David Mangin

LA RUE EN TOUTES FRANCHISES

« La ville commence avec le trottoir. »

Louis Sébastien Mercier

« Le plus grand événement de cette deuxième moitié du siècle c'est la disparition des trottoirs. »

Cioran

Les évolutions, voire la dissolution de la rue dans la production contemporaine des périphéries ne peuvent se comprendre, nous semble-t-il, sans un examen global de ce nous appellerons « la ville franchisée »*.

Ce terme de ville franchisée a un double sens. D'abord, bien sûr, celui des « franchises commerciales », signes ostensibles des transformations urbaines contemporaines en périphérie mais aussi dans les centres et les faubourgs. Enseignes reproductibles en réseaux (c'est leur objectif), les franchises envahissent notre paysage et le vocabulaire. On ne se donne plus rendez-vous au carrefour mais à Carrefour ; on trouve ses repères dans un paysage jalonné de marques dont, dès le plus jeune âge, on connaît les couleurs, les produits et parfois même les concepts, marketing oblige.

Mais, un second sens, celui de « franchises domaniales » peut nous intéresser. Le terme franchise s'identifiait au Moyen Âge à l'idée de

* Cet article est composé d'un préambule puis reprend des extraits de l'ouvrage *La Ville franchisée* avec l'aimable autorisation des Éditions de La Villette (2004). Prix « La ville à lire » 2005, France Culture et Urbanisme.

territoire libre, faisant l'objet d'une exception juridique et politique : « Les franchises d'un pays, d'une ville, les droits que possèdent un pays, une ville et qui limitent l'autorité souveraine » (Littré).

La franchise contemporaine n'est plus celle des Universités et autres asiles ecclésiastiques. Les territoires franchisés d'aujourd'hui sont de grandes emprises privées ou publiques, gardées, accessibles seulement sous certaines conditions. Ainsi, la franchise, dans son double sens, illustre parfaitement les nouveaux partages entre public et privé dans l'organisation urbaine, emprises privées, extraterritoriales à bien des égards, concessions, polices privées ou municipales, péages urbains, jeux sur les fiscalités locales, paradis fiscaux… en sont quelques exemples.

Dans ce contexte, la rue comme espace public structurant, capable d'accueillir divers modes de transports et divers usages, de conduire d'un point à un autre tout en desservant des parcelles riveraines, est en crise. Cet échelon de la hiérarchie viaire disparaît dans les conceptions urbaines des trente dernières années. Celles-ci, après la victoire de l'automobile depuis les années cinquante aux États-Unis puis en Europe et en Asie privilégient, d'une part, des voies rapides uniquement circulatoires permettant mobilité et accessibilités et, d'autre part, des voies de dessertes très locales souvent en boucles ou en cul-de-sac pour éliminer tout trafic de transit qui pourrait perturber l'entre-soi et la tranquillité : en réalité le modèle le plus anti-urbain et antirue possible. Le trottoir y est quasi inexistant, l'espace public est réduit à sa fonction circulatoire automobile, le piéton devient incongru, voire suspect. Les distances à parcourir pour les déplacements quotidiens les plus nécessaires – l'école, les commerces, les arrêts de transports en commun – deviennent accessibles uniquement en voiture, c'est le monde de la dépendance automobile maximale.

Simultanément, dans les centres, la rue active, la rue commerçante – qui ne représente qu'une partie des rues –, subit des mutations importantes. Les concentrations de la grande distribution, forgées dans les centres commerciaux de périphérie, investissent les rues commerçantes des centres-villes en perte de vitesse sous la forme de « rues franchisées », véritables galeries commerciales à ciel ouvert – et bientôt sous air conditionné, comme à Singapour – banalisant les centres urbains.

C'est ce double phénomène que nous nous proposons de décrire plus avant. Nous tenterons d'écarter quelques fausses solutions pour y

remédier, de dégager quelques pistes pour faire de « la ville passante » un projet du présent et de l'avenir.

La rue franchisée, dans le sens commercial du terme

Ce retour, plus ou moins forcé, au centre des villes de certains grands groupes de la distribution suppose, pour les investisseurs, de nouveaux calculs économiques, car les données changent. Les retours sur investissement, très rapides en périphérie parce que le foncier et le bâti n'y coûtent guère, s'allongent en centre-ville de trois à trente ans. Saint-Brieuc, Angers, Angoulême, Tarbes, Lorient, Cholet ou Tours rénovent ainsi leurs rues commerçantes dans des opérations globales, souvent confiées à des opérateurs privés. Le groupe Altarea, par exemple, promoteur de Bercy-Village à Paris, monte des opérations clés en mains au Havre, à Brest, Argenteuil ou Roubaix.

Même dans les villes capitales, où les pas-de-portes sont chers, on assiste à des mutations extrêmement rapides : les commerces de loisirs et de tourisme investissent massivement les centres historiques. S'ajoute souvent à cela une dimension culturelle ou festive dont l'ampleur accélère les mutations.

Paris connaît, à différentes échelles, de semblables mutations. De Disneyland Paris aux « grands travaux » présidentiels, le tourisme international (12 millions de visiteurs par an à Paris) a créé de nouveaux itinéraires de masse avec leurs cortèges de cars. Plus récemment, la concurrence de grandes enseignes sur les artères de l'ouest (Champs-Élysées) et du centre (Halles, rue de Rivoli, boulevard Saint-Michel) se déplace progressivement vers l'est (rue du Faubourg-Saint-Antoine, les Grands Boulevards) et le nord de la capitale (Tati, Virgin). Zara, H&M, Etam ou Gap ont acheté, comme dans les centres-villes des capitales régionales, des surfaces de 1 000 à 5 000 m^2. Leroy-Merlin et Ikea arrivent eux aussi. L'installation des grandes chaînes hôtelières et des grands centres commerciaux et de loisirs au bord du périphérique, où une véritable muraille s'est construite en quelques années, complète le tableau.

Parallèlement, se met en place un tourisme régional de fin de journée et de fin de semaine, *via* les transports en commun rapides (RER, Eole, Meteor), dont les usagers sont les clients privilégiés des grandes enseignes : la station RER Châtelet-Les-Halles par exemple, accueille 400 000 personnes par jour. Ce phénomène de shopping régional a été

doublé récemment grâce aux nouveaux complexes installés aux portes de la capitale. À l'interface de Paris et de la banlieue, ils regroupent grande distribution, multiplexes, parcs et clubs de loisirs. Ainsi, porte de Versailles ou à Bercy, par exemple, on retrouve les cinémas UGC, les hôtels Sofitel, le Club Méditerranée. Ces opérateurs habituels des périphéries exigent, en centre-ville, des emprises et des bâtiments toujours plus grands.

Enfin, on observe des formes de *tourisme intérieur* accompagnant souvent des plans de circulation qui chassent la circulation de transit par l'installation de zones 30, de « quartiers tranquilles » et autres « quartiers verts ». Ces méthodes contribuent en réalité à sectoriser la ville, à la figer, à la patrimonialiser, sans pour autant créer cette « vie de quartier » tant fantasmée. À l'intérieur de ces zones protégées se développent des boutiques ou des supérettes d'enseigne (Franprix, librairies Hachette…) et des services franchisés (teintureries, clés-minute / cordonniers…) qui éradiquent méthodiquement les survivants du commerce indépendant aux meilleurs emplacements. Ces « nouveaux villages » ressemblent finalement aux rues franchisées des villes de province. Mais surtout, en restreignant les flux de circulation, ils figent des quartiers de privilégiés : au centre des villes, nous risquons de reproduire les conditions d'apparition des fameux *nimby (not in my back yard* « pas dans mon jardin », des périphéries américaines (ou françaises).

Dans ce tableau de « franchisation » et de « gentrification » croissantes, il faut cependant noter quelques mutations à l'intérieur même des tissus existants : immeubles haussmanniens transformés alternativement en bureaux ou logements avec une faculté d'adaptation remarquable ; développement impromptu et éphémère des *start-up* du web dans les immeubles du Sentier ; ou émergence de rues communautaires de commerces arabes, indiens, juifs, ou de restaurants asiatiques. Mais, souvent, derrière leurs aspects exotiques, ces commerces dépendent eux aussi, comme les épiciers maghrébins, du bon vouloir de centrales d'achat toutes-puissantes. Enfin apparaissent des phénomènes de mode autour de tel ou tel café ou boutique « branchés » (Flèche d'or, Café Charbon, Colette…), souvent initiés par une proximité d'usagers, puis récupérés rapidement par les formes de tourisme régional et international. À l'instar d'autres centres d'agglomérations, Paris se franchise donc à double titre, par l'apparition très visible de bâtiments-enseignes dans tous les arrondissements, et par l'instauration de systèmes de circulation qui isolent de véritables mini-zones franches.

Nul doute que l'on assiste progressivement à ce que l'anthropologue

Marc Augé décrit comme « la triple substitution, des lieux de travail aux lieux d'habitation, des voies de circulation aux espaces de déambulation, et du décor aux lieux de vie », dans sa fiction cauchemardesque d'un Paris en 2040[1], cogéré par Disney et le ministère de la Culture, vidé de ses habitants et entretenu, comme à Venise, par des actifs « pendulaires ». Nous n'en sommes pas là, mais il existe déjà un guide Vert Michelin Disneyland Paris, dont l'ordre de l'intitulé montre bien la nouvelle hiérarchie urbaine : dans les centres historiques, la consommation touristique, événementielle et commerciale prime sur le reste des activités urbaines. D'un côté, on a « Paris-Plage », « Les Nuits blanches », les week-ends à thèmes avec le forfait quatre jours / deux nuits incluant transports, hôtel, expos, shopping, Disneyland Paris et café d'Amélie Poulain, de l'autre une offre de logements de plus en plus réduite et inaccessible aux classes moyennes.

Les produits de la grande consommation investissent massivement les centres-villes des autres agglomérations. Celle-ci réduit souvent le commerce à des montages de rues piétonnes qui reproduisent à ciel ouvert les galeries commerciales, en associant en début et en fin de rues des enseignes « locomotives ». Elle tend à désurbaniser la ville en prônant une ville de villages, une histoire à rebours. Cela se traduit de plusieurs manières : électoralement, par un mouvement associatif souvent malthusien, qui se protège de l'étranger en transit par des plans de circulation repoussoirs ; économiquement, par une perte des activités de proximité (commerces, ateliers…) au profit du shopping et du tourisme de masse ; et, socialement, en renforçant une survalorisation patrimoniale, car l'absence de foncier et de bâti favorise une discrimination dans l'accès aux logements.

La rue franchisée, dans le sens domanial du terme

La voiture est la cause de près de 8 000 morts par an. Elle est considérée comme l'un des motifs principaux d'insécurité en France. Certains voient même dans la route la première des « zones de non-droit » tolérée : violence des comportements, formation insuffisante des conducteurs, tracés des voies rurales, arbres d'alignements, conduite en état d'ivresse ou de fatigue expliqueraient, parmi d'autres motifs, cette

1. Marc Augé, « Une ville de rêve », in *L'Impossible Voyage. Le tourisme et ses images*, Rivage Poche, 1997.

spécificité française. Mais l'objectif de déplacements rapides sur l'ensemble du réseau, y compris sur les routes de campagne où ont lieu les accidents les plus graves, a aussi sa part de responsabilité.

Deux phénomènes y contribuent : la géométrie routière et le partage de la voirie. La spécialisation des voies rapides urbaines permet aisément des vitesses en courbe et en sortie du réseau à près de 100 km/h. De grands rayons de courbure sont donc nécessaires pour décélérer. Or ceux-ci, outre qu'ils créent de nombreux délaissés de voirie, génèrent des vides et des espacements considérables qui déconnectent le bâti de la voirie, et rendent quasiment incongru tout autre mode de transport que la voiture. Elle les rend même exogènes, voire inquiétants : le deux-roues devient rôdeur, le piéton un vagabond suspect ou une victime potentielle. La spécialisation des voies urbaines à des fins purement circulatoires favorise la vitesse et l'insécurité sous diverses formes.

Quant au partage de la voirie, il apparaît comme un faux remède. Pourtant cette spécialisation des voies suivant les fonctions et les modes de transports est un thème à la mode. Fleurissent un peu partout des « sites propres », « voie partagée », « voie citoyenne », « espaces civilisés » où tout le monde (rollers, automobilistes, transports en commun, vélos, patinettes, handicapés…) pourrait cohabiter en bonne intelligence. Outre la véritable difficulté à mettre en œuvre ces demandes cumulées dans le cadre de la ville existante, le principe de la voie ségréguée favorise la vitesse maximale de chaque mode de transport. De ce fait, il augmente l'insécurité des traversées. Si l'on peut comprendre l'utilité de sites protégés sur certaines sections de centre-ville, visant à améliorer la vitesse des transports en commun, la généralisation des voies ségréguées devient contre-productive.

De façon plus générale, l'apparition d'un nouveau fonctionnalisme habillé du vert de l'écologie et du principe de précaution marque la dernière décennie du siècle passé. « Quartiers verts », « quartiers tranquilles », « zones 30 », ces termes choisis par des professionnels de la communication unissent souvent dans une même idéologie antiurbaine et une même communion fonctionnaliste les ingénieurs de voirie et les élus « verts ». Souvent en charge des problèmes de circulation et d'environnement, ces derniers chassent la circulation de transit et spécialisent les flux, au risque de fossiliser des quartiers entiers. Outre leurs conséquences urbaines regrettables, ces actions vont à l'encontre des études de comportement des automobilistes. Elles ont montré que la perception de nombreux intervenants dans un champ de vision rapproché favorise l'attention et la prudence… et plaident donc

pour une mixité d'usage des voies. Plus simplement, on sait bien que le stationnement des voitures le long des trottoirs a de nombreux avantages : desservir commerces et habitations riveraines, garer les voitures, empêcher le stationnement sauvage sur les trottoirs et protéger les piétons, notamment les enfants, de traversées impulsives. De même, il est admis que les voies à double sens irriguent davantage les quartiers, ralentissent les vitesses et permettent des livraisons en double file qui, de fait, se révèlent souvent plus efficaces que des stationnements spécifiques peu ou mal utilisés. Autrement dit, il faut favoriser l'autorégulation du trafic plutôt que sa canalisation forcée dans des voiries monofonctionnelles.

Ne perdons pas de vue que la bonne raison de limiter la circulation automobile, dans les zones denses comme dans les périphéries, est la lutte contre la pollution et l'épuisement de ressources énergétiques. Mais si nous voulons garantir la mixité des quartiers et des villes, si nous sommes attachés à une ville passante et ouverte au renouvellement, gardons-nous de ce nouveau fonctionnalisme vert, qui risque de fossiliser les centres-villes, mais aussi de rendre mort-nées les périphéries. Les plans de circulation ne sont pas neutres : ils accélèrent ou freinent les évolutions, préfigurent certaines formes urbaines, induisent implicitement des types d'architecture. Les remèdes à la dépendance automobile se trouvent davantage dans une offre alternative de transports en commun, dans une localisation des services de proximité qui les rend accessibles à pied ou en deux roues, dans une limitation de l'offre de stationnement, dans des systèmes d'échanges fluides, dans la densité des lieux multi-modaux. Il faut cesser de tourner le dos à la ville comme le fait l'urbanisme de secteurs appliqué jusque dans les centres-villes. Car les solutions toutes faites en matière de sécurité routière comportent bien des effets pervers. La sécurité dépend, en réalité, de nombreux facteurs sous-estimés (vitesse des automobiles elles-mêmes, géométrie routière, formes urbaines, code de la route, politiques de répression…), qui n'imposent pas nécessairement des mesures ségrégatives de circulation.

LES ENVIRONNEMENTS SÉCURISÉS OU LA POLITIQUE DU PIRE

Dans un contexte, « Sécurité et environnement », ce slogan balancé des campagnes électorales se traduit par un marché florissant d'« environnements sécurisés », c'est-à-dire de résidences surveillées et autres

copropriétés ultra réglementées, qui rejoignent les bulles sécurisées des centres commerciaux, des « parcs » logistiques, tertiaires ou touristiques. On peut certes nuancer entre diverses causes et degrés d'enfermement qui motivent ces phénomènes – ce que des études universitaires américaines ont réalisé et que d'autres chercheurs commencent à faire à l'échelle internationale : distinguer cités de *businessmen* internationaux ou de « nouveaux Russes » (avec écoles et transports privés) dans la périphérie de Moscou, produits spéculatifs à Istanbul, *condominiums* de services en Asie, *gated-communities* de seniors dans la *Sunbelt* nord-américaine sont, entre autres exemples, les variantes de deux phénomènes plus généraux : l'entre-soi des classes moyennes et l'idéologie anti-urbaine. Ainsi, en France, la nouveauté, aujourd'hui, tient davantage à la généralisation de ce type d'habitat auprès des

couches moyennes dans le Sud et le Sud-Ouest, mais aussi en Île-de-France. Importés des Amériques, les règlements d'adhésion à ces *gated-communities* à la française sont plus modérés en apparence que leurs cousins d'outre-Atlantique, du fait d'une législation publique plus rigoureuse en matière d'extraterritorialité. Mais pour combien de temps ? On peut se rassurer en pensant que le phénomène n'est pas nouveau : on l'observait déjà dans certaines banlieues cossues de l'Ouest parisien. Mais, ne nous y trompons pas, ces programmes vendus clés en main aux élus répondent aux désirs croissants d'évitement scolaire, de ségrégation sociale, ethnique, voire générationnelle, des classes les plus aisées. Ils encouragent un mouvement de privatisation de l'offre des services collectifs, et la sélectivité de leur accessibilité. Sont-ils une réponse adéquate au problème de la sécurité, puisque c'est le motif le plus souvent invoqué pour justifier leur existence ? L'accroissement des vols de téléphones mobiles ou les incivilités justifient-ils de tels replis ? À l'instar du principe de partage de la voirie, le remède ne serait-il pas pire que le mal ?

Naturellement, certaines formes de cours, de clos, d'enclos peuvent, de manière positive, concilier bon voisinage, tranquillité et contrôle social. Mais lorsqu'ils concernent de vastes emprises, qu'ils ne sont plus l'exception institutionnelle des hôpitaux, casernes et universités, ces enclos deviennent des enclaves. Leurs dimensions et leur système de voiries introverti pèsent sur l'accès des terrains mitoyens aux services publics : les environnements sécurisés accentuent la dépendance automobile des riverains, contraints de les contourner. Les enclaves volontaires provoquent des enclavements forcés.

Par ailleurs, ces formes urbaines contribuent à une réduction majeure

de l'espace public au sens strict du terme, c'est-à-dire gratuit et accessible à tous. Cette réduction s'accompagne d'une délégation de pouvoir massive à la surveillance privée : aujourd'hui, trois agents de sécurité sur cinq appartiennent au secteur privé. Cette surveillance s'exerce de manière d'autant plus insidieuse qu'elle est omniprésente, sans pour autant être très efficace. Philippe Robert relève : « En fin de compte, les ressources du marché de la sécurité permettent de protéger les espaces privés accessibles au public. En revanche, leurs résultats sont plus limités pour la protection des espaces purement privés, et moins brillants encore pour l'espace public dont la surveillance est largement abandonnée ou inefficace [2]. »

Ce contrôle omniprésent rassure et inquiète à la fois. On passe du barbelé à la vidéo-surveillance [3], du contrôle à la traçabilité, non sans subir les effets pervers de ces nouveaux dispositifs. Certains responsables de la police constatent en effet que l'inflation technologique pour défendre les biens contribue à déplacer les agressions sur les personnes. Les forces de l'ordre préfèrent largement intervenir dans une ville dense et au même niveau – ce que nous appelons la ville passante – qui permet de patrouiller à pied, plutôt que des systèmes complexes d'accessibilité qui retardent leurs interventions.

À une demande citoyenne légitime pour davantage de sécurité et d'environnement, la réponse a donc été un « environnement sécurisé » résidentiel. Mais parcs et résidences closes sont des réponses à courte vue. La sécurité de chacun ne peut se faire durablement si elle suscite exclusion et repli. Les « environnements sécurisés » des riches et des classes moyennes fonctionnent en miroir avec les « zones de non-droit » des cités défavorisées, elles aussi repliées sur elles-mêmes [4].

Devenue internationale, cette question de la sécurité dépasse les arènes universitaires : des normes sont débattues dans le cadre européen [5]. S'y affrontent les tenants anglo-saxons de la prévention « situationnelle », qui veulent normaliser des dispositifs spatiaux et de surveillance électroniques, et les défenseurs des solutions contextuelles de la ville « pas-

2. Philippe Robert, *L'Insécurité en France*, La Découverte, « Repères », 2002, p. 39.

3. Olivier Razac, *Histoire politique du barbelé : la prairie, la tranchée, le camp*, La Fabrique, 2000.

4. Michel Pinçon, Monique Pinçon-Charlot, « L'agrégation des élites », *Études foncières*, n° 98, juillet-août 2002, p. 6-9. Edmond Préteceille, « Comment analyser la ségrégation sociale ? », *ibid.*, p. 10-16.

5. Voir *Les Cahiers de la sécurité intérieure*, n° 43, *Urbanisme et Sécurité,* Institut des hautes études de sécurité intérieure (IHESI), premier trimestre 2001.

sante », pour lesquels la surveillance est aussi affaire de co-responsabilité, partagée par tous les usagers de la voie publique, qu'ils soient résidents, passants ou visiteurs. On peut cependant affirmer, à l'appui de la seconde thèse, que certaines dispositions favorisent plus que d'autres le renouvellement urbain. L'histoire récente nous montre que les systèmes de voies en cul-de-sac et les grands ensembles bâtis sur dalle, sont plus difficiles à gérer ou à faire évoluer dès que la situation économique et sociale devient difficile. Le moins que l'on puisse dire est que ces quelques retours d'expériences urbanistiques ne semblent guider ni les forces du marché ni ceux qui sont chargés de les réguler. Au risque de construire aujourd'hui les grands ensembles – des maisons individuelles à plat et en cul-de-sac – de demain, et de créer les conditions de futurs affrontement sociaux sur le peu d'espaces publics subsistants.

Car ne nous leurrons pas : les environnements sécurisés sont un symptôme de phénomènes politiques plus larges. Comme les enquêtes d'Éric Charmes [6] le montrent, et nos propres observations sur la région montpelliéraine, l'élaboration des Plans locaux d'urbanisme, la dimension des parcelles autorisées à la construction, les modes d'attribution et de vente, sont des moyens fort efficaces pour faire de communes soumises à une forte pression foncière de véritables camps retranchés. Les conseils municipaux agissent comme de véritables syndicats de copropriété, n'envisageant de nouvelles constructions que dans la perspective d'accédants proches de leurs standards, voire de leurs familles. En clair, en n'autorisant chaque année que la construction de quelques maisons pour ses proches, on passe alors d'un urbanisme sécuritaire à un urbanisme héréditaire.

La rue franchisée, dans le sens domanial du terme, est à la fois le fait de concertations économiques capables d'opérer sur de vastes terrains, et de principes circulatoires et aussi le symptôme d'un urbanisme de plus en plus sécuritaire.

Pour mieux comprendre comment nous en sommes arrivés là, Philippe Robert analyse fort bien les raisons de l'accroissement massif des vols et des petites agressions qui engendrent le sentiment d'insécurité si médiatisé actuellement. Il fait remonter les transcriptions spatiales de cette question au « passage d'une socialité vicinale à une

6. Éric Charmes, *Les Tissus périurbains français face à la menace des gated-communities*, rapport de recherche, juillet 2003, laboratoire CNRS, théorie des mutations urbaines.

socialité en réseaux » et à un certain brouillage de la distinction entre espace public et espace privé. D'un côté, un *zoning* et des crises économiques successives ont transformé des cités en lieux de relégation de classes jeunes et chômeuses ; de l'autre, une société de consommation sous forme de centres commerciaux aux statuts ambigus, juridiquement privés mais ouverts au public, très fréquentés et offrant des biens convoités. « Voilà des espaces certes privés, les surfaces commerciales, mais accessibles à tout un chacun, qui présentent des biens privés mais placés en libre accès afin de faciliter leur achat ; et voilà un lieu incontestablement public, la rue, qui recèle quantité de biens privés, les voitures… L'adolescent qui "pique" dans un supermarché, celui qui "emprunte une bagnole" sont alors tout étonnés quand on les accuse de voler le bien d'autrui[7]. » Il en résulte une perte de repères pour les délinquants, mais aussi pour la police. Celle-ci doit affronter la complexité de statut juridique des lieux d'intervention, une urbanisation dispersée qui gêne le partage efficace des tâches entre les différents services de police urbaine et de gendarmerie, des réseaux de communication de plus en plus mobiles qui déjouent leurs capacités d'intervention rapide… « Cependant, souligne Georg Glasze, peu à peu, se précise un enjeu de type spatial : assurer la continuité territoriale entre les quartiers de relégation et le reste du territoire urbain suppose de maintenir ou de rétablir en leur sein même une distinction claire entre espace appropriable et espace public ouvert à tous. Partout, la surveillance de l'espace public a fléchi ; ailleurs, cependant, nul ne songe à l'accaparer autrement que pour y faire circuler et stationner son véhicule ; il n'a pas d'autre valeur dans une sociabilité éclatée en réseaux où la proximité géographique ne joue plus un grand rôle. Il en va différemment dans les zones où s'accumulent des populations rejetées : leur espace public devient enjeu et lieu d'affrontement[8]. »

UNE VILLE N'EST PAS UN ARBRE

Pour éclairer ce débat, et rester dans les métaphores écologiques à la mode, peut-être faudrait-il reprendre la célèbre formule de Christopher Alexander : « Une ville n'est pas un arbre[9]. » Il signifiait ainsi

7. Philippe Robert, *L'Insécurité en France*, *op. cit.*

8. Georg Glasze, « Des sociétés fragmentées », in *Urbanisme*, n° 312, *Villes privées ou privatisées*, mai-juin 2000.

9. Christopher Alexander, « Une ville n'est pas un arbre », *AMC*, novembre 1967, éd. SADG.

que l'arborescence de l'arbre, hiérarchisée et en cul-de-sac des racines à la feuille, ne peut convenir à l'arborescence d'une ville, qui doit au contraire assurer la communication entre presque toutes les feuilles. Alexander oppose l'arbre aux structures en semi-treillis. Les conditions de la vie urbaine supposent un maillage quasi continu de voies, une continuité de l'espace public. Ce dernier principe a un rapport évident avec les questions de sécurité. Chacun sait que le sentiment d'insécurité commence à naître lorsqu'il y a menace mais, surtout, absence d'aide possible : coincé au fond d'une impasse, d'un appartement, d'un tunnel, hors de portée de vue ou de voix des voisins, chacun d'entre nous connaît et redoute ces lieux. Or ils se multiplient. Au nom de la tranquillité se crée l'insécurité. Le voisin connu (de palier, de cour, de parcelle) ou l'automobiliste secourable de jour et de nuit, bref une pré-

sence humaine imprévue, constitue la première des préventions. Les services publics de transports, en réintroduisant des agents dans les gares et les wagons, ont commencé à le comprendre. Rappelons-nous l'avertissement d'Alexander. Énoncé voici plus de trente-cinq ans, il garde toute son actualité : « Pour l'esprit humain, l'arbre est le véhicule le plus simple d'une pensée complexe. Mais la cité n'est pas, ne peut être et ne doit pas être un arbre. La ville est le réceptacle de la vie. Si le réceptacle brise la superposition des stratifications vitales dans son propre intérieur – en étant un arbre –, ce sera comme une boule hérissée de lames de rasoir et prête à fendre tout ce qu'elle rencontre. Dans un tel réceptacle, la vie sera mise en pièces. Si nous construisons des villes en arbres, nos vies seront mises en pièces. »

Rappelons-le : pour combattre ces enclavements programmés ou progressifs, il nous faut substituer un urbanisme de tracés à un urbanisme de secteurs, capable de donner sens et hiérarchie à la ville. Il faut rompre, ruser avec des solutions toutes faites, externalisées, extra-territorialisées, qui uniformisent les territoires et, de ce fait, amenuisent le sentiment d'appartenance collective et le respect des biens et des personnes. Or le primat géographique permet d'habiter des territoires qui, sinon, deviennent anonymes, passe-partout, accessibles seulement aux plus riches, aux plus pauvres, ou à leurs seuls habitants. Au risque de passer pour angélique, on soutiendra donc qu'un environnement de qualité, des espaces publics qui engagent l'usage et méritent le respect sont le début de la vraie sécurité.

Ni VF ni VO, la ville métisse

En conclusion, s'affranchir de l'aspect le plus visible de la ville franchisée n'est pas le plus difficile. C'est en réalité changer le *packaging* (affichages, façades, décors…), la spécialité même des opérateurs. Une fois établies, et si les enjeux financiers le nécessitent, les grandes marques sauront se faire plus petites et rentrer dans l'ordre urbain, les documents d'urbanisme édicteront les règles adéquates. Peut-être aussi l'omniprésence des « marques » comme signe de reconnaissance passera-t-elle de mode. On peut même imaginer qu'à l'âge du « capitalisme de l'accès » les marques deviennent secondaires, et leur trop grande visibilité contre-productive. Mais là n'est pas l'essentiel à nos yeux.

En revanche, dépasser le cycle séculaire de l'idéologie anti-urbaine, née de la ville industrielle et des modes de production du logement de masse, suppose un autre regard sur le processus de fabrication de l'urbain. Il faudrait dépasser le complexe que décrit Marc Wiel : « La pensée urbaine, majoritaire en France, a des difficultés à remettre en cause son visage néo-libéral des années quatre-vingt. Il avait permis de se dédouaner de la période antérieure de notre histoire urbaine, mais une mode chasse l'autre. Pourquoi la culpabilité des grands ensembles nous condamnerait-elle à la péri-urbanisation dispersée[10] ? »

Grâce à la grille de lecture de l'urbanisme de secteurs, on a compris que le système circulatoire et celui du *zoning* produisent des micro-périphéries à tous les échelons des établissements humains (villages, bourgs, petites villes). Tant et si bien que chacun partage l'impression d'une « périphérisation » généralisée du territoire. La ville et les villages contemporains ne manquent ni de centres ni de périphéries. Ils manquent de faubourgs, avec ce qu'ils ont toujours représenté de vitalité, de renouvellement, d'initiative individuelle… Les tissus de faubourgs présentent une continuité territoriale d'espaces publics bordés de paysages hybrides, composites, où s'entremêlent parcelles agricoles et fragments urbains, dont la mosaïque visuelle et fonctionnelle serait acceptée, apprivoisée par nos regards. Car, la mixité sociale et fonctionnelle est d'abord affaire de regard accepté. Ce métissage visuel est aujourd'hui largement rejeté par les aménageurs qui régulent et homogénéisent quartiers de villes, ensembles protégés, périmètres d'unité

10. *Ibid.* ; voir aussi Marc Wiel, *La Transition urbaine, ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Liège, Éditions Pierre Mardaga, 1999.

visuelle. L'haussmannisation contemporaine ne s'effectue plus par des percées, mais par la pensée homogénéisante qui imprègne les esprits, nivelle les hauteurs par une stratégie de la moyenne – degré zéro de la pensée urbaine – et exclut, de droit et de débat, l'hétérogène, la densification, le bricolage éphémère. Le projet urbain « à la française » est certes une forme honorable de résistance à une mondialisation déterritorialisée. Mais, à bien des égards, il est trop convenu et dépend, dans les textes et dans le droit, de mécanismes niveleurs, de programmations normatives, de vulgates sur l'architecture urbaine. En un mot, de processus mortifères de fabrication de la ville.

Aussi, à défaut de fabriquer une ville passante où pourraient s'inscrire des bâtiments et des programmations hétérogènes, les architectes, sans doute aussi sous l'influence du siècle de la manipulation génétique, s'intéressent davantage à l'hybride. Cette recherche ne doit pas faire oublier des combats essentiels pour une plus grande dynamique urbaine. Encore faudrait-il assumer une certaine forme de densification des périphéries et des centres-villes, encourager des mixités d'usages, des solutions de parkings moins gaspilleuses d'espaces. Encore faudrait-il dépasser le « traumatisme de la hauteur », qui, en France, associe de manière simpliste les constructions verticales à l'urbanisme de dalles. Mais, avant tout, il faut accepter l'hétérogénéité visuelle. Non pas comme une forme de nouveau pittoresque, mais comme la condition *sine qua non* d'une vitalité économique, sociale et artistique, à différentes échelles et pour différents acteurs. On pourrait faire évoluer les règles du jeu, introduire des marges d'imprévu et d'aléatoire, un peu à la manière de l'Oulipo, ce mouvement littéraire qui, à partir d'une contrainte arbitraire, s'ingénie à produire de la fantaisie et rencontre parfois la poésie. Mais il faudrait rester dans le cadre d'un projet géographique, qui seul évite de sombrer dans des dérives cyniques ou irresponsables, de rajouter du chaos et de la déconstruction architecturales à la perte du sens géographique.

Il faut opposer à la périphérie du libéralisme, la ville d'un socialisme libertaire, soumise à des règles minimales de continuité de l'espace public qui ne signifient pas nécessairement continuité du bâti. Certes les paysages et les architectures seront-ils, peut-être, esthétiquement plus incorrects. Mais sans doute seront-ils aussi plus authentiquement vivants et hétérogènes. L'urgence est d'inverser la tendance actuelle où, comme par un phénomène de compensation, les autorités publiques sur-contrôlent l'architecture de façon tatillonne au centre des villes,

et agissent de manière aveuglément normative dans la périphérie, abandonnant au bon vouloir du privé leur responsabilité première en matière de continuité et d'accessibilité de l'espace public. Maintenir la diversité des acteurs et leur capacité de coproduction à l'intérieur de règles simples est un enjeu majeur. Il ne s'agit pas d'opposer à la VF (ville franchisée) la VO (ville originelle), mais une ville métissée (VM), régie par des règles urbaines minimales, quoique rigoureuses, en vue de constituer un espace public continu, accessible, varié et partagé.

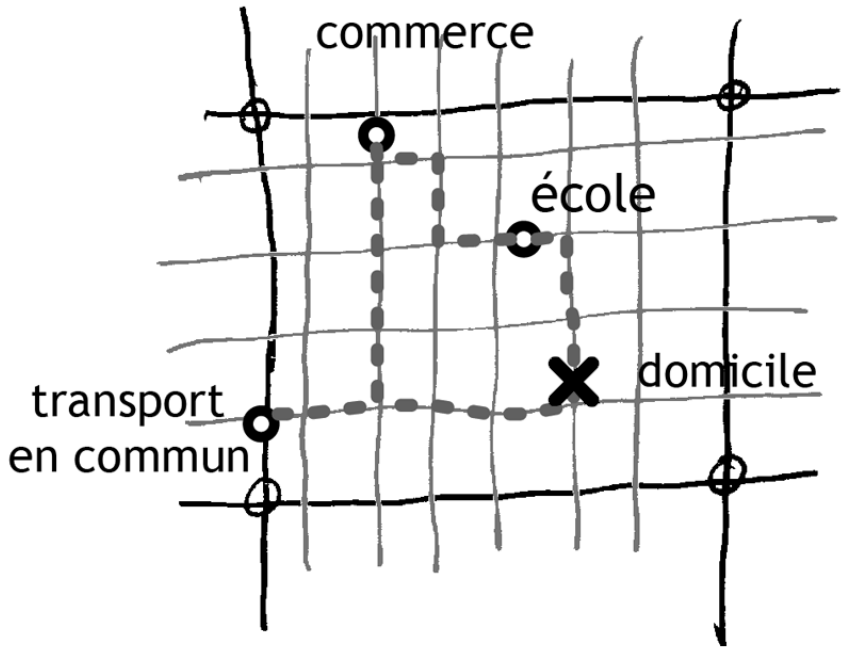
Pour atteindre les objectifs recherchés par beaucoup d'une moindre dépendance automobile dans la vie quotidienne (accès à l'école, aux transports en commun, aux commerces de proximité par des déplacements doux) et créer une offre foncière plus diversifiée, il faut aujourd'hui opposer « la ville passante », réticulaire, composée par une hiérarchie viaire connectées aux voies existantes à « la ville franchisée » au sens domanial du terme, telle qu'elle se constitue majoritairement aujourd'hui en périphérie d'environnements sécurisés et dans les centres à partir de plans de circulation ségrégatifs.

Ces derniers ne peuvent être combattus à partir d'un seul discours idéologique sur les méfaits de l'entre-soi ou par la dénonciation des illusions du tout-sécuritaire. L'expérience montre qu'il faut davantage faire la démonstration, schémas et projets à l'appui, aux élus, électeurs, usagers et professionnels que les enclaves programmées – et elles ne se limitent pas, loin de là, aux produits résidentiels type *gated-communities* – ont des conséquences directes sur la vie quotidienne et les contraintes de déplacements des usagers riverains actuels ou futurs. En effet, ces dispositifs obligent à des parcours considérables de contournement pour accéder aux services quotidiens. Or, les exclus économiques et générationnels de l'automobile sont et seront de plus en plus nombreux du fait de la démographie et du coût de l'énergie.

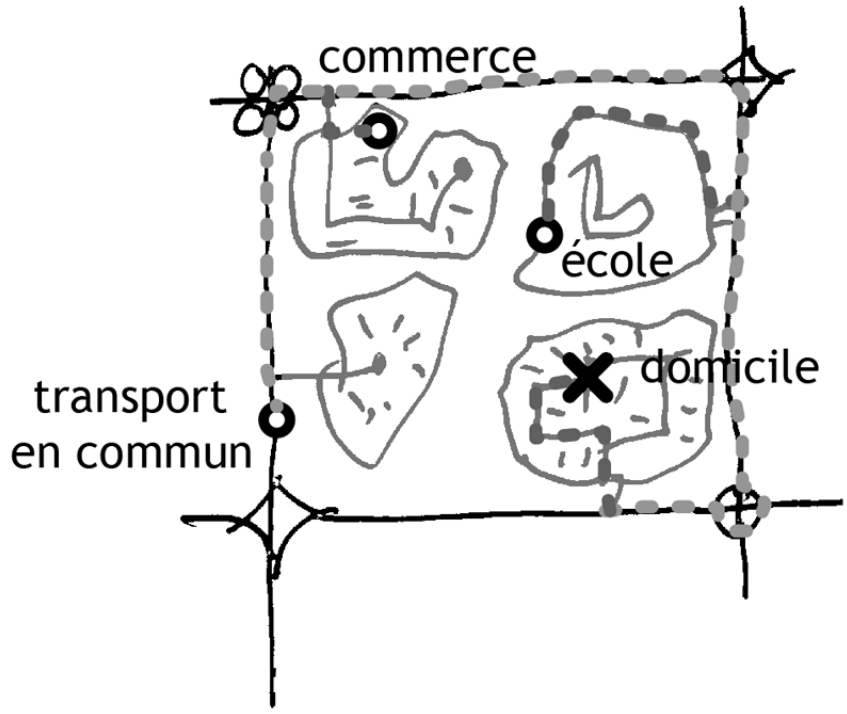
Enfin, soyons clairs : il faut amender la loi « Solidarité et renouveau urbain » (SRU) et obliger les communes à inscrire dans leurs Plans locaux d'urbanisme (PLU) les tracés des voies secondaires, si l'on ne veut pas voir l'urbanisation se faire à partir de voies rapides et d'un Meccano de giratoires qui joue comme autant de diffuseurs d'urbanisation à vau-l'eau.

RÉSUMÉ

Pour atteindre les objectifs d'une moindre dépendance automobile dans la vie quotidienne (accès à l'école, aux transports en commun, aux commerces de proximité) et créer une offre foncière plus diversifiée, il faut opposer « la ville passante », réticulaire, composée par une hiérarchie viaire connectée aux voies existantes à « la ville franchisée » au sens domanial du terme, telle qu'elle se constitue majoritairement aujourd'hui à partir d'environnements sécurisés. Ces derniers ne peuvent être combattus à partir d'un seul discours idéologique sur les méfaits de l'entre-soi ou par la dénonciation des illusions du tout-sécuritaire. L'expérience montre qu'il faut faire la démonstration aux élus, électeurs, usagers et professionnels que les enclaves programmées – et elles ne se limitent pas, loin de là, aux produits résidentiels type gated-communities *– ont des conséquences directes sur la vie de la cité car ces dispositifs obligeant à de considérables parcours de contournement pour accéder aux services quotidiens.*



La ville passante ou une moindre dépendance automobile et une offre foncière plus diversifiée.



La ville « franchisée » ou le développement d'« environnements sécurisés », la dissolution de l'espace public, l'enclavement foncier et la dépendance automobile.