointe des firmes multinationales, et des grandes institutions financières, projette les grandes villes dans une logique économique externe aux répercussions internes importantes : le substrat urbain s'est modifié en matière d'aménagement, d'infrastructures de transport, de services divers, depuis la fonction financière et bancaire, en passant par les assurances et la formation, jusqu'à l'import-export¹⁴. Le paysage même de ces villes, ou de celles qui y aspirent, se traduit par une modification de leur profil urbain se caractérisant entre autre par : la création d'un CDB plus ou moins surélevé, la promotion d'un passé sélectif propre à soutenir l'identité de la ville, et la stimulation de la culture et du tourisme.

14 WACKERMANN G. (2000) P50

Le mécanisme de constitution des métropoles s'appuie dans le temps sur la notion de concentration urbaine. Le caractère international de ces cités nécessite, d'une part, une masse salariale suffisante à la production de biens ou de services, et d'autre part, par l'attraction naturelle que constituent ces activités, l'augmentation de leur population. Ces concentrations humaines, qui représentent la vie dans la ville mais aussi la vie de la ville¹⁵, se spatialisent dans les aires urbaines de manière hétérogène et l'on peut observer une différenciation entre aire urbaine centrale, faubourgs et banlieues, mais aussi dans l'espace intra-urbain entre quartiers. Si les métropoles européennes en dehors des villes mondes (ou tendant à l'être) telles que Paris, ou Madrid, s'imposent grâce à leur destinée internationale, elles ne se caractérisent pas forcément par le gigantisme de leur population. Néanmoins, les concentrations urbaines de celles-ci ne vont pas sans poser de problème. Outre la banalisation de l'espace urbain induite par la rationalisation de l'urbanisme contemporain, ainsi que celle incluse dans les modes de production et de consommation imposés par les grands groupes multinationaux, de profonds déséquilibres socio-spatiaux émergent de ces espaces métropolitains¹⁶. Aux richesses concentrées, répondent les pauvretés concentrées elles aussi. L'espace urbain tend alors à se fragmenter et naît une ségrégation socio-spatiale. Or, la différence entre classes nécessite une mise en rapport, une proximité de rapports conçus et perçus¹⁷. La ségrégation brise ce rapport, chasse la complexité urbaine.

15 BEAUJEU-GARNIER J. (1995) P 163

16 WACKERMANN G. (2000) P 29

17 LEFEBVRE H. (1970) P227

Dans leur difficile interface entre le local et le global, les métropoles sont génératrices de développement et accélératrices des échanges. Elles tirent leur avantage d'une centralité fonctionnelle géographique, économique ou socioculturelle¹⁸. La restructuration économique inhérente à la désindustrialisation a conféré aux fonctions tertiaires élaborées, un rôle déterminant dans l'espace métropolitain, exacerbé par le recours aux technologies de pointe. Les métropoles sont devenues à la fois des vitrines de l'ensemble de la dynamique d'un territoire, auquel elles donnent l'impulsion, et les portes-paroles de la mondialisation fondée sur la tertiatisation¹⁹. Leurs tissus urbains, animés conjointement par des forces centrifuges et centripètes, reflètent leurs spécificités socioculturelles, leur politique d'adaptation - lorsqu'il ne s'agit pas simplement de marketing - et les influences du marché global.

Les grandes villes, par leur propension à l'accroissement constant des flux de toute nature, mettent en cause de manière permanente les structures existantes au sein de leur tissu intra-urbain²⁰. Ces transformations de leur paysage, ainsi que de la mobilité intra-urbaine utile au déplacement de tous, s'opèrent de manière inégale en fonction des aires résidentielles ou d'intérêts des différentes classes sociales. Les méthodes et politiques d'aménagement et de programmation urbaine entrent dès lors en scène, dans une logique de correction, ou de renforcement selon les cas, des polarisations urbaines, et des phénomènes de dispersions ou d'étalement spatiaux. Elles participent de plus au polycentrisme socio-spatial ainsi qu'à

18 WACKERMANN G. (2000) P 70

19 Ibid. P71

20 Ibid. P91

la géographie des activités et de l'emploi, et enfin, à la nouvelle portée géopolitique des grandes aires urbaines.

Mais au-delà de l'action planifiée d'urbanisme, l'image de la grande ville repose sur son façonnement progressif, sur le sens de la création urbaine et de son déploiement, sur les secrets de ses articulations et de son affirmation²¹. A côté des considérations socio-économiques (mais en relation intime) les représentations de la ville sont d'une importance capitale : la ville est de plus en plus réhabilitée, dans la pensée de tous, en temps qu'assemblage de lieux symboliques propices à rendre visible des images particulières propres à représenter, selon des modalités particulières, les puissances publiques ou privées. Nous verrons plus loin comment la manipulation de l'image d'une ville est indispensable dans l'établissement du rôle géopolitique qu'elle se promet de tenir.

La croissance urbaine dans des zones de peuplement étales (Cf. Figure 1 : phases de développement urbain), notamment suite à l'industrialisation, s'est produite par un processus de conurbation voyant le rassemblement d'aires urbaines autrefois indépendantes. Administrativement discontinues, mais aux territoires de plus en plus imbriqués, ces agglomérations voient peu à peu leur destinée se fondre dans celle d'une région urbaine les englobant. D'un point de vue pragmatique, cela commence le plus souvent par l'adoption d'une politique concertée en matière de transport car les

21 Ibid. P92

contraintes de la mobilité requièrent une réelle maîtrise des flux de biens et des personnes que chaque agglomération ne pourrait conduire indépendamment. Mais au-delà, la politique urbaine ne consiste pas uniquement en la gestion de flux ou d'un patrimoine architectural, mais bien en la combinaison d'une action urbaine avec un environnement productif d'opportunités de déploiement social et culturel²². C'est à ce prix qu'une continuité dans l'espace de l'action politique peut être assurée pour une métropole, car le gigantisme urbain contemporain impose un changement d'échelle, mais aussi une autre manière de penser l'action politique de développement social.

Le terme « politique », tel que nous l'entendons dans ce travail de recherche, désigne les actions psychologiques ou matérielles touchant aussi bien la population que le cadre urbain. Elles sont exercées dans le cas de nos trois villes d'étude de manière démocratique. Ces actions ont pour nous une importance cruciale car ce sont elles qui règlent les relations de réciprocité entre l'espace, la population et le capital. Elles émanent de trois types de donneurs d'ordre pour les trois pays d'étude. Par les crédits et le financement, l'état centralisateur dispose d'un certain pouvoir dans l'orientation des activités économiques ou sociales et sur l'urbanisme plus particulièrement. Mais plus encore, par la législation qui régit les réglementations générales ; telles celles relatives au droit de construire, son rôle s'implique directement dans les politiques foncières²³. En second lieu, les agents locaux, représentants de la population par voie

22 Ibid. P35

23 BEAUJEU-GARNIER J. (1995) P244

élective, ou groupes de pression locaux, orientent la politique urbaine par l'élaboration de schémas directeurs ou par l'opposition à certaines opérations de renouvellement urbain. Ces deux forces, représentation locale et groupes de pression, contradictoires en apparence, représentent, face au pouvoir central et à l'économie mondialisée, l'échelon de la politique locale. Car en troisième lieu, nous pouvons introduire les répercussions de la politique mondiale à l'échelle locale. Les investissements des sociétés multinationales, leur mobilité même, et les stratégies de développement privé qu'elles conduisent, influencent directement l'activité économique des localités d'implantation de leurs unités de recherche ou de production par leur impact sur l'emploi local mais aussi indirectement par l'imposition sur leurs bénéficiaires enrichissant les finances locales.

Les politiques urbaines, en temps qu'expressions actives d'un pouvoir local ou central, ou subies lorsqu'il s'agit de pressions issues du monde de l'économie privée, impliquent une action dans l'espace et intéressent nécessairement la forme urbaine. L'expression de la puissance urbaine, de nos jours, et par exemple, passe par la formalisation d'un CDB (Central District Business) dans la ville. Celui-ci, par sa localisation, son étendue, sa vitalité, et les types d'activités qui y sont concentrées, apparaît comme un symbole important de l'implication d'un pouvoir local dans la vie économique nationale, voire internationale. Né du besoin, ou du désir, des élites locales, il représente une sorte d'incarnation dans le béton et le verre d'un jeu de tensions économiques impalpables en dehors. Sa localisation alors change le centre de gravité d'une métropole par les flux particuliers

de travailleurs et d'informations qu'elle sous-tend. Par la priorité absolue accordée au visuel²⁴, le CDB s'incarne dans le tissu urbain et en modifie momentanément la texture. Entre en jeu le *projet urbain*, qui s'impose tout d'abord comme une modification localisée des règles administratives permettant son établissement. Mais il s'impose aussi comme un symbole, apte à laisser voir plus que la chose, à laisser entrevoir une voie particulière pour l'avenir. Et lorsque la greffe prend - parfois elle ne prend pas -, elle entre dans la ronde des fonctions urbaines pour constituer l'identité complexe de la ville. Les politiques urbaines s'appuient donc sur des actions concrètes telle la création d'un centre d'affaires, et leur propos est aussi symbolique et ce symbolisme s'ancre généralement dans le visible selon les grâces de l'architecture.

Afin de conclure cette évocation des politiques urbaines des métropoles européennes, il semble nécessaire de revenir sur un constat simple : celles-ci sont le plus souvent énoncées en réaction aux forces foudroyantes du marché. La ville se définit comme le lieu par excellence du marché du travail²⁵ nourri par la concentration urbaine et tendu par la mobilité quotidienne qu'il impose. La segmentation de celui-ci fait image à la fragmentation sociale²⁶ intra et extra urbaine. L'emploi, ou le non-emploi, sont donc très liés à l'activité économique dans l'aire métropolitaine et à sa répartition. La compétition capitaliste incessante voit le redéploiement des investissements en fonction des facilités de

24 LEFEBVRE H. (1974) P171

25 HARVEY D. (1985) P127

26 Ibid. P128

localisation proposées et des avancées technologiques²⁷. Les politiques urbaines s'inscrivent alors en accompagnement du marché économique, en soutien et stimulation du marché du travail et surtout en recherche d'une répartition harmonieuse des deux, non pour le bien être de la multitude, mais bien pour accentuer l'accumulation capitaliste.

Development phase	Type	Population change			
		Core	Ring	Agglomeration	
I Urbanisation	1. Absolute centralisation	++	-	+	} Growth
	2. Relative centralisation	++	+	+++	
II Suburbanisation	3. Relative decentralisation	+	++	+++	
	4. Absolute decentralisation	-	++	+	
III Disurbanisation	5. Absolute decentralisation	--	+	-	} Decline
	6. Relative decentralisation	--	-	----	
IV Reurbanisation	7. Relative centralisation	-	---	----	
	8. Absolute centralisation	+	---	-	

Note: +, ++, +++ = population growth, slow (+) to fast (+++).
 -, --, ---- = population decline, slow (-) to fast (----).

Figure 1 : phases de développement urbain
 Source : van den BERG et KLAASSEN (1987)

AVENEMENT DE L'ESPACE DE FLUX

Les métropoles sont stimulées par les réseaux sur lesquels elles s'appuient. La prééminence accordée aux réseaux dans les échanges et contacts internationaux a bouleversé les notions traditionnelles de hiérarchie urbaine. Ce basculement dans l'*espace des flux* doit être resitué dans un mouvement de tertiarisation de l'économie générale. Les nouvelles relations entre l'espace et le temps - la révolution logistique, le rôle des pôles urbains dans les « espaces glissants », la recherche de centralité offrant des atouts de localisation durables et des potentialités de diversification optimales - concernent inséparablement la production de biens et de services dans notre société tertiaire²⁸ à l'échelle intra-urbaine. Mais, de plus, *une bonne partie des interactions et des échanges financiers, de marchandises, d'hommes et d'informations qui, autrefois, se limitaient au système urbain ou entre les villes d'une même région, tendent aujourd'hui à se constituer en réseaux de flux qui dépassent largement les limites régionales et nationales*²⁹

Après une introduction sur la nature des réseaux en général, nous aborderons le rôle des technologies dans la constitution d'un ordre économique mondial et leur influence à un échelon local pour enfin montrer comment ce schéma tend à se répandre dans la structure sociale. Ensuite, nous ébaucherons le portrait de ce monde postmoderne où les notions d'espace et de temps sont à redéfinir en fonction de leur

28 WACKERMANN G. (2000) P76

29 DEMATTEIS G. (1988) P35

compression. Enfin, nous nous attacherons à évoquer la figure de l'être au monde dans ce nouveau paysage planétaire en explicitant l'attitude prise ici à l'égard de l'*espace des flux*.

Ce chapitre suivra successivement les pensées de quatre auteurs : Gabriel DUPUY pour le développement de la *network city*, Manuels CASTELLS pour l'extension de ce paradigme technologique à l'ensemble de la société, David HARVEY pour les conséquences de cela sur l'espace, et le temps et Paul VIRILIO pour la dramaturgie qu'il applique à l'ensemble.

La complexité de l'économie actuelle doit être mesurée à l'aune de la révolution des technologies de l'information qui, aujourd'hui, bouleverse l'ensemble des activités humaines. Il faut observer que l'évolution des télécommunications se manifeste à un moment démographique crucial pour la planète. A partir de 2005, la moitié de la population mondiale sera concentrée dans les villes. En 2025, deux tiers des habitants de la planète seront urbains³⁰. Ce phénomène essentiellement urbain expose donc une temporalité double. Il y a celle de l'aménagement, qui est un temps planifié dans sa réalisation en fonction des contraintes physiques et réglementaires. Une seconde temporalité apparaît avec le temps induit par les nouveaux réseaux en fonctionnement. Le réseau routier et l'usage de la voiture en sont un exemple. Le temps réel des télécommunications numériques, bien plus vif, en est un autre. Dans ce cadre, les échelles

30 PNUD (2002)

abordées et leur éventuelles interactions sont nombreuses et l'histoire du développement des réseaux peut être vu comme un accroissement exponentiel de leur aire d'influence. Si l'assainissement ne concernait à l'origine que certains quartiers dans une ville, l'aménagement du réseau Internet se fait à l'échelle mondiale. Il faut dès lors noter que l'enjeu des réseaux réside surtout dans leur interconnexion permettant d'articuler différentes échelles spatiales.

Selon l'expression de Joël TARR, la grande ville occidentale est passée en cent cinquante ans du statut de *pedestrian city* à celui de *network city*. Dans un espace temps relativement court au regard de leur histoire, les villes occidentales se sont dotées de réseaux de transport individuels ou collectifs, de communication, d'éclairage public, d'énergie électrique, de gaz, d'eau, d'assainissement, ...suivant des modalités administratives et techniques très diverses. La seule caractéristique commune des dispositifs mis en place et regroupés sous le terme générique de réseaux techniques, est qu'ils fournissent de façon permanente, grâce à une technologie adéquate et a une organisation collective contrôlée ou non par la puissance publique, des services de transfert et de communication répartis sur un grand nombre de points de l'espace urbain. Cette extension de la desserte à un très grand nombre à pour effet de solidariser les points desservis et au-delà les consommateurs³¹. L'extension des réseaux techniques obéit à un schéma tendanciel généralisable (Figure 2 : Schéma pour la France). Une première phase de démarrage plutôt lente et difficile coïncide avec l'adaptation du public et la mise au point du produit. Puis,

31 DUPUIS G. (1991) P33

passé une certaine masse critique, se manifestent des effets de réseaux, à savoir économies d'échelle du côté de l'offre, et effet d'avalanche du côté de la demande. Le raccordement est alors d'autant plus demandé que le réseau est étendu.

Ubiquité, immédiateté des relations toujours permises mais choisies dans le temps et dans l'espace, tel paraît être le nouvel idéal social des réseaux³². A côté de leur fonctionnalité, transporter des fluides, des voyageurs, des signaux, les réseaux, désormais omniprésents dans l'espace urbain et au-delà, acquièrent une valeur commune relative à cet idéal : la matérialité de l'accès à un réseau ne fonctionne pas seulement comme un lien physique joignant entre eux tous les raccordés mais aussi comme un lien symbolique d'appartenance à une même communauté, à un même territoire organisé. Dans le domaine des transports, le réseau est souvent vécu comme étant un mouvement de lignes matérielles ou immatérielles qui recomposent un territoire divergent des limites administratives territoriales. *Le sens des lieux ne se retrouve, lentement, que dans les relations avec d'autres lieux, avec d'autres points créant un système d'interrelations à partir d'un nouveau territoire unique. Le déplacement quotidien n'est plus un déplacement dans un espace homogène, mais un double déplacement spatial et temporel voyant la prise de possession d'un nouveau territoire-réseau.*

Aux discontinuités linéaires de l'espace, créées par les frontières des périmètres historiques, ou administratifs, le réseau substitue une discontinuité intrinsèque qui efface en quelque sorte l'espace

32 Ibid. page 45

géographique hors des nœuds et des liaisons en créant un espace particulier. A la base de la notion de réseau, il faut reconnaître l'affirmation d'une diversité de points dans l'espace. Ces points seront animés de projets transactionnels³³ qui leur donneront une épaisseur géographique et sociale (Figure 3 : Définition évolutive d'un réseau) : Il y a une définition récursive du réseau, qui implique simultanément singularité (des points) et régularité (de la nature de la relation entre les points).

Les nouvelles technologies de la communication ne révolutionnent pas littéralement la logique globale des réseaux. Elles introduisent en revanche une nouvelle échelle, totale ou presque, qui aboutit au phénomène de la mondialisation pour reprendre l'expression de Mac LUHAN. L'économie internationale fonctionne maintenant en temps réel, comme un espace économique et financier quasi unifié. La globalisation n'est donc pas seulement une internationalisation plus importante des économies et des firmes mais implique des changements qualitatifs à l'échelle urbaine.

Les derniers réseaux en date portés par ce que couramment on nomme les technologies de l'information, ont provoqué des transformations dans tous les aspects de l'activité humaine, pour peu que l'on parle des zones développées. Sans revenir sur le dilemme du déterminisme technique, il importe de noter une interaction fondamentale entre technique et société qui s'applique pleinement à l'observation de l'impact des technologies

33 Ibid. page 108

numériques sur l'organisation sociale contemporaine. Dès les années soixante-dix, a émergé aux Etats-Unis, principalement en Californie, un nouveau paradigme technique organisé autour des procédés cybernétiques, dans la partie de la population en contact avec l'économie en voie de globalisation, et qui se constitua en nouvelle manière de produire, de gérer et de vivre³⁴. Issues d'une conception axée sur l'innovation individuelle et l'interactivité, les nouvelles technologies de l'information se sont diffusées rapidement à travers le monde, en se diversifiant en toutes sortes d'applications et d'utilisations, entraînant par là la multiplication des innovations, qui elles même accélèrent la vitesse de propagation de cette révolution informative. D'esprit libéral, ces nouvelles technologies ne se développèrent pourtant pas en dehors d'un certain cadre étatique. Les états, qu'ils aient bloqués, déclenchés ou conduits cette diffusion technique, jouent un rôle décisif, car en dernier ressort, ils expriment et organisent toujours les forces sociales et culturelles³⁵.

D'origine militaire, le réseau Internet et les réseaux Intranet de conception technique similaire, se développèrent à partir de la technologie informatique pure, née dans la Silicon Valley (où les innovations de la microélectronique ont permis l'augmentation des puissances de calcul), et de la capacité de mettre des micro-ordinateurs en réseau (création de commutateurs et de routeurs électroniques d'une part et perfectionnement des liaisons électriques puis optiques)³⁶. Ce gain indéniable dans la vitesse de transmission des informations, cette économie de temps,

34 CASTELLS M. (1998-2001) P28

35 Ibid. P35

36 Ibid. P71

étaient bien entendu aptes à servir l'économie et à séduire rapidement les marchés et les entreprises en voie d'internationalisation de leur activité. La restructuration économique des années quatre-vingt a suscité des stratégies de changement d'organisation dans les entreprises³⁷ pour s'adapter aux nouvelles conditions des marchés suite à une rupture majeure dans l'organisation de la production. Ces changements d'organisation ont interagi avec la diffusion des technologies de l'information (tout en conservant une primauté de la décision politique des entreprises par rapport aux propositions technologiques) dans un contexte de forte incertitude engendré par le rythme rapide du changement de l'environnement économique et institutionnel. Ils ont visé à redéfinir les modes de travail et les pratiques de l'emploi, en introduisant l'automatisation du travail et l'allègement de la hiérarchie. Mais surtout, ils se sont révélés indispensables, par le truchement du traitement de l'information, pour la survie et le développement des organisations opérant dans l'économie informationnelle globale.

Les technologies de l'information ont alors peu à peu investi l'ensemble des pratiques humaines et principalement l'environnement urbain³⁸. Elles ont contribué à transformer les réseaux de communication qui structurent les villes, en stimulant l'intensification des échanges physiques et en participant à la régulation de ce trafic. Mais le principal bouleversement urbain survint grâce à la possibilité de connexion de chaque individu au réseau mondial de manière directe (par l'utilisation d'un ordinateur

37 Ibid. P209

38 ASCHER F. (2000) P199

personnel) ou indirecte (par les multiples relais du réseau Internet dans la vie quotidienne). La pénétration du « one to one », de l'individualisation des relations à la globalité, a modifié progressivement les liens entre techniques et pratiques sociales, et fatalement, influencera à terme la forme urbaine. Partie de l'économie, la révolution numérique de l'information dilata peu à peu les domaines de la culture et des relations sociales : la globalisation qui en résulte semble diffuser les mêmes produits et les mêmes comportements à l'échelle planétaire tout en accroissant la variétés et les choix disponibles en chaque lieu. La relation entre l'échelle locale et la mondialisation est éprouvée de manière diverse selon les observateurs. La combinaison du local et du global, appelée par contraction « glocal », peu être vue comme une invention, ou une réutilisation des spécificités fondées sur la proximité physique, par une globalisation porteuse de dynamiques d'homogénéisation mais aussi de différenciation³⁹. Cette combinaison est d'autres fois perçue comme une perte effroyable de la distance physique comme nous le verrons ensuite avec le philosophe VIRILIO.

David HARVEY, dans « The condition of postmodernity », en suivant une analyse marxiste, postule lui aussi que nous aurions assisté à des changements majeurs, depuis les années soixante-dix, quant à notre expérience quotidienne de l'urbain. Deux causes à cela : d'une part le

39 Ibid. P147

mode de production capitaliste industrielle a été remplacé par de nouveaux moyens d'accumulation flexibles et, d'autre part, les réseaux délocalisés ont pris le pas sur les grands groupes territoriaux. Alors que la modernité correspondait à la société industrielle, la postmodernité coïnciderait avec une société informationnelle dans laquelle l'espace et le temps se rapportent à une nouvelle configuration. L'introduction de nouvelles technologies, dans une foule de domaines allant des transports aux communications, a stimulé de nouveaux rapports à l'espace et au temps. En participant à la redéfinition de notre conception des durées et des distances, ces nouvelles technologies ont suscité de nouvelles représentations mentales : la vitesse, la simultanéité, l'instantanéité, se sont ajoutées aux dimensions spatiales traditionnelles. Ces modifications de la perception de la grandeur spatiales ont contribuées à revoir la notion de temporalité, enchaînée désormais à la quête incessante de la rapidité. Ce propos repose sur l'idée que le mode de production capitaliste, et les systèmes institutionnels qui lui sont subordonnés, sont orientés vers une recherche permanente d'appropriation du temps, et de l'espace. Ce propos se fait le prolongement de la pensée de Henri LEFEBVRE⁴⁰.

La condition postmoderne qui en résulte s'inscrit néanmoins dans des vagues successives de compression du temps et de l'espace, provoquées par les tendances à l'accumulation du capital. La conséquence ultime du phénomène se lit dans l'uniformisation de l'espace⁴¹ : c'est par le biais de la conquête du temps et des distances que se produit cette

homogénéisation de l'espace. *L'espace-temps, dès que l'on cesse de le définir par la rationalité industrielle – par son projet d'homogénéité – apparaît comme différentiel, chaque lieu et chaque moment n'ayant d'existence que dans un ensemble, par les contrastes et oppositions qui le relie aux autres lieux et moments en le distinguant*⁴² prévenait déjà LEFEBVRE.

En acceptant l'idée que le contrôle de l'espace associé au mode de production capitaliste conduit au contrôle social de l'espace vécu quotidien, HARVEY en cerne les conséquences pour la ville⁴³. Une tension perpétuelle sévit entre l'appropriation libre de l'espace à des fins individuelles et sociales et la domination de l'espace par la domination de la propriété privée et de l'état : en s'infiltrant dans la vie quotidienne, le capitalisme tend à marginaliser les espaces et les acteurs qui lui sont étrangers. La ville postmoderne tend à devenir une simple marchandise en fonction de l'accumulation du capital du fait du rapprochement entre les systèmes politico-institutionnels de production et les systèmes culturels de consommation. La marchandisation de la ville passe par un renversement ontologique de l'ordre urbain : dorénavant, l'esthétique prédomine sur l'éthique⁴⁴ et désormais, dans l'organisation du capitalisme avancé, l'émergence des formes culturelles et les nouveaux modes d'accumulation flexibles, s'articulent au cycle de la compression de l'espace-temps.

40 HAMEL P. et POITRAS C. (1994) P51
41 HARVEY D. (1989) P306-307

42 LEFEBVRE H. (1970) P53
43 HARVEY D. (1989) P226
44 Ibid. P337

Pour prolonger le raisonnement sur les conséquences de la compression de l'espace-temps, mais en abandonnant l'analyse marxiste, l'œuvre du philosophe et urbaniste Paul VIRILIO est importante à connaître pour deux raisons. Il s'agit certainement de la personne qui, en France, a poussé le plus loin la réflexion sur l'enjeu urbain et humain de l'accélération de la vitesse dans tous les domaines de la vie. Mais le plus important réside dans le fait que ce philosophe a écrit à de nombreuses reprises dans ses livres, dont « la vitesse de libération », que la géographie avait disparu et que l'espace géophysique n'existait plus⁴⁵. En dehors de l'aspect prophétique de l'œuvre, il faut considérer VIRILIO comme un philosophe préoccupé principalement par l'excarnation et l'apocalypse. Sa lecture de l'accélération généralisée, conduite par les technologies les plus avancées, se réalise à partir du risque de perte du corps par perte du trajet du transport⁴⁶ et par l'homogénéisation d'un temps-réel mondial nous projetant tous vers l'accident final selon le principe qu'une technologie s'accompagne toujours de son accident propre⁴⁷.

Pour le philosophe VIRILIO, toute l'histoire s'est faite dans un temps local. Les nouvelles technologies de la communication en revanche, par leurs interactivités instantanées, débouchent sur un temps unique. Les multimédias nous mettent alors face à une question : pouvons-nous trouver une démocratie du temps réel, du live, de l'immédiateté et de

45 VIRILIO P. (1995), P83 en parlant de « mort géographique »

46 Ibid. P49

47 Ibid. P108, se référer aussi à « l'espace critique » (1984)

l'ubiquité ? C'est peu probable pour le philosophe⁴⁸. Les nouvelles technologies fonctionnent en vitesse absolue, mais le propre de la vitesse absolue c'est le pouvoir absolu, le contrôle absolu, instantané.

Pour l'urbaniste VIRILIO la question est donc de savoir où loger le virtuel pour le canaliser. La ville qui vient est une ville virtuelle, une ville-monde virtuelle. Nous sommes, nous-même logés dans la virtualisation du marché, dans la virtualisation de l'économie-monde. Qu'en est-il de l'urbanisation du temps-réel technologique, c'est-à-dire de ce centre qui échappe au corps, qui échappe à la nécessité de la présence et de la rencontre de l'autre. Qu'est ce que c'est que cette urbanité-là ? L'urbanité du prochain est remplacée par l'urbanité du lointain. L'urbanité du prochain c'est la ville réelle, c'est l'espace réel qui domine : centre, périphérie et géométrie. Dans l'urbanité du lointain se pose une autre urbanité. Pour lui, il va y avoir dans un futur proche deux villes, une ville du temps réel et une ville de l'espace réel, et qu'il va falloir loger l'une dans l'autre, sinon on acceptera la rupture entre les deux modèles⁴⁹.

La culture du temps réel amène VIRILIO à dire que la vitesse absolue de transmission, qui est le rapport de la distance maximum parcourue en un minimum de temps, abolit définitivement l'étendue géographique, puisqu'il n'y a plus de trajet, plus de départ, juste des arrivées. Il détermine alors ce qu'il appelle une écologie grise en faisant référence à une expression de Paul MORAND datant de 1937 à propos du gyroscope : *la vitesse tue la*

48 SINA A. (1996), page web

49 Ibid.

couleur : le gyroscope quand il tourne vite fait du gris⁵⁰. A côté de la pollution des substances qui composent notre environnement, ne devrait-on pas deviner aussi, cette soudaine pollution des distances et des longueurs de temps qui dégrade l'étendue de notre habitat. Le philosophe imagine une écologie des archipels de villes interconnectés qui se soucierait non seulement des pollutions atmosphériques et sonore des grandes cités, mais d'abord du surgissement intempestif de celle ville monde, cette métacité : comment en effet négliger les dégâts de la relativité, c'est-à-dire d'un nouveau rapport au temps, créé par la révolution des transmissions : Aujourd'hui, devant le déclin d'une géographie muée en une abstraite science de l'espace, et alors même que l'exotisme a disparu avec l'essor du tourisme de masse, ne conviendrait-il pas d'interroger de toute urgence, le sens et l'importance culturelle des dimensions géophysiques ⁵¹.

La vitesse absolue provoque des dégâts sur le sentiment de la réalité de chacun d'entre nous, la perte de sens d'un monde désormais moins entier que réduit. Puisque c'est l'usage qui qualifie l'espace, usage que la téléaction anihile, il n'y a plus d'entendue et donc de quantité géophysique à parcourir. L'absence d'efforts des nouvelles technologies, pour entendre, voir ou agir à distance, abolit les directions, la vastitude de l'horizon terrestre, et il nous reste à découvrir le « nouveau monde », celui d'une proximité sans avenir, où les technologies du temps réel l'emporteront bientôt sur celles qui aménageaient jadis l'espace réel de la planète.

50 VIRILIO P. (1995) P76
51 Ibid. P78

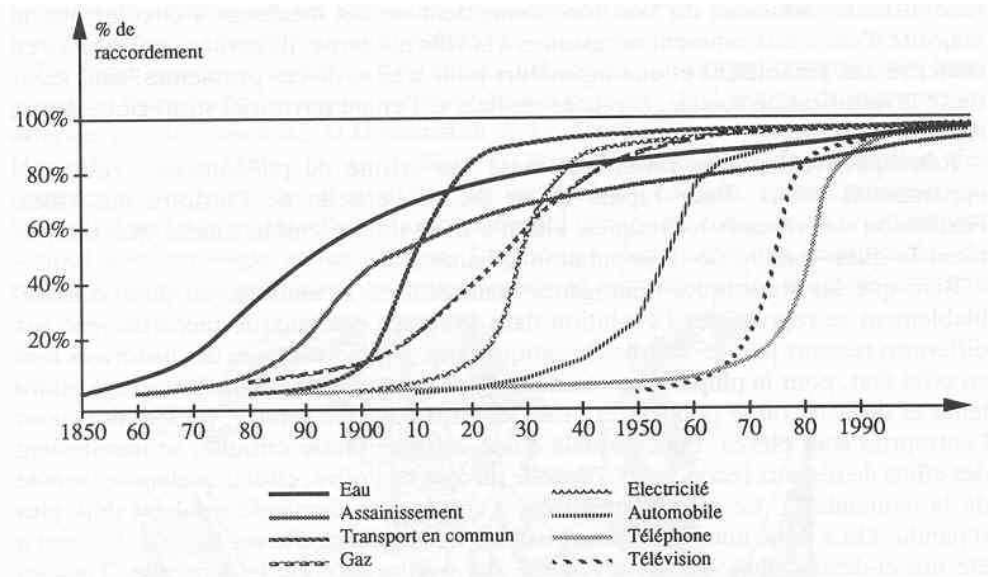


Figure 2 : Schéma tendanciel Taux de raccordement aux réseaux en France, source : l'urbanisme des réseaux, théories et méthodes, Gabriel Dupuis

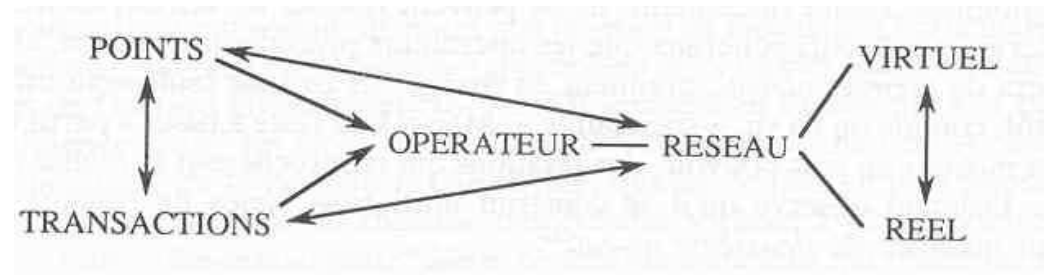


Figure 3 : Définition évolutive d'un réseau Source : l'urbanisme des réseaux, théories et méthodes, Gabriel Dupuis

et autres détours néogothiques, elle ne se mesure plus désormais qu'aux techniques de pointe dont les vertigineuses prouesses nous exilent toutes de l'horizon terrestre »⁷⁸. A côté des techniques de la construction, se pose la question de la construction des techniques, et de l'éventuelle disjonction entre architecture et construction. En 1967, dans un essai sur « la « dimension amoureuse » en architecture »⁷⁹ étaient décrits ces deux extrêmes que sont l'architecture comme « œuvre totale » (Gesamtkunstwerk) et l'architecture comme « conditionnement de l'existence » (life conditioning). Ces deux termes reprennent les tentations constantes des architectes lorsqu'ils renoncent à créer des formes signifiantes liées à un fond commun de culture, lorsqu'ils mettent en doute « la possibilité permanente de l'homme »⁸⁰.

Alors que l'architecture était un projet d'espace, une image des lieux prise dans les plis d'un territoire, et dans un incessant passage de la partie au tout, son sens et son rôle semble devoir se redéfinir.

HYPOTHESES MAJEURES

Rappelons tout d'abord la problématique. Un certain nombre d'auteurs (HARVEY, CASTELLS, VIRILIO, ...) ont postulé une mutation de la grandeur géographique, en l'espace de vingt ans, sous l'effet combiné et

78 VIRILIO P. (1984) P50

79 BAIRD G. (1967)

80 ADAMCZYC G. (1999) P8, citant LEVY-STRAUSS

conjoint de la restructuration de l'économie mondiale et du développement des réseaux. Mais y a-t-il eu une réponse à cette mutation dans nos manières de produire l'espace ? Dans le domaine de la géographie urbaine qui nous intéresse plus spécifiquement, nous nous interrogeons sur la manière contemporaine de « faire la ville ». Trois villes européennes, qui ont dû développer des politiques urbaines spécifiques pour répondre à un contexte général de désindustrialisation, sont ici comparées.

Notre première hypothèse est que **les projets urbains contemporains sont des concepts introduits par une mise en réseaux de la société**. Par une *mise en réseaux de la société*, qui est une référence explicite aux travaux de Manuel CASTELLS, nous entendons évoquer les mutations qui ont réorganisé à diverses échelles, dont l'échelle mondiale, les pratiques sociales et qui se caractérisent par des fonctionnements en réseau et par un délaissement partiel de la territorialité conventionnelle. Par *projets urbains*, il s'agit de décrire des types très particuliers d'aménagement urbain contemporain, dont la vocation est de projeter sur le sol l'incarnation de la stratégie urbaine métropolitaine.

L'expression des politiques urbaines européennes qui consiste à entreprendre la construction ou la rénovation d'un « morceau de ville », en faisant intervenir une chaîne d'acteurs particulière, et en manipulant des échelles multiples, doit-elle être considérée comme une participation à la mise en réseaux de la société ? Plus précisément, et c'est notre premier

but, il s'agit de démontrer que les projets urbains d'envergure sont des produits de cette mise en réseaux. Il s'agira d'analyser la modification des comportements dans la manière de voir et de produire la ville.

Les projets urbains peuvent apparaître comme des actions physiques, des interventions sur le tissu urbain, doublées d'une action immatérielle, le marketing urbain qui les accompagne, et répondant à une situation économique concurrentielle qui oblige les villes à développer leur attractivité et leur identité. En analysant le contexte (urbanistique et métropolitain) et en le comparant aux actions précédemment produites dans les villes d'étude, nous tenterons de montrer qu'il y a plus qu'une coïncidence entre l'émergence des concepts de projet urbain et celle de la mise en réseaux de la société.

Notre seconde hypothèse est que **les projets urbains sont des réponses données par les gouvernements métropolitains à l'espace des flux**. L'*espace des flux* doit être compris comme la conséquence spatiale de la mise en réseaux de la société. Il se caractérise par des pratiques sociales simultanées sans contiguïté spatiale. La question que pose l'*espace des flux* à la ville est de savoir s'il peut exister une continuité territoriale alors que les relations sociales tendent à la discontiguïté. Notre seconde démonstration s'attachera à prouver que les stratégies urbaines mises en place par les gouvernements métropolitains intègrent cette notion de discontiguïté spatiale dans les projets urbains en question. Si traditionnellement, l'attention de ces gouvernements porte sur

la gestion de l'ensemble du territoire dont ils ont la charge, nous supposons que les nouvelles contraintes, auxquelles ils doivent s'adapter, modifient leur stratégie d'action dans l'espace.

Nous savons que ces nouvelles contraintes sont grandement liées à la restructuration de l'économie mondiale et aux transformations spatiales qu'elles ont engendrées à diverses échelles dont l'échelle métropolitaine. Nous supposons donc que les projets urbains, qui sont l'expression la plus visible, car la plus concentrée, des stratégies métropolitaines, sont des réactions, des concessions ou des accompagnements à ces transformations spatiales. Les discours énoncés à l'occasion et autour des projets en question, ainsi que les projets en eux-mêmes (leur localisation, leur programme, leur morphologie) seront autant d'éléments aptes à étayer notre démonstration.

En créant l'espace d'un dialogue transversal entre différents acteurs lors de la conception des projets urbains, les conditions sont présentes pour une réflexion transdisciplinaire sur la manière contemporaine de faire la ville. C'est donc tout le champ des acteurs de la production de l'espace qui sera interrogé ici.

Les deux premières hypothèses sont liées puisqu'elles interrogent les conditions sociales et spatiales de la géographie métropolitaine de manière générale. Les deux hypothèses suivantes s'intéressent aux mécanismes mis en jeu par les projets urbains.

Notre troisième hypothèse sera que **la manipulation de l'image urbaine au travers d'un projet urbain se distancie du modelage de la forme urbaine**. Conventionnellement, l'image urbaine – ce que l'on perçoit de la ville - tient de la forme urbaine – ce qu'elle est -. L'image devrait être l'expression visible de la forme. La relation entre image et forme s'inscrit dans un couple signifiant – signifié. Or, le marketing urbain, mais aussi les différents discours produits autour d'un projet urbain, dont ceux des « fabricants » de la ville que sont les architectes, manipulent l'image de la ville à partir d'un embryon - le projet urbain - par résonance. Dire en un point localisé quelque chose permet par extension sémantique de le dire pour l'ensemble du territoire concerné : telle ville est attrayante parce que son image globale l'est, même si cette image n'émane pas de l'ensemble, mais d'une partie concise du territoire concerné.

Les projets étudiés sont autant des manipulations de l'image que de la forme urbaine. Par les discours qu'ils portent, par leur expression plastique déployée dans l'espace, ils composent une nouvelle image. Par leur implantation physique dans l'espace, par leur implication matérielle dans la société, ils contribuent au modelage de la forme urbaine. De la même manière que nous parlions précédemment de discontiguïté, nous interpellons maintenant la distance qui sépare dorénavant image et forme urbaine. Cette question revient aussi à interpellier les motivations réelles des gouvernements métropolitains, quant à leurs objectifs sociaux et spatiaux, dans la fabrication de leur projet urbain.

Ayant interrogé la distance entre image en forme urbaine, nous postulons notre quatrième et dernière hypothèse qui est liée à l'implication dans l'espace des stratégies urbaines : **le projet urbain use de la capacité de médiation de l'architecture pour inscrire la stratégie urbaine des métropoles en question**. Nous devons effectivement démontrer que la distance qui sépare les objectifs (montrer, par exemple, la conversion métropolitaine à l'économie tertiaire) de la capacité réelle d'action (un projet de taille restreinte) est comblée par l'emploi de l'architecture. La capacité de médiation scalaire et sémantique de cette dernière est ainsi recherchée. L'architecture est un nœud symbolique, qui sert à mettre en visibilité ce qui ne l'est pas. Nous emploierons pour cette démonstration l'analyse dialectique des discours produits (ce qui était promis), et de l'espace produit (ce qui a été produit).