

Avant d'entamer l'étude de ces différents aspects, il convient de clarifier, au préalable, quelques questions tant de vocabulaire que de méthodes. Questions qui resurgissent de manière récurrente tout au long de cet ouvrage.

FRANCHISÉE

Le titre de « La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine » a été préféré à d'autres, tels « La ville mondialisée », « La ville sectorisée », « De l'îlot au secteur » ou, plus simplement, « La ville d'aujourd'hui » pour son sens double. 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 le 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. Même si les franchises, au sens strictement juridique du terme, ne représentent qu'un pourcentage relativement modeste du réseau commercial actuel, elles sont pourtant omniprésentes.

Mais surtout nous intéresse le second sens, celui de « franchises territoriales », de « franchises domaniales ». Le terme franchise s'identifiait au Moyen Âge à l'idée de territoire libre, faisant l'objet d'une exception juridique et politique : « les franchises d'un pays, d'une ville, les droits que possède un pays, une ville et qui limitent l'autorité souveraine » (Littré). Cette définition paraît résumer au mieux la situation contemporaine. Avec la montée en puissance du néo-libéralisme, 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 conditions. On pourrait même élargir aux villes globales la notion de ville franchisée, comme l'a fait récemment Saskia Sassen¹, dans la mesure où « ces villes à l'échelle mondiale créent - pour les capitaux, les professionnels, les immigrants, les hommes d'affaires - des géographies transfrontalières qui évitent en partie l'étatisation ». Ainsi, la franchise, dans son double sens, illustre parfaitement les nouveaux partages entre public et privé dans l'organisation urbaine. Le Moyen Âge n'est pas loin - 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.

SECTEUR

Le terme de secteur appartient à de nombreuses disciplines : géométrie, géographie, administration... jusqu'à la « psychiatrie de secteurs ». Christian Devillers a insisté sur l'importance du phénomène de la sectorisation des disciplines et des réseaux dans l'aménagement². Importance qui rend de plus en plus difficile tout projet fédérateur. Sans sous-estimer l'ensemble de ces forces centrifuges, il apparaît cependant nécessaire d'insister et de décrire les logiques autoroutières qui maillent, irriguent et découpent les territoires. Elles semblent en effet surdéterminantes en matière de paysage, d'aménagement urbain, de valeurs foncières.

C'est pourquoi le terme secteur est ici rattaché à l'« urbanisme de secteurs » (voir chapitre 1) tel qu'il a été défini par Le Corbusier à la fin des années quarante, proche de la *motorway box* des urbanistes britanniques des années cinquante. Le Corbusier définit le secteur comme un périmètre bordé de voies réservées

¹ Saskia Sassen a fait remarquer récemment que les villes globales offraient, elles aussi, un terrain particulièrement propice aux pratiques de non-droit, « dans un contexte où le pouvoir est de plus en plus privatisé, mondialisé et insaisissable ». Voir « Des villes au-delà de l'État », *Libération*, 28 juillet 2003.

² Christian Devillers, *Le projet urbain*, coll. « Mini PA », Paris, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, 1994.

Christian Devillers, « Y a-t-il un projet dans la ville ? », *Cahiers de la recherche architecturale*, no 32-33, Marseille, Parenthèses, 1993, p. 169.

exclusivement aux circulations mécaniques, les V3 : « Elles n'ont pas de trottoir, aucune porte de maison ou d'édifice n'ouvre sur elles, des feux de couleur régulateurs sont disposés tous les 400 mètres, permettant ainsi aux véhicules une vitesse considérable. La V3 a pour conséquence une création moderne de l'urbanisme : le secteur³. » Le secteur marque donc de manière décisive, et dès l'origine, une rupture d'échelle de la maille urbaine, du rôle de la voirie, de la dimension des programmes. Tout au long de l'ouvrage, il est observé combien ces changements (retournement de l'îlot, accroissement des vitesses et de la dimension de la maille) vont en s'accroissant.

PÉRIPHÉRIE

Qui dit périphérie suppose un centre. Nombreux sont ceux qui considèrent que l'urbanisation généralisée du territoire relève aujourd'hui de différentes centralités plus ou moins complémentaires (y compris un espace domestique introverti sur la maison et la voiture). Mais le terme de périphérie a été conservé parce qu'il semble que, pour peu que l'on se donne la peine d'analyser la forme des villes françaises contemporaines, le modèle radioconcentrique demeure très prégnant, y compris dans les grandes agglomérations. Les nouvelles centralités n'apparaissent pas du même ordre et ne parviennent ni à effacer ni à se substituer à l'ensemble des fonctions, y compris symboliques, du centre historique. Elles ne paraissent pas davantage capables de produire une image globale, quantitativement différente, de la ville. Même sous les termes de communauté urbaine ou d'agglomération, la très grande ville, unitaire et radioconcentrique, reste un modèle d'analyse pertinent. Les effets, souvent mécaniques, des radiales et des noeuds continuent à structurer les réseaux routiers suivant des dérives et des recompositions constantes.

Alors, « rien de nouveau sous le soleil », comme l'affirmait Aldo Rossi⁴ ? Ce changement d'échelle change-t-il la nature des choses, selon le principe romain rappelé par Leonardo Benevolo⁵ ? La quantité, chère à Rem Koolhaas, est-elle devenue la seule qualité repérable d'un monde moderne submergé par les images, l'accumulation et la répétition ? Et sommes-nous aujourd'hui entrés dans le règne de la « topologie », sous l'empire de la géométrie routière et des phénomènes de *hubs and spokes* (moyeux et rayons), comme d'aucuns le pensent ?

Toutes ces remarques sont absolument justes. Mais les noeuds du réseau, les échangeurs, les macrosystèmes technologiques des mégapoles ou les visions satellitaires ne sont-ils pas principalement les faces émergées de l'iceberg ? Point n'est besoin d'hypertrophier l'importance des phénomènes de congestion des réseaux, conséquence d'un processus dynamique qui relève, lui, au contraire, de la dé-densification des périphéries. Les points de congestion multimodaux, même importants, doivent visiblement être davantage considérés comme des exceptions. Ils sont, en quelque sorte, les nouveaux monuments de la convergence logistique dans un contexte distendu d'étalement et de vitesse.

PÉRIURBAIN

Les trois termes de *périurbain*, *rurbain*, *suburbain* font florès dans les textes consacrés aux périphéries. Quelques définitions suffiront.

Périurbain : cet adjectif a été retenu par l'Insee pour définir « des aires urbaines : ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine offrant au moins 5 000 emplois et qui n'appartient pas à la couronne périurbaine d'un autre pôle urbain) ».

³ Le Corbusier, *L'urbanisme des trois établissements humains*, Paris, Éditions de Minuit, 1959, p. 48.

⁴ Aldo Rossi, *L'architecture de la ville (L'architettura della città)*, 1966, Paris, Éditions de L'Équerre, 1981.

⁵ Leonardo Benevolo, *Histoire de la ville (Storia della città)*, 1975, Marseille, Parenthèses, 1983.

Rurbain : le mot est apparu comme terme générique dans les années soixante-dix pour définir le grignotage de la campagne par la ville⁶ : l'étalement des bourgs et des villages français avec le maintien d'activités agricoles.

Suburbain : ce terme décrit, d'après Gabriel Dupuy⁷ un territoire où résident des personnes qui peuvent, en profitant de l'automobile ou de transports en commun efficaces, déplacer leur lieu de résidence à bonne distance des centres-ville : les cités-jardins, les villes nouvelles d'Angleterre ou de la région parisienne, mais surtout les *suburbs* des États-Unis en constituent les exemples types.

QUESTIONS DE MÉTHODE

Le collage, la théorie des fractales en physique, le cinéma ou la musique contemporaine sont aujourd'hui fréquemment invoqués pour décrire une urbanisation supposée incontrôlée, générique et donc « indescriptible » par la cartographie et l'analyse spatiale. Sans doute, de telles comparaisons aident à interpréter à de très grandes échelles, à figurer, ou à métaphoriser⁸. Mais lorsqu'il ne s'agit plus seulement d'interpréter des images de la ville mais de la « travailler » in situ, il devient difficile de s'abstraire des dynamiques foncières et financières qui la produisent. Il faut alors des outils disciplinaires spécifiques pour mesurer les écarts qui la régulent, les règles, les sites et les situations qui la contraignent.

La recherche urbaine contemporaine se fonde avant tout sur l'analyse statistique des états. Elle continue à raisonner en termes de pôles, de « tâches », mesurant les écarts entre périodes de recensement, « lissant » les cartes ; elle définit les aires urbaines en fonction des pratiques (domicile/travail ...). Elle discute, par exemple, de la pertinence de la théorie des lieux centraux dans l'économie globalisée à l'ère des nouvelles technologies⁹.

Pour notre part, nous voudrions plutôt partir des dynamiques territoriales, de l'articulation entre tracés, voiries, foncier et règles d'édification, bref, de ce qui structure les modes de production de la ville et qui, en retour, permet d'agir sur eux. Il faut commencer, comme le rappelle Jean-Loup Gourdon, par traiter de la question des voies, de leur hiérarchie et de leurs rôles¹⁰. Car ce sont elles, notamment les voies rapides urbaines, qui, selon leurs profils, l'interdistance entre les échanges, les vitesses autorisées ou pratiquées, orientent ou désorientent l'usager, induisent ou découragent tel ou tel type d'activité et tel ou tel type d'habitat. Surtout, elles rendent plus ou moins accessible, ouverte ou passante la relation entre les réseaux et les territoires. En conséquence, il s'agit de comprendre une mécanique. Dans les années soixante-dix, les pionniers de l'analyse urbaine en Italie ont commencé à appréhender des phénomènes urbains jusque-là simplement qualifiés de pittoresques ou de spontanés. La naissance de la ville historique restait attribuée à la seule fantaisie de « villes sans architecte ». Il faut en finir avec cette idée que les villes ou le foncier, de façon plus tangible, sortent de terre tout seuls. Ils résultent, au contraire, de rapports de force politiques, de visions idéologiques, de cultures techniques. Plus ou moins consciemment, des modèles circulent. Le plus souvent, ils sont copiés-collés, transformés, détournés, appauvris, améliorés. Il n'en reste pas moins qu'ils sont décidés et dessinés. Voilà qui peut, si ce n'est doit, être mis en évidence.

⁶ Gérard Bauer et Jean-Michel Roux, *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, Le Seuil, Paris, 1976; Francis Beaucire, «La déconcentration urbaine: de nouveaux besoins de déplacement», *Transports urbains*, n°56, juillet-septembre 1985.

⁷ Gabriel Dupuy, *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos, 1995.

⁸ Colin Rowe, *Collage City (Collage City)*, 1978), Paris, Éditions du Centre Georges-Pompidou, 1993; Stefano Boeri, « Eklektische Atlanten. Vier mögliche Blicke auf die Stadt », *Daidalos*, n°69-70, Gütersloh, Bertelsmann, 1998, p. 102; Manuel Gausa, in *Operative Lands*, colloque de La Rochelle, 2000; Xaveer De Geyter, *After-Sprawl. Research for the Contemporary City*, Rotterdam, Nai Publishers/De Singe, 2002 ; Mario Campi, Franz Bucher et Mirko Zardini, *Annähernd perfekte Peripherie, Glattalstadt/Greater Zurich Area*, Birkhäuser, Bâle, 2001 ; Kees Christiaanse et Angela Mensing (dir.), *Suburbia in Holland, Vinex-Standort Arnhem*, ISA Buch n°2, Institut für Stadtebau und Architektur an der Technischen Universität, Berlin, 1997.

⁹ Marie-Claire Robic, «Walter Christaller et la théorie des lieux centraux», in *La ville des sciences sociales*, ouvr. coll. sous la direction de Bernard Lepetit et Christian Topalov, Paris, Belin, 2001. Voir aussi les discussions sur le modèle christallérien dans Pierre Frankhauser, *La fractalité des structures urbaines*, Paris, Anthropos, 1994; Jean Ollivro, *op. cit.*; Denise Pumain, « Le devenir des villes et la modélisation », in *Qu'est-ce que la société?*, vol. 3, Paris, Odile Jacob, 2000, p. 181.

¹⁰ Jean-Loup Gourdon, *La rue: essai sur l'économie de la forme urbaine*, Paris, Éditions de l'Aube, 2001.

Pour saisir et étudier la croissance urbaine des trente-cinq dernières années, trois entités omniprésentes de la périphérie nous ont principalement intéressé : les infrastructures routières, l'urbanisme commercial et entrepreneurial, les ensembles de maisons individuelles¹¹. Pour analyser leurs interactions, il a semblé nécessaire de croiser, dans un premier temps, travaux cartographiques, enquêtes de terrain, entretiens et modèles. En cela, nous avons voulu tester sur ces territoires les outils de l'analyse urbaine apparus en Italie, en Espagne et en France notamment dans les années soixante, au détriment de l'analyse anglo-saxonne. Tracés, voiries, découpages du sol, règles d'édification, rapports public-privé.... représentent les objets privilégiés de la recherche et des observations ou annotations cartographiques.

¹¹ Dans le cadre du contrat de recherche financé par le PUCA, nous avons rencontré nombre de responsables de l'urbanisme privé: des directeurs du développement, des responsables de sites ou des créateurs d'un produit significatif de leur groupe. Parallèlement, nous avons interrogé des responsables des méthodes routières de l'État (Certu, DDE, Direction des routes). Des entretiens avec des représentants de la promotion immobilière, des géomètres et des architectes ont complété nos visites et permis des études de cas. À chaque fois, nous avons tenté d'énoncer, de manière concrète, les logiques particulières des principaux acteurs de l'urbanisme des périphéries contemporaines. Il semblait nécessaire d'explicitier les motivations des différents acteurs, pour mieux comprendre où et comment les intérêts de ces partenaires occasionnels ou réguliers divergent et convergent. Cela a permis de mieux cerner ainsi, non seulement l'état des lieux, mais aussi les points forts et les points faibles du dispositif actuel. Familiers des services publics d'aménagement routier et souvent issus des mêmes écoles et des mêmes corps, ils sont souvent apparus sur la défensive à propos des questions d'architecture, et inquiets de la fuite en avant financière de leurs groupes. Ces interlocuteurs ont été, pour les infrastructures, MM. Dumontier, Gallety et Thon (Certu); pour l'urbanisme commercial, MM. Beghin (Ségécé), Cattani (UGC), Danès (McDonald's), Lestienne (Décathlon), Luttmann (Accor), Pazoumian et Delabarre (Bérénice), Petitprez (Immochan), Sadoux (GEB) et Vaquier (Ikea); pour les maisons individuelles, MM. Lamaison (géomètre) et Pignol (UNCMI), ainsi que les étudiants à l'ENPC (mastère Amur) du groupe K.A.R.L.S. Lors de nos enquêtes, à des degrés divers, nous avons profité de l'aide de vieilles et de nouvelles connaissances: à Bordeaux, MM. Bergeron, Cuiller, Parin, Rigaudy; à Caen, MM. Rabec et Schneider; à Chartres, M. Besné; à Hérouville-Saint-Clair, M. Kendingi.