HAL
open science

Histoire des villes

Daniel Pinson D. Pinson

To cite this version:

Daniel Pinson D. Pinson. Histoire des villes. Jean-Marc Stébé, Hervé Marchal. Traité sur la ville, PUF, p. 41-89, 2009, Sociologie urbaine, 978-2-13-056233-7. hal-01131514

HAL Id: hal-01131514

https://hal.science/hal-01131514v1

Submitted on 16 Mar 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

HISTOIRE DES VILLES
par Daniel Pinson
(J.-M. Stébé, H. Marchal (Ed), 2009, *Traité sur la ville*, Paris : PUF, Chapitre I, p. 41-89)

La ville est une vieille dame au chevet de laquelle bien du monde s'est penché : sa « fin » ou sa « mort » ont fait couler beaucoup d'encre. Mais il s'agissait souvent moins de sa disparition que de sa ressuscitation. Ainsi "Le Règne de l'urbain et la mort de la ville", un article de Françoise Choay pour le catalogue de la grande exposition *La Ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*, fut suivi d'un enchaînement de discussions théoriques inépuisables. Quelques années plus tard, l'entrée dans le troisième millénaire permit à l'ONU (Organisation des Nations Unies) et à ses organes de collecte numérique de souligner le passage d'un millénaire encore rural à un millénaire marqué par le basculement vers l' « urbain généralisé ». Cette comptabilité frappe l'esprit mais il n'échappe à personne que ses fondements sont bien fragiles. Les Etats qui fournissent les chiffres établissent le seuil qui sépare les villes et les campagnes à des niveaux qui peuvent aller du simple (2 000 hts comme la France) au quintuple (10 000 hts comme l'Espagne). Dans un pays comme l'Inde, qui participe encore de la diagonale séparant le monde rural de l'Afrique et de l'Asie du monde urbain de l'Amérique et de l'Europe occidentale, la densité de population réunie dans une suite ininterrompue de villages contigus remet en cause la distinction faite entre les 40 % d'urbains et les 60 % de ruraux, et c'est bien plus la disparité des niveaux de vie qui fait sens dans la ségrégation de ces populations que le seuil d'agglomération.
La distinction entre la ville et la campagne a longtemps marqué la représentation des territoires et fortement structuré la pensée politique et urbaniste du XIXe siècle qui l'a interprétée comme une opposition au moment où l'industrie, surtout en Grande Bretagne, a brutalement vidé la campagne de ses paysans pour les réduire à l'état de « prolétaires », et faire des villes les « cours des miracles » que dénonçait déjà Victor Hugo. Le projet de ce siècle de la première industrie consista à vouloir supprimer cette opposition, projet contenu aussi bien dans la cité-jardin de Ebenezer Howard que dans la théorie de Cerda, l'ingénieur-urbaniste de l'extension de Barcelone. Ce dernier tenta de faire adopter, au milieu du siècle, un concept qui soit suffisamment général, celui d'*urbe*, pour définir ce que l'ONU appellera par la suite un « établissement humain ». Alors que les sociétés antérieures n'avaient cessé de vouloir sédentariser les groupes humains en les ancrant dans des lieux bien installés dans leurs limites, Cerda fut parmi les premiers qui, dans les années 1860, prirent la mesure des effets du mouvement sur l'organisation de la ville : sa conception de la ville formée de voies et d' « intervoies », comme il appelle les îlots construits, annonce cette société machiniste que Le Corbusier se proposa de penser avec la Charte d'Athènes. Si la ville reste aujourd'hui une installation, elle vit peut être moins dans la relation à son territoire environnant, à son « économie-monde » chère à Fernand Braudel (1990), que dans sa relation à d'autres villes, proches comme lointaines. Le « réticulaire » a ainsi désormais supplanté, comme l'a remarqué Gabriel Dupuy (1986), l' « aréolaire ».
Si l'on fait remonter la ville à ce berceau de l'urbain qu'a été la Mésopotamie (la mythique Babylone, et Ur avant elle), soit environ 3 000 ans avant notre ère, la ville est sans doute un mode d'existence récent dans le temps d'une humanité dont la fixation par et pour l'agriculture remonte à quelque six millénaires. Cette histoire reste pourtant délicate à distribuer étant donné la nature complexe de la ville, à la fois *urbs* et *civitas*, structure matérielle et société humaine, et si la socio-économie et les « mentalités », donc les représentations, ont pu avoir raison de l'événementiel, on en reste à une histoire trop liée à une approche ethno-occidentale. On n'aura ici que la conscience d'en dépendre sans pouvoir s'en affranchir véritablement. Au moins la relation à la forme matérielle ne sera-t-elle pas systématiquement soumise à la périodisation historienne classique. Pour le dire autrement, lorsqu'il en sera question, la définition de la ville comme haussmannienne n'aura pas moins de légitimité que la définition de la ville comme industrielle. La ville est en effet, à l'image de Venise, un entrelacement, au même lieu, de productions historiques réalisées en des époques différentes et qui parfois ont réinterprété, pour des temps nouveaux, des modèles propres à des productions antérieures. Ce sont ces histoires en dialogue, comme sociographies historiques, à la manière de Norbert Elias (1969), ou comme « romans vrais », à la manière de Paul Veyne (1970) que nous écrirons ici.

Apparition et création des villes
Avec six milliards d'habitants sur la planète et l'estimation d'une moitié de cette masse humaine rassemblée dans les villes, on peut penser que la formation de villes est achevée et que le mouvement d'urbanisation est bien plus celui de leur extension que celui de créations nouvelles. Mais bien des experts comme des décideurs considèrent aujourd'hui que la meilleure maîtrise d'un développement de l'humanité, dont on ne voit pas bien la diminution démographique, consiste, à part l'éventualité pas complètement saugrenue d'une diaspora interplanétaire, en la création de villes nouvelles. Antienne déjà entendue qui a donné, au lendemain de la seconde guerre mondiale, la création de nombreuses villes nouvelles, Basildon et bien d'autres en Angleterre, Nowa Huta en Pologne, Chandigarh en Inde et Brasilia au Brésil, etc. Elles ne sont souvent que des satellites et la disponibilité de la planète en lieux sublimes, pour la création des nouveaux établissements humains, se fait

sans cesse plus rare. Nous verrons en quoi la rareté des « lieux de génie » confèrent aux villes déjà crées un « génie du lieu » qui participe aussi de la grandeur de leur destinée et de la puissance de leur rayonnement.

La séparation de l'artisanat et de l'agriculture

La ville trouve son origine en Mésopotamie au cours du quatrième millénaire avant notre ère, au moment où l'abondance des récoltes de céréales libéra des bras pour d'autres activités que celles qui garantissaient la survie de la jeune humanité. Cette évolution semble concerner toutes les sociétés à un moment ou à un autre, comme en attestent les travaux ethnologiques, selon un rythme et des modes qui diffèrent en fonction d'un contexte écologique qui peut s'avérer déterminant. Les sociétés « froides », où l'existence est vécue comme la succession de cycles répétitifs, deviennent des sociétés « chaudes » dont le développement engendre les prémisses d'une conscience historique. Comme l'avait fait remarquer Marx, qui se passionnait pour cette question en faisant dialoguer Hérodote et Morgan, la séparation de la ville et de la campagne coïncide avec une première division du travail séparant l'agriculture de l'artisanat. Ce que l'on faisait autrefois en complément de la chasse ou de la culture, pour conserver sommairement une nourriture toujours trop rare, on put le faire à plus grande échelle et pour des périodes plus longues, en confiant ces activités à des corps de métiers spécialisés, fabricants d'instruments pour la culture ou de récipients pour la conservation des produits récoltés. L'amphore et d'autres poteries, outils de conservation, devinrent bientôt des moyens de mesure, de transport et d'échanges entre populations urbaines et rurales d'un même territoire et entre populations urbaines de contrées différentes.

La production et surtout l'échange supposèrent dès lors l'existence d'un lieu, la ville et son marché, et celle d'une organisation des hommes, la cité, communauté de ceux qui vivent en ville. De « mécanique » la société humaine devint « organique », pour reprendre des notions chères à Durkheim, et adopta l'ordre ternaire (guerriers, prêtres et producteurs) mis en évidence par Georges Dumézil (1968) pour les sociétés indo-européennes, qui n'est pas sans présenter un certain caractère d'universalité.

Car la fabrication et le commerce, en même temps qu'ils voient augmenter le nombre et la circulation des produits, donnent naissance à des inégalités dans leur distribution, source de tensions et de conflits, au sein de la cité comme en dehors d'elle, que différents types de pouvoirs vont devoir contrôler : théocraties, oligarchies, monarchies, démocraties, etc.. Le pouvoir est souvent aux mains d'une caste noble qui s'appuie sur un corps de prêtres et une armée de guerriers pour contrôler une masse de producteurs, urbains et ruraux. L'organisation de la ville traduit cette structuration qui donne une place centrale au palais et au temple. La mythique Babylone, dont les récits (en particulier la description d'Hérodote) comme les fouilles archéologiques permettent de se faire une idée relativement précise (Jean-Claude Golvin, 2003), a comme centre la fameuse Tour de Babel que jouxtent les palais royaux et leurs jardins suspendus. Une voie processionnelle centrale lie cet ensemble à la cité pour y guider les cérémonies majeures. Un double système de clôture protège la ville : une première enceinte protège la partie centrale, celles des sanctuaires et des palais, et, une seconde, extérieure, contient le reste de la ville qui, à son apogée, ne couvrait pas moins de 1 000 ha. L'enceinte, ligne de défense circulaire, est tenue et entretenue par l'ordre militaire : celui-ci assure à la fois l'ordre interne d'une société que le travail et les échanges ont divisée techniquement et socialement, et protège cette société dans son ensemble contre les menaces réelles ou supposées d'« autres » venus d'un lointain « ailleurs », que les Romains nommeront « barbares ». La ville prend ainsi une configuration qu'elle conservera tout le long des deux ou trois millénaires qui précèdent notre ère et les deux qui la suivront. Le hiéroglyphe égyptien signifiant la ville en donne une représentation schématique saisissante : un cercle également divisé par deux diamètres.

Les rites de fondation

L'origine des villes se situe, pour les plus anciennes et les plus prestigieuses, dans les nimbes de sociétés que nous pourrions dire tièdes, entre mythes et histoire. Cependant le développement historique réel de la ville ne la dispense pas pour autant, encore aujourd'hui, de repenser son histoire et de fabriquer des fictions qui en reconstituent sinon l'origine, en tout cas des épisodes enfouis dans la mémoire collective. « Gangs of New York » de Martin Scorsese (2002) exprime avec les moyens de la fiction cinématographique un affrontement dual, entre ceux de l'intérieur (les natifs) et ceux de l'extérieur (les Irlandais) qui n'est pas sans rappeler l'un des mythes de la fondation de Rome (-753) : l'exécution par Romulus de Remus, coupable d'avoir enfreint la limite sacrée du territoire de la Cité (*Pomoerium*) que venait de tracer son jumeau. Certains aspects de ce rite de fondation, emprunté aux Etrusques, nous donnent à comprendre le sens de la forme urbaine caractéristique de la ville close qui s'imposera jusqu'à la fin du XIXe siècle. Le soc de la charrue, *urbum*, tiré par deux génisses blanches dont le mouvement place la droite de l'acteur à l'intérieur du cercle en train d'être tracé, définit la limite d'un lieu circulaire, protégé et protecteur, et le sépare d'un extérieur sans limite, exposé, « sinistre », situé à gauche (*sinistrum* en latin) du cercle magique, microcosme que Romulus vient de symboliser. A quatre occasions Romulus a soulevé la charrue pour laisser l'emplacement des portes. Au centre de cette limite circulaire, un lieu élevé, le Capitole, associé à une fosse, *mundus*, définit un axe virtuel qui relie la terre au ciel. Il rencontre la croisée des axes horizontaux qui, par *cardo* et *decumanus*, inscrivent l'orientation de la ville dans

la course de l'astre solaire. La ville n'est donc en rien une figure arbitraire ; elle est un microcosme qui reprend une figure pré-aristotélicienne de la terre : celle d'un disque placé dans la sphère cosmique.
Le rite de fondation s'appuie sur des récits d'événements historiques réinterprétés par les premières dynasties qui, tout en légitimant leur pouvoir, fixent des règles pour la vie de la cité. La création de villes plus contemporaines procède de la même manière mais l'origine historique de l'acte de fondation, son inscription dans une histoire instituée comme savoir - ou prêt de l'être - conduit à rendre plus précis les circonstances et le sens de cette création. L'histoire de la ville américaine de Philadelphie, dont le nom est en soi tout un symbole, est instructive à cet égard. Fondée par le Quaker William Penn en 1682, sur les bords du fleuve Delaware, le territoire qu'elle occupe résulte, en vertu des exigences morales que se fixait la communauté religieuse à laquelle appartenait Penn, non d'une spoliation mais d'une cession monnayée d'une partie de leur territoire par les indiens Delaware établis dans cette région. Un bas relief, exécuté par le sculpteur français Nicholas Gavelot[1] sur la Rotonde du Capitole de Washington et inspiré par le thème du bon sauvage et du bon quaker des *Lettres philosophiques* de Voltaire (1734), donne une représentation parfaitement édifiante de cette « autre » Amérique que des circonstances plus récentes ont mieux mise en lumière. Là aussi la fondation de la ville s'effectue dans un rapport à l'autre qui est potentiellement conflictuel. C'est précisément la voie pacifique de Penn qui est mise en exergue dans la série de bas relief du Capitole représentant cette « question indienne » posée aux colons et les rapports de violence sur lesquelles elle a traditionnellement débouché. Ici s'édifie le début d'un récit qui met Penn au milieu de ces hommes ayant donné aux droits démocratiques la place qu'ils ont dans la constitution américaine. Le plan esquissé par Penn pour implanter Philadelphie reprend précisément le plan en damier qui, en offrant une équipartition de l'emprise urbaine, exprime une vision géométrique et démocratique de la ville, héritée de la démocratie athénienne. Cette représentation de l'ordre urbain comme idéal de son urbanisme hante depuis longtemps l'Occident et Henri Lefebvre (1970) a bien eu de la difficulté à en faire admettre le présupposé spatialiste. Souvent considéré comme une émanation de l'ordre colonialiste imposé par l'Empire Romain en expansion, il est bien plus, comme l'a démontré le grand helléniste Jean-Pierre Vernant (1965), une tentative de traduction spatiale du régime démocratique que s'est donnée la cité antique d'Athènes à l'aube de son rayonnement.

Le pouvoir, entre dynasties tribales et démocratie
Dans son étude sur l'espace et la politique en Grèce ancienne, Jean-Pierre Vernant (1965) montre comment Clisthène, un réformateur et homme politique du VIe siècle avant notre ère a défait l'ancien système de gouvernement qui concentrait le pouvoir aux mains de douze grandes familles nobles, et comment il y a substitué un mode totalement nouveau regroupant les citoyens libres de la Cité en dix Dèmes disposant de droits politiques identiques indépendamment de la position hiérarchique et économique des tribus. Ainsi s'institue une nouvelle norme dans la vie de la Cité, l'*isonomia*, l'égalité en droit des citoyens, qui subsume leur condition socio-économique. Elle a sa correspondance dans le monde physique, la *summetria*, et il y est fait recours pour penser l'organisation de la ville en îlots réguliers disposés sur une trame orthogonale. Vernant montre comment cette égalité formelle des droits s'est par la suite dégradée car incapable de surmonter les inégalités existant à d'autres niveaux que politique. *La République* de Platon propose alors, après le siècle d'or de Périclès (Ve siècle après notre ère), un autre système fondé sur l'idée non plus d'égalité mais de proportion ; celle-ci était censée apporter remède aux contradictions insurmontables que rencontrait la société et qui minaient son équilibre social. Comme le dit J.-P. Vernant : « [La notion de proportion] justifie une conception hiérarchique de la cité en même temps qu'elle permet de voir dans les institutions de la *Polis* l'image « analogique » d'un ordre supérieur à l'homme, cosmique ou divin ». La représentation de la Cité qui avait évolué de telle sorte que l'Agora, comme élément de centralité politique, avait supplanté l'Acropole, lieu dédié aux divinités, se trouve remise en cause par la conception nouvelle de Platon : elle restaure une vision aristocratique de la Cité qui redonne la suprématie, dans l'ordre urbain, à l'Acropole. Cette notion de proportion trouve également son équivalent géométrique, l'*harmonia*, fondée sur la conciliation des contraires que le grand philosophe, issue de l'aristocratie athénienne, a tenté d'argumenter dans son *Timée* : « Il n'est pas de meilleur lien que celui qui de lui-même et des choses qu'il unit fait un seul et même tout ». Son expression géométrique engendre le fameux Nombre d'or que redécouvriront plus tard les néoplatoniciens de la Renaissance, et plus récemment encore Le Corbusier qui en fit le rapport fondant son système de mesures du Modulor. A une organisation urbanistique de la cité qui met au centre d'un damier d'îlots identiques l'Agora, lieu de l'expression de la démocratie, du *logos*, se substitue, à partir de l'éminence de l'Acropole, une vision radioconcentrique de la ville à laquelle Platon tente d'appliquer le principe d'*harmonia*. Le territoire de la Cité est redistribué aux douze grandes familles athéniennes et chacune d'entre elles trouve, dans l'emplacement respectif des maisons du centre et de la périphérique, l'application du principe de proportion : plus la maison de campagne est proche de l'enceinte, moins la maison du centre l'est de l'Acropole.

[1] http://xroads.virginia.edu/~cap/PENN/pncap.html

Spéculation étonnante, qui n'est pas sans rappeler que, aujourd'hui encore, une des mesures de la ségrégation reste celle de l'éloignement à la centralité et que la conciliation de l'égalité formelle des droits politiques avec la justice économique reste une « quadrature du cercle ».

Génie des lieux, le port et le pont

A maintes occasions il est apparu que la création de la ville, œuvre d'une communauté d'hommes, ne prenait consistance que dans le cadre d'un milieu physique propice à sa naissance puis à son développement : le bassin d'un fleuve dont les alluvions augmentent la production de céréales permet de libérer des bras pour les occuper à d'autres tâches. On voit ici le rôle essentiel que joue l'eau dans la formation de n'importe quel établissement humain : c'est un lieu commun de le dire. Mais il est moins banal de dire la fonction sacrée que joue la source dans la fondation de la ville. Le fait est mis en évidence avec plus de netteté dans les villes qui ne sont pas établies à l'embouchure d'un fleuve, entre terre et mer ou océan : les villes d'Aix lui doivent leur nom : Aix-la-Chapelle en Allemagne comme Aix-les-Bains en France. Mais, au-delà de sa nécessité vitale, l'eau des cours comme des grandes étendues constitue à la fois une ressource et un obstacle que l'homme a instrumentés pour ses activités d'échanges à travers ces figures fondamentales que sont le port et le pont. A bien y regarder, rares sont les villes qui ne sont ni du genre port, ni du genre pont.

Certes, les premières cités se sont édifiées dans les vallées fertiles, mais c'est aussi autour d'un réservoir halieutique, à la fois grand et finalement très petit en regard de la dimension planétaire, que se sont développés les hauts niveaux de civilisation de l'Antiquité. Athènes ne serait rien sans Le Pyrrhée construit par Hippodamos de Milet, pas plus que Rome sans Ostie, même si les empereurs romains ont équilibré leurs conquêtes terrestres et maritimes, comme l'avait fait auparavant Alexandre le Grand, fondateur de la grande Alexandrie (-331). Venise, à la faveur des échanges liés aux croisades, et sa rivale Gênes, remplirent un rôle comparable à la fin du Moyen Âge et pendant la Renaissance, en Méditerranée, jusqu'au moment où, à l'aube du XVe siècle, la découverte de nouvelles contrées contribua à la création d'autres comptoirs coloniaux, processus qui ne s'acheva qu'avec la fin des colonies dans les années 1960 et peut-être des concessions avec la restitution de Hong Kong à la Chine à la fin du dernier millénaire (1997). Lorsque cet établissement intervient sur un territoire de vieille civilisation, l'armature urbaine peut en être totalement bouleversée : le Maroc a ainsi vu ses villes intérieures s'affaiblir au profit de villes côtières auparavant de faible importance, comme Casablanca. Quant à la ville-pont, on la trouve très régulièrement associée à une île ou à un chapelet d'îles fluviales qui forme soit un refuge défensif soit un goulet d'étranglement du cours d'eau plus propice au lancement du pont. Paris n'existerait pas sans l'Ile de la Cité et Montréal, on l'oublie tant l'île est vaste, est à la fois au pied du Mont Royal et au bord de l'île de Montréal. Et bien d'autres villes pourraient être mentionnées qui ont une telle configuration, New York la première qui est île et presqu'île autant que port ouvert sur l'Océan, et Venise que son retrait derrière la lagune du Lido protégea de bien des agressions après la chute de Rome.

Ces ports et ponts ne doivent pas seulement leur existence au hasard d'une expédition, voire d'une fuite, mais aussi à la volonté d'une communauté d'hommes : ici, pour eux, un établissement humain pouvait bénéficier des meilleures conditions de ressources et de protection. L'homme, qui ne réduit pas les qualités d'un lieu à ses aspects défensifs, va à la rencontre des multiples avantages d'un espace naturel accueillant pour une communauté humaine et consacre le « génie du lieu » en s'y établissant et en y élevant des édifices qu'il parachève de son propre génie constructif. L'île de la Cité est aussi le siège de Notre-Dame de Paris, la Place Saint Marc une place-porte ouverte vers le large de l'Adriatique et Manhattan une série de gratte-ciel érigés le long de Broadway, un *trail* qui s'enfonçait dans la forêt… La planète a ainsi offert les plus beaux de ses sites à la création de concentrations humaines et on se doit d'être conscients qu'à force d'être « consommées », le nombre de telles « opportunités » s'est nécessairement réduit. La création de villes nouvelles, si elle se fait, ne pourra bénéficier d'un choix de lieux aussi remarquables, que la main de l'homme a encore rendus plus prestigieux.

Le temps des villes closes

Les nations modernes ont pu se stabiliser relativement, et manifestement de manière provisoire, au cours des deux derniers siècles du millénaire passé. Elles y sont parvenues au terme de processus d'unifications entremêlées de rivalités et de guerres qui, à peine apaisées dans une région, pouvaient ressurgir dans une autre. Le XXe siècle a été le siècle des nations : la Société des Nations y vit le jour et put nourrir d'éphémères espoirs de paix mondiale, à l'issue de la « der des der » - qui ne le fut pas -, tandis que les Nations Unies reprirent tant bien que mal ce projet. Les Etats-Unis d'Europe ont saisi l'opportunité de cette accalmie pour constituer une Europe où, pourtant, des poches de conflits concernent bien des villes et leurs régions, en particulier dans les Balkans.

Lors de la conférence de Rio en 1992, qui posa la question brûlante de la préservation de la planète Terre, les débats firent apparaître le rôle décisif que détenaient les villes dans la maîtrise de cette question et, en plein processus de mondialisation, on peut effectivement se demander si les villes ne joueront pas à terme un rôle bien plus fondamental que les Etats. L'organisation des territoires semble ainsi osciller entre le pouvoir des villes et celui des empires, les villes ne devenant alors que le simple siège de puissances qui se les soumettent. Cette

remarque vaut pour la Grèce et la Rome antiques, comme pour les empires omeyyade, ottoman ou carolingien et plus près de nous ce que l'on a appelé un temps les « supergrands », avant que l'un d'entre eux, l'Union soviétique, ne se défasse.
Entre ces épisodes où se forment ces colosses aux pieds d'argile, profitant du rayonnement de certaines villes, s'établissent des régimes de fiefs dont les rivalités peuvent affaiblir voire réduire la puissance des cités. La situation qui a prévalu en Europe au lendemain de la chute de l'Empire Romain est à cet égard instructif. Rarement les villes ont connu une situation de recul équivalent, laissant les territoires et leurs paysans abandonnés aux pillages de seigneurs rivaux. Ainsi, en Europe, le Moyen Âge n'est pas le temps des villes ; il est plutôt celui de leur réduction à l'état de petits bourgs au milieu de cités en ruines, autrefois puissantes, de leur isolement, de leur soumission aux seigneurs locaux, et ce n'est qu'avec la retour des marchés, étapes des réseaux de villes en reconstruction par temps de paix, qu'elles reprirent une vigueur économique les portant vers l'affranchissement.

Ville d'empire et villes de colonisation
L'Europe et plus généralement ce qu'on appelle le monde occidental est difficilement envisageable sans qu'il ne soit fait référence au substrat culturel que lui ont laissé les sociétés du monde antique méditerranéen. Les villes d'Athènes, d'abord, puis de Rome, y occupent une place toute particulière : elles sont les cités-Etats à partir desquelles se sont développés d'immenses empires. A l'image de l'Empire romain à son apogée, sous Trajan (105-117), ils présentent des territoires relativement stables dans ce que les Romains appelaient leurs « limes » ; ils n'ont pas été sans façonner, par là même, la manière dont se sont par la suite édifiées et développées non seulement la ville capitale, mais de nombreuses autres villes, souvent de fondation totalement nouvelle, qui ont connu, d'une extrémité à l'autre d'un immense Empire, allant de l'Espagne à la Syrie, un essor considérable à la mesure du haut niveau de civilisation atteint par la société romaine.
Rome, qui atteint le million d'habitants au premier siècle de notre ère, est une ville dont le plan, s'il procède initialement des principes de sa fondation, est de plus en plus difficilement lisible, du fait des additions successives de constructions. La croissance de Rome, en effet, ne procède pas tant par extension que par accumulation. Ainsi le Forum de Trajan, qui sera le dernier et le septième, occupe encore une place centrale à Rome, au pied du Capitole où veillent les temples de Jupiter et de Junon. Dans les villes de fondation, les principes de tracé, fondé sur la centuriation, un système de mesure complexe, sont appliqués avec un maximum de rigueur. Les arpenteurs, *agrimensores*, reprennent non seulement ce qui demeure du rite de fondation de Rome, mais aussi d'autres règles que l'architecte Vitruve, du temps de César et d'Auguste, consigna dans ses *Dix livres d'architecture*. Le choix d'implantation de la ville, en regard de la salubrité, des orientations du soleil et des huit vents identifiés par Vitruve, y est examiné avec minutie (Livre I, Chapitre 6 et 8). Il en résulte un plan théorique qui, du carré, est susceptible d'évoluer vers l'octogone, figure qui ne semble guère avoir été utilisée. Parmi les villes de fondation, celle de Timgad, rapidement construite en Afrique du Nord sous Trajan, présente un plan qui s'inscrit presque parfaitement dans une enceinte carrée de 355 m de côté, bientôt trop exiguë pour le développement de cette colonie. Elle était initialement destinée à trois cents vétérans de la légion romaine, récompensés par un petite propriété destinée à la culture et prise sur un vaste territoire d'environ 1500 km2 aménagé en même temps que la ville.
Cette étroite relation à la ville, qui permettra souvent la destruction des murailles pour une extension, illustre la stabilité acquise dans certaines colonies sous la *Pax Romana*. C'est elle qui rend possible ces considérables travaux d'hydrauliques qui font du Pont du Gard une infrastructure éminemment urbaine puisqu'elle avait pour fonction d'alimenter en eau *Nemausus*, l'antique Nîmes, comme le moulin de Barbegal à quelques kilomètres d'*Arelate*, l'actuelle Arles, avait celui de moudre la farine pour une population nombreuse qui en faisait, avec ses 50 000 habitants, l'une des plus grandes villes de la Narbonnaise. Au-delà de sa fonction strictement vitale et domestique, l'eau jouait également une fonction sanitaire et ludique. Parmi les équipements publics d'importance, dont les restes, cirques et autres amphithéâtres, marquent le paysage des ruines romaines, à Rome comme partout dans le reste du bassin méditerranéen, figurent en bonne place les thermes. Lieux par excellence de l'accomplissement du « *mens sana in corpore sano* », ils sont des espaces de sociabilité moins célébrés dans les péplum – et le *Satyricon* de Fellini (1969) n'en est pas un - que les affrontements des cirques. Leur conception sophistiquée pouvait même comprendre, intégrée dans les portiques externes, comme aux thermes de Trajan, dessinés par Apollodore de Damas, et ceux de Caracalla, postérieurs (début du IIe siècle), des bibliothèques. Ceux de Dioclétien, moins d'un siècle plus tard, y ajoutaient encore un théâtre. La richesse des matériaux utilisés à l'intérieur de ces édifices, faisant appel au marbre, à la mosaïque et aux peintures murales, contribuait à souligner la beauté intérieure des lieux qu'ont tenté de reconstituer par la suite certains artistes, architectes et peintres.
L'éclat de ces villes a été ruiné par l'incapacité de l'Empire, et du système social épuisé qu'il portait, à résister aux invasions des tribus du nord de l'Europe. Avec son effondrement et le pillage de Rome (455), c'est tout le réseau des villes qui est entraîné dans la chute, à l'Ouest principalement, les cités se vidant brutalement de leur population. La ville sera mise en sommeil, du moins en Europe, avant que ne se réveille Venise, à la faveur des

croisades (Braudel, 1986), et Rome bien plus tard. Seule, avant l'an Mille, l'Andalousie participe de l'essor du monde arabe en engendrant un autre type de grande ville donnant aussi une autre forme urbaine qui, tout en retenant le retournement domestique vers la cour intérieure spécifique du monde méditerranéen, s'affranchit de la régularité du carroyage viaire qui marquait la ville romaine, d'Alexandrie à Mérida en Espagne.
Au XIIe siècle, pourtant, le regain de prospérité qui aura gagné l'Aquitaine et la Narbonnaise, avec le défrichement et une meilleure utilisation des énergies hydraulique et éolienne, réveille, à travers la multiplication des bastides, relevant du pouvoir féodal, et des sauvetés, relevant du pouvoir ecclésial, le modèle régulier des colonies romaines. Au centre est établie, avec sa halle couverte, la place du marché, souvent bordée d'une série d'arcades. Ainsi naissent Montauban (1144) et autant de Villefranche et de Villeneuve. On estime à près de 300 le nombre de ces établissements dont l'essor, freiné par l'hérésie cathare hostile à la procréation est définitivement stoppé par la peste noire (1347-1350)[2].

Villes affranchies
La Guerre de Cent Ans (1337-1443) compromet également le mouvement d'affranchissement des villes : ce dernier résulte de l'essor, constaté à partir de l'An Mille dans toute l'Europe occidentale, de l'agriculture et des marchés, en particulier ceux de Champagne, aux marches du petit Royaume de France. On a peine à imaginer ce que l'effondrement de l'Empire romain a laissé de villes autrefois grandes par la taille et riches de leurs activités économique, sociale et culturelle. Les ruines du Forum Romain en donne peut-être encore une assez bonne idée. Rome la millionnaire est exsangue: à peine 30 000 habitants en 1537. Le Capitole n'y conserve plus aucune trace des temples dédiés à Jupiter et Junon : une construction médiévale assez laide les remplace, réemployant les matériaux qui restent de leur destruction. De même, les villes de l'autrefois florissante Narbonnaise sont devenues de gros bourgs frileusement repliés dans un coin d'édifices ruinés. Il est conservé d'Arles et de Nîmes des cartes et des dessins qui montrent les minuscules enceintes réédifiées à l'intérieur du grand périmètre fortifié de l'époque romaine, ainsi que les arènes réemployées par les citadins en habitations jusqu'à ce que, au XIXe siècle, le premier moment du mouvement patrimonial, celui des Monuments historiques, ne les débarrasse de ces constructions désormais considérées comme parasites. Les mêmes données ont pu être réunies pour Aix-en-Provence, divisée en deux entités, ecclésiale et comtale, comme Arles, mais là disjointes, la première à l'emplacement du Forum et de sa basilique dont Saint-Sauveur conserve encore une paroi, la seconde, sur la Voie aurélienne en direction du Sud, là où se trouvait une porte monumentale. L'une de ses tours servit de noyau initial pour l'hétéroclite palais comtal, qui, abattu à la veille de la Révolution de 1789, laissera lui-même sa place à l'ensemble judiciaire esquissé par Claude-Nicolas Ledoux. Malgré ces transformations, les substitutions d'hôtels à des constructions plus anciennes, on perçoit encore, dans le tracé de certaines rues, dans leur nom (rue Rifle-Rafle), les dispositions aléatoires de ces architectures médiévales du « sauve qui peut », où les puits ont souvent remplacé, pour l'alimentation en eau, les aqueducs romains désormais détruits. Seules, les fondations pieuses semblent prospérer, en nombre et en richesses accumulées, au fil d'une foi qui, à la faveur des croisades, ne cesse de grandir.
La bastide royale d'Aigues Mortes construite en 1240 par Saint-Louis, pour y organiser le départ des septièmes et huitièmes croisades, fait le lien entre l'accumulation de richesses qui les a rendu possibles, la montée de la foi et le développement d'une grande cité, Venise, qui fait de ces expéditions le moteur initial de son essor (Braudel, 1986). L'économie médiévale sort, nous l'avons dit à propos de la colonisation bastidaire du Sud, de la torpeur qui avait suivi la chute de Rome : les progrès de l'agriculture et l'intensification des échanges donnent naissance à des villes de bourgeois, de marchands, des villes progressivement affranchies dont la République de Venise, en dépit de son caractère profondément singulier à bien des égards, peut être considérée comme l'archétype. Il nous faudra y revenir. Notons pour l'heure la naissance, partout en Europe de ces villes affranchies des tutelles ecclésiales et comtales.
Le processus est engagé dans le nord de la France, et si en général il a été négocié avec le pouvoir seigneurial, le statut de « commune » a parfois été arraché de force comme à Laon en 1112, puis remis en cause au profit d'une prévôté royale. Dans le midi, l'affranchissement des cités prend le nom de « consulat » (Avignon : 1130, Arles et Béziers : 1131), les bourgeois obtiennent des « diplômes », « rôles » ou « bulles », où sont consignées des « coutumes », c'est-à-dire un régime de faveurs relatif pour les taxes prélevées par l'autorité du comte ou de l'évêque et d'autres « libertés » concernant leur organisation, leur représentation et leurs pouvoirs de justice dans la ville (André Chedeville, 1980). La fonction de maire (« mayor ») émane ainsi de certaines prérogatives de justice qui leur sont accordées au nom de la « trêve de Dieu ». C'est aussi « le temps des cathédrales ». Dans l'ouvrage éponyme (Georges Duby, 1976), le grand historien résume parfaitement le lien de leur érection avec les nouvelles prospérité et liberté des villes : « Lorsque les communes se donnèrent des sceaux, elles ne trouvèrent pas meilleures images de leur puissance que la silhouette de l'église qui surplombait la cité [et] dans la cathédrale, on n'entrait pas seulement pour prier, les assemblées de métiers s'y rassemblaient, et la commune toute entière, pour ses réunions civiles. » (p. 136).

[2] On estime que cette dernière aura fait chuter de 30 à 60% la population européenne.

Venise, protégée dans sa lagune, n'eut pas à souffrir de l'emprise féodale. Elle profita des croisades pour multiplier ses comptoirs, supplanter sa rivale Gênes, et dominer commercialement la Méditerranée jusqu'à ce que d'autres voies, par la terre et la route des Flandres ou par l'océan et la route des Nouvelles Indes, ne compromettent son monopole. Ce privilège d'une prospérité construite sur une longue période, à cheval sur le Moyen Âge et la Renaissance, et rayonnant sur la totalité du bassin méditerranéen, en Orient et en Occident, donne à Venise cette apparence d'une collection d'architectures somptueuses d'innombrables styles. Le Grand Canal, long boulevard dont l'ample et magnifique sinuosité est un cadeau de Dieu, à la fois génie du lieu et génie des hommes, qui ont su l'exploiter pour mieux mettre en valeur la série de palais qui y déploient leurs façades, a été un espace de parade des plus grandes fortunes vénitiennes et le reste à un niveau désormais international puisque les riches mécènes Guggenheim et Pinaud viennent y signifier leur amour de l'Art. A l'embouchure du Grand Canal, là où s'ouvre le large, se déploie la place Saint-Marc, d'abord avec la *Piazzetta* bordée par le Palais des Doges et la *Libreria Vecchia* de Jacopo Sansovino, puis, à droite du campanile, avec le bel ordonnancement des Procuraties dont la profondeur a été à plusieurs reprises augmentée pour accroître la capacité d'accueil des foules et pour mieux mettre en valeur, avec un artifice optique qui en amplifie l'effet perspectif, la basilique contenant depuis 828 la dépouille de Saint Marc. Ainsi est mis en scène un condensé d'histoire de la Sérénissime : sa vocation de ville sainte, son statut de ville libre et sa fortune liée à la mer vers laquelle regarde la *Piazzetta* encadrée par les colonnes léonines qui symbolisent Venise.

La ville mise en scène

Lorsque, avec son *Repas chez Levi*, initialement intitulé *La Cène,* le peintre Véronèse est inquiété par l'Inquisition, Venise est déjà en déclin sur le plan économique, mais son rayonnement artistique est considérable. Elle reste un foyer de création inégalé et *La Cène* (scène) irrévérencieusement présentée par Véronèse exprime autant la lucidité de l'humaniste libre que celle de l'observateur d'une société vénitienne dont l'élite se laisse aller aux facilités de la fortune. Mais ce qui marque aussi le tableau de ce contemporain de Sansovino et de Palladio (qui ne l'aimait pas), c'est la place structurante qu'occupe dans ses représentations la nouvelle architecture, celle dont le *Quattrocento* est allé retrouver la source dans les ruines de l'Antiquité. Fortement présent dans certaines œuvres de Véronèse, dans le *Repas* cité plus haut comme sur la fresque qui lui est commandée pour la salle du Conseil du Palais des Doges, *Le Triomphe de Venise* (1585), trois ans avant sa mort, l'arrière plan architectural dit à la fois l'importance donnée à la ville comme espace de mise en scène de la vie dans toutes ses dimensions et la parfaite maîtrise de la perspective qu'ont acquise les artistes de la Renaissance. Elle est l'aboutissement d'une recherche menée aussi bien dans la peinture, magnifiquement exprimée dans une œuvre comme *La Flagellation du Christ* (1450) de Piero de la Francesca, que dans les traités savants qui lui sont consacrés. Le *De Pictura* (1435) du grand humaniste Leon Battista Alberti en aura donné une première interprétation scientifique. On ne souligne pas assez à quel point cette avancée dans la représentation de l'espace va bouleverser la vision occidentale du monde, en quoi, à travers cette quête de représentation du réel, l'Occident va rompre avec un obstacle dogmatique qui interdisait la représentation de ce qui est création divine, et mettre en place, pour la moitié d'un millénaire, les bases d'une nouvelle conception picturale, architecturale et urbanistique.

Car l'allégorie du *Triomphe de Venise* renvoie aussi à la rivalité à laquelle se livrent les grandes cités de la Renaissance en Italie et qui trouve notamment sa traduction dans la mise en scène de la ville réelle. Sur ce plan, c'est incontestablement la Rome baroque qui ira le plus loin avec le plan ambitieux de recomposition de la ville ordonné par le pape Sixte Quint. Bien qu'il représente l'Inquisition à Venise avant son pontificat, on peut penser que cette cité et ses artistes, dont Véronèse, n'ont pas laissé ce pape insensible. Il va faire de Rome, sous son autorité (1585-1590), la plus grande ville de l'Europe du XVIe siècle. Elle revient pourtant de loin, réduite à la condition d'une petite ville au milieu d'un vaste champ de ruines laissé par les sacs successifs des « barbares » (410, 455). Convoitée par les grands féodaux, elle s'érige en commune en 1143. Mettant fin à leur exil en Avignon (1309-1377), les papes trouvent à leur retour une cité en profonde décadence, insalubre et dépeuplée. Ils n'y rétablissent leur autorité (1420) qu'au prix d'une politique clairement anti-communale, menée par la bureaucratie efficace d'un collège de cardinaux. La ville sera ensuite mêlée aux quelque 60 ans de guerres que se livrent, en Italie et pour le contrôle de Naples, les voisins français, allemands et castillans (1494-1559). Tandis que se répandent les idées luthériennes, les papes reprennent l'ascendant avec le concile de Trente, qui lance la Contre Réforme (1545-1563), et trouvent un puissant allié dans le Royaume d'Espagne.

Sixte Quint accède au Pontificat au terme de ces troubles et va réaliser son ambition de faire de Rome le centre du monde chrétien. Tandis que continue à s'édifier Saint- Pierre, commencé en 1506 à l'emplacement de la basilique de Constantin, elle-même construite sur le cirque de Caligula, lieu du martyr du premier compagnon de Jésus, Sixte Quint demande à l'architecte Domenico Fontana d'œuvrer à la mise en place d'un vaste plan urbanistique : il consiste à relier les sept principales églises de Rome, et notamment, en plus de Saint-Pierre, Saint-Jean-de-Latran et Sainte-Marie-Majeure. Le projet est une véritable mise en perspective : il s'agit de rendre plus lisible, par un système de voies rectilignes, soigneusement nivelées pour réduire tout obstacle visuel, un ensemble de directions qui structurent une aire urbaine plus étendue, à la mesure du nouvel essor de la ville.

Sont ainsi reprises, à une échelle plus vaste encore, les leçons de la perspective albertienne appliquées au Capitole par Michel Ange (1536), qui, à travers le dessin d'une place mettant en valeur la statue équestre redressée de Marc Aurèle, invente le modèle de la place royale. L'horizon de Sixte Quint se situe bien au-delà : ce n'est pas seulement le projet d'une place, mais aussi celui d'une série de places qui, par leur mise en relation, forment un ensemble contribuant à la transformation de toute la ville.
Plusieurs obélisques égyptiens, récupérés des principaux cirques romains, viendront baliser et fixeront pour des siècles un mode de composition urbaine qui se propagera de Rome au monde entier. L'une des figures les plus fameuses en est le trident dessiné par Fontana à partir de la *Piazza del Popolo*, au nord de la ville, là où arrivait la *Via Flaminia*. Le nom de la composition vient du dessin des trois voies qui partent de la place et pénètrent dans la ville en s'écartant les unes des autres de manière égale. Reprenant ce que Sixte Quint lui avait fait réaliser pour le Vatican, puis devant Saint Jean de Latran, Fontana placera au centre de la place un obélisque, comme pour dresser l'un des jalons du parcours urbain sacré associant son obélisque à chaque temple de la ville sainte ressuscitée. Vers 1650, l'architecte Carlo Rainaldi édifiera deux églises jumelles là où les trois voies se séparent et, au début du XIXe siècle, Giuseppe Valadier donne sa forme définitive à l'ensemble que l'on peut voir aujourd'hui.
Ainsi se trouve défini, avec le trident, un modèle de composition urbaine qui va être reproduit à l'envi dans toute l'Europe d'après la Renaissance et constituera, associé à la place et au cours, une des figures les plus reprises de l'urbanisme. Elle traduit à la fois la naissance d'un espace commun qui, d'abord identifié à l'espace du pouvoir, de la *res publica* dans les républiques de Gènes et de Venise, pontifical ou royal ailleurs, ouvre la voie à l'espace public moderne, un espace qui ne sert plus simplement à des apparitions ritualisées, comme celle du pape ou du doge élu, du souverain couronné, mais aussi d'événements publics qui annoncent le déplacement des centres d'intérêt des populations. L'érection de l'obélisque du Vatican, comme en témoigne Fontana, fait ainsi apparaître comment peuvent se rencontrer, dans un nouvel espace public en construction, l'engouement du peuple pour la technique, l'aléa expérimental, la sévérité et la clémence d'un pouvoir et la tonalité épique d'une légende que l'on reprendra au moment de dresser l'obélisque de la Concorde[3].
Au demeurant la composition voulue par Sixte Quint influença l'urbanisme qui naquit au temps des Lumières. Washington dessiné par Pierre L'Enfant comme la reconstruction de Lisbonne par le Marquis de Pombal après le tremblement 1755 - qui mit toute l'Europe en émoi - portent des projets qui sont à l'échelle urbaine que nécessite la vision de Sixte Quint. Mais on la retrouve aussi dans des opérations d'urbanisme de grande ampleur qui donnent la mesure du nouvel essor industriel et commercial, comme le commerce triangulaire pratiqué par les armateurs de Nantes et de Bordeaux, entre l'Afrique où l'ont vend des produits manufacturés de pacotille contre des esclaves, les Antilles où on les échange contre une cargaison de sucre et d'épices, et le Vieux Continent où cette matière exotique sera transformée et conditionnée. De ce commerce honteux, que les valeurs de Lumières allèrent bientôt condamner, des fortunes considérables sont nées et, avec elles, paradoxalement, des architectures inspirées par les exigences naissantes d'égalité. Elles se trouvent en effet traduites jusque dans l'ordonnancement parfaitement régulier des façades et des rues, comme celles du quartier Graslin à Nantes, dues à l'architecte Mathurin Crucy, un Prix de Rome issu d'une famille d'armateurs nantais et formé par l'architecte visionnaire Etienne-Louis Boullée.

Villes et métropoles en expansion

L'urbanisme d'Haussmann reste, d'une certaine manière, dans la droite ligne de l'urbanisme de la Rome papale de la Renaissance tardive. On peut même dire qu'il a quelque peu éclipsé les aménagements réalisés à Paris au XVII et XVIIIe siècles. Mis à part la réalisation de nombreuses places royales, la monarchie absolue privilégie la défense du territoire royal avec les citadelles de Vauban et la vie somptueuse de la cour avec la construction de Versailles. L'entrée du château reprend d'ailleurs la figure du Trident de la *Piazza del Popolo* pour engendrer la structure urbaine qui naîtra de l'installation royale. Sa figure dérivée, la diagonale, n'est d'ailleurs pas sans proliférer dans les forêts des environs. Les rendez-vous de chasse se font aux intersections des croix et diagonales : elles sont les points de fuites des allées qui convergent, au cœur de ces vastes paysages boisés, en autant de tracés perspectifs facilitant l'orientation. Car l'un des nouveaux problèmes qui se posent avec la croissance urbaine et qui s'amplifiera encore avec la révolution industrielle est celui de la taille des villes. Le campanile, le beffroi, le dôme ou le clocher ne suffisent plus pour s'orienter dans un espace urbain où la vie ne peut se contenter des limites d'une paroisse ou d'un quartier.
Par ailleurs l'essentiel des échanges ne se résume plus à l'itinéraire du pèlerin, ou ceux de modestes artisans ; la ville manufacturière et industrielle est celle où la dimension des groupes et des choses appelle des solutions

[3] Alexandre Dumas en donne le récit dans *Une année à Florence* (1841) : le cri courageux d'un homme : « *Aqua alle corde* », qui enfreint, au risque de sa vie, la loi papale exigeant de la foule rassemblée le plus total silence, donne à Fontana la solution à l'érection compromise de l'obélisque. L'architecte demandera au Pape la grâce de cet homme courageux (voir : http://actualites.epfl.ch/newspaper-article?np_id=513&np_eid=46&catid=69).

appropriées : l'intensité, la fréquence et le volume des échanges, en termes de temps et d'espaces, se font à une échelle totalement nouvelle, à la mesure de l'accroissement de population que connaissent les villes.

La ville industrielle : une ville de fluides et de flux

Au début du XIXe siècle Londres atteint déjà le million d'habitants et au milieu du siècle les Londoniens seront plus de 2, 3 millions. Manchester, qui n'a pas 80 000 âmes en 1801, en voit le nombre porté à 1, 5 millions en 1875. Paris, qui a un peu moins de 600 000 habitants en 1806 en gagne autant dans la première moitié du siècle et dépassera les 4 millions au début du XXe siècle. C'est l'une des conséquences de la révolution industrielle dont le levier est l'extraordinaire progression de la science à la fin du XVIIIe siècle. Les ateliers d'artisans sont remplacés par des manufactures puis des usines qui ne cessent de grandir en taille et en effectif. Décrétées insalubres pour certaines d'entre elles, du fait de leur production ou de l'apparition d'engins de fabrication actionnés par des machines à vapeur, les usines sont rejetées à la périphérie des villes où elles participent à la formation de ces banlieues industrielles hérissées de hautes cheminées. Une main d'œuvre de ruraux arrachés à leurs campagnes y vend sa force de travail, selon la formule consacrée de Marx, et forme l'essentiel de la nouvelle population misérable venue grossir ces villes qui n'ont bien souvent à leur offrir que des caves ou des combles bas et étroits, insalubres.

Ce développement industriel provoque en même temps un profond bouleversement des territoires. Les besoins en énergie, et d'abord en charbon, indispensable au fonctionnement des nouvelles machines à vapeur, en minerai de fer pour les produire ainsi que bien d'autres objets, suscitent la formation de nouvelles régions industrielles, en dehors des ports et des grandes villes existantes. Il s'agit, en France, de la Lorraine et de la région du Creusot, mais aussi de celle du Carmaux de Jaurès, en Allemagne, de la Ruhr et, en Angleterre, des Midlands et du Lancashire. Le temps de ces territoires industriels n'excédera qu'à peine un siècle : la crise charbonnière et sidérurgique touchera en effet la vieille Europe dans les années 1970 à un moment où la mondialisation poursuit une course inexorable. Ces régions ont connu cependant une urbanisation originale dont le maître de forge Schneider, au Creusot, est emblématique. Pour fixer la main d'œuvre dans cette région rurale, cet industriel a créé une ville entière dans laquelle le logement ouvrier occupe une place importante. La ville n'est pas sans reprendre l'organisation hiérarchique qui prévaut à l'usine (Jean-Pierre Frey, 1995). Indispensable à la coopération productive, elle participe d'un dressage des corps, entre soumission et discipline. La classe ouvrière en formation saura faire usage de cette dernière dans ses luttes contre l'exploitation patronale et pour conquérir des droits désormais entrés dans la culture démocratique. Largement liées à la durée du travail, celui de la période d'activité comme celui de la retraite, ces conquêtes animent encore aujourd'hui la vie sociale. Ceux qui annonçaient une société de consommation et de loisir, en des époques où le travail pesait encore lourdement dans les occupations humaines, n'ont pas manqué de lucidité. Ces changements ont ainsi profondément marqué la ville d'aujourd'hui en Occident et constituent un progrès social à conquérir dans le reste du monde.

Au demeurant, la brutalité avec laquelle les villes ont grandi au XIXe siècle, sous l'effet de cette industrialisation des techniques et de cette agglomération des hommes, a porté sur le devant de la scène différentes questions qui ont dû trouver solution et en même temps jeté les bases de l'urbanisme moderne. La contradiction entre la ville et la campagne, opposant la beauté de l'une et l'enlaidissement de l'autre, en est une première, générale ; la « question du logement » pour les gens défavorisés en est une seconde, particulière, qui intéresse plus volontiers la partie philanthropique de la classe dirigeante. Elle est abordée sous l'angle de la santé et du besoin social et débouchera sur des évolutions majeures de la ville et de l'urbanisme. Elle trouve sa place en France avec les lois de 1894 sur le logement à bon marché et celle de 1902 sur la santé qui inventera le permis de construire. Mais la ville moderne est concernée par bien d'autres aspects décisifs pour son développement, en particulier celui de la circulation, des biens et des personnes, mais aussi celle des flux – l'argent - et des fluides – l'air et l'eau - , celle de l'éducation et de la culture et celle de la santé. Enfin les questions du gouvernement des hommes et de l'administration des choses, comme disait Saint Simon, ne sont pas moins importantes. Toutes ces évolutions de la vie politique, sociale, économique et culturelle ont eu des incidences considérables sur le visage nouveau qu'ont pris les villes. La place occupée en littérature par le roman réaliste ou naturaliste au XIXe n'est sans doute pas étrangère à la vigueur et à la vitesse de ces changements.

Les travaux d'Haussmann et leur portée

Les transformations de Paris sous le Second Empire donnent une bonne idée de l'ampleur des évolutions urbaines au XIXe tout en laissant dans l'ombre ce qui en résulte pour les banlieues, devenues le déversoir de ce que l'urbanisme haussmannien rejette sans lui donner de solution. Le projet concerne, certes, la capitale d'un grand pays industriel, rival direct de la Grande Bretagne, mais il fera des émules dans bien des villes de province et bien au-delà des frontières françaises. Au XIXe comme au XXe siècles, l'œuvre haussmannienne ne fit pas l'unanimité : elle trouva chez les Républicains, dont Jules Ferry, qui publia en 1868 les « Comptes fantastiques d'Haussmann », et Larousse, l'éditeur du dictionnaire éponyme, des détracteurs virulents à l'égard de cet urbanisme jugé par eux brutal et somptuaire. Dans sa notice de 1873, Pierre Larousse donne un résumé de l'action du préfet de l'Empereur qui dessine pour longtemps le regard sur cette entreprise longue et

controversée : « Transformer complètement le capitale de la France, y percer de larges voies stratégiques dans l'espoir de rendre impossible toute révolution, remplacer les vieux quartiers par des quartiers opulents, rejeter l'élément ouvrier du centre à la circonférence extérieure, faire de Paris une ville de plaisirs, une cité cosmopolite, n'appartenant plus aux Parisiens annihilés, mais bien à l'aristocratie européenne, tel est, à grands traits, le programme de celui qui, pendant seize ans, fut le véritable vice-empereur de Paris. » Cette vision domina longtemps au point que Françoise Choay, en 1965, ne mentionne Haussmann que de manière anecdotique, convenant dans sa thèse, en 1978, de l'ambivalence de l'œuvre écrite de Haussmann (ses *Mémoires*) qu'elle considère comme « l'archétype [des pratiques] de l'administration moderne ». Quelque vingt années plus tard, en introduction à une réédition des *Mémoires* du Baron dirigée par ses soins, F. Choay règle son compte à ce discrédit en affirmant que « les *Mémoires* sont une incomparable introduction à la ville de l'ère industrielle et à l'urbanisme, discipline dont Haussmann fut, sans le savoir, l'un des fondateurs ». Le recul d'une analyse historique mise à l'abri des passions partisanes oblige en effet à reconnaître que le Paris tant admiré aujourd'hui n'est pas sans devoir à beaucoup des initiatives d'Haussmann dans le contexte de son époque.

Indéniablement l'apport principal d'Haussmann réside dans l'établissement d'un système de distribution moderne dans la grande ville de l'ère industrielle qu'est devenue Paris. Distribution car Haussmann ne réduit pas Paris aux limites de ses seuls arrondissements initiaux. Par annexion des faubourgs limitrophes, il porte leur nombre de douze à vingt et étend ainsi Paris jusqu'à l'enceinte de Thiers (1841-1845). Cette mesure stratégique lui permettra de mettre en œuvre un programme de transformation en trois étapes qui, partant du centre, s'étendra vers la périphérie. A cet effet il inaugurera un dispositif de financement audacieux, dit des « dépenses productives » : il consiste à anticiper les bénéfices de l'urbanisation, et donc à s'endetter pour la réalisation des travaux à entreprendre. Cette innovation incertaine lui attirera, avec l'accumulation des difficultés financières, de plus en plus d'ennemis et conduira à son éviction à la veille de la défaite de 1871. Distribution aussi plus que circulation, car à un urbanisme de surface composé de boulevards et de parcs, Haussmann associe un urbanisme souterrain qui était auparavant fragmentaire et pensé de manière séparée de l'urbanisme aérien. Sur ce plan le préfet fait la démonstration de ses capacités d'organisateur : il a en effet une vision intégrée de l'urbanisme et c'est dans cette optique qu'il parviendra à fusionner, après 1867, le service de la Voie publique et celui des Promenades et Plantations.

Deux dimensions essentielles de l'urbanisme de la ville industrielle sont ainsi traitées par la mise en place de ces réseaux : celle des flux et celle des fluides, celle d'une production industrielle dont il faut augmenter le volume et accélérer l'écoulement, d'une part, celle d'une hygiène qui, au XIXe siècle, trouve sa solution dans la circulation des fluides, de l'air qui débarrasse les lieux fermés des miasmes qui s'y réfugient, de l'eau qui doit être acheminée au plus près des habitations, des égouts qui évacuent les eaux usées, du gaz qui assure l'éclairage de rues qu'il faut rendre plus sûres. Une autre contribution à l'amélioration de l'hygiène de la ville réside dans la création des parcs et jardins urbains. Cet aspect est à souligner, dans un contexte qui est marqué par plusieurs épidémies de choléra, sans qu'il permette d'oublier l'objectif d'agrément et d'embellissement auquel contribuent les « espaces verdoyants » réalisés par le Service des Promenades et Plantations de l'ingénieur Alphand.

Ainsi, plus qu'une solution pour des tirs de canons efficaces, les percements sont d'abord une réponse à l'augmentation des échanges qui s'effectuent dans la capitale, échanges en rapport avec l'activité grandissante du commerce et de la consommation. Le Bon Marché d'Aristide Boucicaut, l'inventeur du prêt-à-porter, des prix fixes et de la livraison à domicile, et les halles centrales de l'architecte Victor Baltard en donnent l'illustration et la mesure, en même temps que la source d'inspiration pour Zola (*Au Bonheur des dames*, 1883, *Le Ventre de Paris*, 1873). Echanges qui mettent à contribution également les chemins de fer et font des nouvelles gares (Saint Lazare, Montparnasse, Austerlitz, gares de Lyon, du Nord et de l'Est) les points de fuites perspectifs d'importantes percées accompagnant les principales avenues, celle de la croisée qui, du Nord au sud et d'Est en Ouest, fondent les transformations de la capitale. D'une certaine manière Haussmann reste inscrit dans l'urbanisme baroque et classique en terme d'esthétique urbaine, préoccupation qui est loin de lui être étrangère ; cependant l'embellissement de la capitale utilise les percées non plus pour mettre en perspective un espace à la gloire de Dieu tout-puissant ou de celui qui, par droit divin, en est l'incarnation, mais pour rendre hommage à la société marchande capitaliste.

De manière corrélée, les percements contribuent à faire disparaître une quantité importante de taudis. Ils permettent la régularisation des nouveaux îlots, de leur découpage parcellaire et du dispositif de cours intérieures sur lesquelles donnent ces immeubles (François Loyer, 1987). Ceci permet d'assainir, bien au-delà de ce qu'autorisait la loi sur l'insalubrité du logement de 1850, des îlots sans cesse densifiés du fait des constructions supplémentaires ajoutées, sans que ne soit apportée de solution au départ forcé des classes populaires lié tant aux travaux qu'à l'augmentation des loyers. En dépit de son intérêt pour la question du logement, qui lui avait été inspiré lors de son exil en Angleterre, la contribution de Napoléon III, dans ce domaine, resta fort modeste. La plus notable est l'immeuble collectif de la rue Rochechouart construit au tout début du Second Empire. L'Exposition universelle, tenue à Paris en 1867, fut par ailleurs la première à présenter des maisons ouvrières grandeur nature et, pour sa maison type, Napoléon III s'y vit décerner un prix d'honneur.

Les expositions universelles : la compétition mondiale des nations… et des villes
Le second empire donne, certes, une impulsion considérable au capitalisme et imprime sans aucun doute, au Paris du Second Empire, la figure la plus saisissante de la ville industrielle naissante, mais elle ne la résume pas, loin de là, et elle n'en est qu'une des premières figures, inscrite dans la tradition européenne de la ville, à côté de celle de Vienne qui abandonne son enceinte pour y substituer le Ring (1857), cet anneau qui annonce la fin de la ville close, et de Barcelone dont le plan d'extension de Ildefonso Cerda (1867) traduit le dynamisme économique. Eduardo Mendoza, avec *La Ville des prodiges* (1986), en tirera un roman qui, par delà son caractère de fiction, rend compte avec force de la frénésie des entrepreneurs de l'époque lors de l'exposition universelle de 1888. Les expositions universelles donnent à cet égard une assez bonne idée de l'internationalisation du capitalisme : il ne met pas moins sur le devant de la scène les villes qui les organisent que les nations qui donnent à voir leurs réalisations, d'autant que, en dépit de son caractère temporaire, l'événement exprime souvent le premier élan d'une poussée industrielle et urbaine plus décisive encore. Ainsi l'exposition de Paris en 1900 doit être associée non seulement à la construction de la Gare d'Orsay, mais aussi, comme ce sera le cas de Montréal en 1967, au métro conçu par Bienvenue. Aujourd'hui la sphère communicationnelle et l'ampleur qu'elle a prise font de ce type d'événements mondiaux, et en particulier dans le domaine du sport, mais aussi de la culture (notamment des festivals de cinéma, à cette différence près qu'ils sont attachés à des villes précises), les déclencheurs d'aménagements déterminant dans la modernisation des villes.
Au XIXe siècle, Londres a l'initiative de la première exposition universelle, en 1851. Elle se tint à Hyde Park, en présence de la jeune Reine Victoria, sous la voûte d'un nouveau temple de l'industrie, le Cristal Palace, une gigantesque cathédrale d'acier et de verre (563 x 124 m), conçue par Joseph Paxton[4]. Si l'Angleterre tint bonne place dans cette exposition, la France fut également bien présente, mais aussi l'union des Etats allemands ainsi que l'Autriche. Les Etats-Unis, dont la puissance commence à poindre, ne sont pas absents et présentent une moissonneuse McCormick. Mais les machines ne sont pas les seuls produits exposés : tissus, aliments, boissons, etc., tout ce qui est produit de par le monde, dans les petits pays comme dans les empires, s'y trouve présenté devant un public estimé à six millions de visiteurs. Paris emboîte le pas en 1855 et renouvelle l'événement en 1867, puis pour le centenaire de la révolution de 1789 et encore en 1900, souvent en alternance avec sa rivale londonienne (1862, 1871, 1885). Les autres capitales ou grandes villes ne sont pas en reste : Vienne en 1873, Philadelphie en 1876, Melbourne en 1880, Chicago en 1893. Souvent l'exposition est liée à un événement de l'histoire nationale, comme l'exposition de 1876 à Philadelphie qui, célébrant le centenaire de l'*Independance Act*, attira plus de 9 millions de visiteurs. Comme Londres en 1851 avait fait de Stephenson, l'inventeur de la locomotive à vapeur (1830), le héros de l'exposition, celle de Philadelphie fit de Graham Bell, l'inventeur du téléphone (1876), le sien. Il reste à noter que ces expositions furent longtemps un monopole du monde occidental puisque la première exposition universelle tenue en Extrême-Orient ne l'a été au Japon qu'en 1970, à Osaka.

Villes nouvelles et nouvelles villes coloniales de l'urbanisme moderne occidental
Les deux pays industriels les plus avancés au XIXe siècle, l'Angleterre et la France, constituèrent également des empires supplantant ceux d'autres puissances en déclin comme l'Espagne et le Portugal. On sait l'empreinte que ces deux nations ont laissée en Amérique du Sud. Les grandes villes latino-américaines actuelles sont issues de ces premières colonisations du XVIe siècle : Mexico, dont le plan en damier fut tracé en 1520 à l'emplacement de la capitale aztèque de Tenochtitlán, Lima, Buenos-Aires, Rio de Janeiro… Les nouveaux territoires soumis furent bien souvent des espaces vierges offrant à l'urbanisme de la ville industrielle l'occasion de tester de nouveaux aménagements.
Le Maroc est l'un des pays où l'administration coloniale française a développé une intense innovation urbanistique. Le régime de gouvernement déployé sous la forme du « protectorat » par le Maréchal Lyautey, Résident général représentant la métropole coloniale, s'est traduit en matière d'urbanisme par un développement séparé, distinguant la ville « indigène », avec la médina et des quartiers nouveaux reprenant les caractéristiques arabisantes de la ville traditionnelle, et la ville européenne, tracée à l'écart, sur le modèle de la ville classique haussmannienne. Conçu par l'architecte Henri Prost pour plusieurs villes, ce modèle intègre, expérimente et développe de nouveaux principes qui seront généralisés plus tard dans les PAEE (Plans d'aménagement, d'extension et d'embellissement), adoptés, au lendemain de la première guerre mondiale, pour assurer une meilleure maîtrise du développement urbain. Le Musée social en avait inspiré les grandes orientations. Cette institution, créée en 1895 par l'aile philanthropique des milieux industriels et politiques, dans la lignée de l'action de Frédéric Le Play, commissaire de plusieurs expositions universelles et initiateur de l'économie sociale, avait la mission de réunir les documents exposés lors de ces grandes manifestations. Elle fut particulièrement active dans la création du mouvement de l'habitat social et dans la promotion des PAEE, qui prévoyaient des quartiers nouveaux d'habitation à la hauteur de ce que réclamait le développement industriel et la croissance des villes. A la différence de l'urbanisme curatif d'Haussmann, le Musée social préconisait un urbanisme préventif qu'on appelle aujourd'hui prévisionnel ou stratégique.

[4] Déplacé et transformé en parc d'attraction, il fut détruit par un incendie en 1936.

Les PAEE étaient à la vérité en grand décalage vis-à-vis de l'improvisation qui caractérisait l'aménagement, dans un pays comme la France où l'atteinte à la propriété privée, découlant presque nécessairement de la prévision en urbanisme (par la préemption et l'expropriation au nom de l'intérêt général), est éminemment sensible. Ils tarderont d'ailleurs à être adoptés et leur application se révèlera largement inexistante ou inefficace.
Henri Prost, l'urbaniste des villes nouvelles du Protectorat au Maroc, membre de la Section d'hygiène urbaine et rurale du Musée Social, collabora plus tard, à son retour du Maroc, avec Henri Sellier, le ministre de la Santé du Front populaire, qui, à ce titre, avait en charge le logement social. Tenant du socialisme municipal, plus convaincu de la force d'exemple de la gestion dans les communes que des joutes oratoires au parlement, Sellier laissa l'empreinte de ses cités-jardins à la française au département de la Seine.
La cité jardin, archétype des futures villes nouvelles, avait été imaginé par un employé réformateur anglais, Ebenezer Howard, qui proposa, en 1898, de concilier, dans un réseau de cités-jardins n'excédant pas 30 000 habitants, les avantages de la ville et la campagne. En créant son association *Town an Country Planning Association*, il put promouvoir un certain nombre de cités dans la périphérie londonienne, en particulier Letchworth (1903), dessinée par l'architecte Raymond Unwin. Ce modèle fut par la suite activement diffusé en Europe et on peut penser que la Crècherie, la cité idéale du roman *Travail* de Zola (1901), exilé à Londres, a pu y trouver son inspiration. Le modèle fut bien accueilli en France mais il ne concerna que des opérations fort modestes : la cité-jardin de Suresnes, réalisée par Sellier, qui était aussi le maire de cette commune, en constitue la plus importante avec ses 3 000 logements. Elle croise d'ailleurs, par l'introduction d'une part de logements collectifs, l'influence anglaise, qui ne prévoyait que de l'habitat individuel, avec celle de l'habitat social français. Ce dernier, dans des projets comme celui de la rue de Prague à Paris, réalisé par la Fondation Rothschild à partir d'un concours lancé en 1905, associait l'innovation de la cour ouverte, favorisant l'apport d'ensoleillement, voulu par la loi sur la santé de 1902, et un ensemble d'équipements collectifs dans la tradition fouriériste. Henri Sellier encouragea la propagation du modèle de la cité-jardin dans le département de la Seine, dont il présidait le Comité des HBM, mais cette action, menée de concert avec Henri Prost, appelé, après son expérience marocaine (1914-1922) à établir le plan d'aménagement de la Région parisienne, ne parviendra pas à endiguer la marée des pavillons « mal lotis » de la banlieue. Ce relatif échec donna à Le Corbusier les arguments de sa Charte d'Athènes et prépara ainsi la politique de l'habitat industrialisé des grands ensembles au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. Il nous faudra revenir sur cet épisode de l'urbanisme fonctionnaliste.

Effets de mobilités : la ville verticale, la ville étalée…

La ville américaine et le « manhattanisme »
L'essor de la ville industrielle en Europe et une certaine pensée ethnocentrique a longtemps laissé dans l'ombre l'apparition d'un modèle qui semble désormais dominer la forme des centralités urbaines dans le monde, celui de la *downtown* nord américaine. Ce modèle présente plusieurs aspects. Le premier est socio-économique, c'est celui d'une terre d'émigration et d'aventures, celles du capitalisme américain ; le second, socio-culturel, en résulte largement, c'est celui d'un type de société urbaine original, cosmopolite à un degré jamais atteint.. L'Ecole de Chicago en a fait une étude originale et précise dans les années vingt, à travers l'écologie du découpage ethnique du territoire de cette ville. Mais une autre Ecole de Chicago, architecturale celle-là, antérieure à la précédente, est à l'origine de ces immeubles qui vont crever le ciel et se trouve sans doute mieux représentée, dans sa spécificité nord américaine, à New York. Le modèle auquel nous nous intéresserons ici est celui que l'architecte néerlandais Rem Koolhaas a appelé le « manhattanisme », une émergence urbaine inédite : elle est liée à l'invention en 1857 de la circulation verticale mécanisée, l'ascenseur, par un new-yorkais dont le nom est désormais célèbre dans le monde entier : Elisha Otis. Cette technique va servir le formidable développement économique que connaît l'est américain, et particulièrement New York, petit comptoir créé par les Hollandais en 1613 et promis au destin d'une grande cité industrialo-portuaire, cosmopolite et financière. Sur le plan de l'espace, l'ascenseur va en effet libérer l'aménagement de la presqu'île de Manhattan de sa contrainte de faible largeur et créer un objet urbain radicalement nouveau : le gratte ciel, dont les plus emblématiques représentants, les *Twin Towers,* périront un siècle plus tard en martyre d'un fanatisme que l'économie sauvage qu'elles servaient aura amplement alimenté.
Ici encore le génie des lieux et le génie humain ont conjugué leurs ressources pour s'affranchir des limites de hauteur imposées à la plupart des villes du Nouveau Monde, indexées, à la manière de l'urbanisme classique de l'Europe, sur celle du plus prestigieux édifice de la ville : le Capitole à Washington, le City Hall à Philadelphie. Une loi de 1916 a plus tard défini le gabarit des immeubles que New York va être en mesure de recevoir sur les 2028 blocs de 200 par 400 pieds (70 m x 140 m) de son plan en damier de 1811. Ce gabarit détermine non pas une hauteur maximale, mais l'étagement des bords du bloc de construction : il s'agit de ne pas empêcher la pénétration de la lumière et de l'ensoleillement dans les rues et les étages inférieurs. Le répit de la crise de 29 laissera le temps aux architectes new yorkais de penser une théorie du manhattanisme dont l'expression, comme le fait très bien remarquer Rem Koolhass dans *Delirious New York* (1978), n'est pas tant figée dans des textes

qu'esquissée dans la somme des dessins de Hugh Ferris, un architecte qui explore, au travers de multiples dessins perspectifs, la silhouette des immeubles sans fin du Manhattan futur.
Le Rockfeller Center apparaît comme le plus accompli de ces *Skyscrapers* et Le Corbusier s'en fait le zélateur le plus enthousiaste dans la description qu'il en donne dans *Quand les cathédrales étaient blanches*, récit de son voyage de 1935 aux Etats-Unis. «New York est un événement mondial », dit-il. La perfection technique du Rockfeller Center le laisse pantois : l'œil qui actionne l'ouverture automatique des portes l'émerveille et le système d'ascenseurs qui distribue les 65 étages du dernier gratte ciel de New York conforte sa conviction qu'il est nécessaire de hiérarchiser les circulations : « Les groupes d'ascenseurs sont répartis en quatre catégories : la première monte en omnibus, du rez-de-chaussée au quinzième étage ; la deuxième, en express du rez-de-chaussée au seizième et de là en omnibus au trentième étage ; la troisième… ainsi de suite. » Le Corbusier, s'il a multiplié les contacts avec les mécènes de l'art moderne, financiers et industriels, donné des conférences dans les universités, visité les usines Ford à Detroit, où il renforce encore sa conviction d'une architecture en série, n'a pu rencontrer Raymond Hood, le principal architecte du Rockefeller Center. Sa mort prématurée (1934), ne le permit pas. De six ans son aîné, Hood avait terminé des études d'architecture à l'Ecole des Beaux Arts de Paris, commencées en 1905, et, bien qu'en pratique il soit pleinement engagé dans l'aventure des *Skyscrapers*, on perçoit l'influence de cette formation dans la composition de son édifice comme dans certains dessins qui en représentent les jardins initialement prévus sur les terrasses des niveaux intermédiaires. Cependant cette influence est totalement incorporée dans le projet du plus riche Américain de cette époque, magnat du pétrole, projet doublement dicté par un objectif de rentabilité immobilière et une volonté d'affirmation personnelle, encore amplifiée par une vocation philanthropique démontrée.
Rien, ici, dans le travail de conception de Hood et de son équipe, qui ne soit dicté par une théorie du gratte ciel, à la différence de Le Corbusier, qui, peu avare de déclarations comme à son habitude, fera savoir que les gratte ciel américains sont trop petits et pas assez espacés. Son livre, à la fois carnet de voyage et essai théorique, n'oublie pas dans ses dernières pages de procéder à une critique de la trame de Manhattan, de l'étroitesse des gorges que forment les rues entre des immeubles sans cesse plus élevés et de proposer sa solution. Précisément appliquée à son retour pour son projet de *Ville radieuse* de trois millions d'habitants, elle met au centre d'une maille démesurée (400 m x 400 m) les gratte-ciel qui abritent la cité d'affaires. Chandigahr, la nouvelle capitale du Penjab fondée par Nehru en fera l'héritage, mais les gratte-ciel de Le Corbusier resteront dans les cartons de ses utopies.
La ville américaine ne saurait non plus se résumer au modèle sans théorie du manhattanisme : elle est croissance verticale, témoignage de l'essor économique de la city dans les *downtown,* certes, mais aussi extension horizontale sans limite dans ses franges et, ici, un compagnon de route éphémère du Mouvement moderne de Le Corbusier, Franck Lloyd Wright, en a établi le modèle, *Broadacre city*. En plus de dénoncer l'évolution du monde des affaires de Wall Street, le célèbre architecte n'adhère pas à l'urbanisme vertical que préconise Le Corbusier pour les zones résidentielles après son voyage à New York. Le modèle de Wright préfigure parfaitement ce que va devenir la ville de l'économie capitaliste fordiste, fondée à la fois sur la stimulation de la consommation de produits qui trouvent largement leur consécration dans l'univers domestique du pavillon, d'une part, et sur une idéologie du *Home* familial dont le substrat anglo-saxon est encore accusé par le rapport que l'immigrant américain va entretenir avec la conquête du Nouveau Monde et les possibilités qu'elle offre pour la petite propriété, d'autre part (Ghorra-Gobin, 2006). L'automobile est la condition de cet urbanisme qui fond la ville dans la campagne.
Le plus extraordinaire, c'est que la maquette de ce modèle, conçue par Wright et réalisée par ses étudiants de Taliesin en 1934, sera exposée au Rockefeller Center, temple du manhattanisme. Mais l'ouverture d'esprit de la famille Rockefeller, sa générosité pour la protection de la nature et la création de nombreux parcs américains, rendent concevable cette conciliation des deux contraires que constituent le gratte ciel et *The Disappearing City*.
D'une certaine manière le territoire et la ville américaine se sont développés ainsi, en verticalité et en extension comme l'ont confirmé *Downtown* et *Levittown*. En effet si Chrysler et Rockefeller disent la puissance des trust de l'automobile et du pétrole, les vastes lotissements de maisons préfabriquées du promoteur Levitt traduisent, à New York (plus de 17000 maisons construites entre 1947 et 1953 à Long Island), puis à Philadelphie et dans bien d'autres villes, la puissance et la popularité du mythe pavillonnaire qu'avait idéalisé Wright et que l'essor économique incomparable des Etats-Unis va rendre possible. L'accomplissement de ce rêve est bien entendu impensable si l'on n'y associe la motorisation des ménages américains à laquelle ont fortement contribué des industriels comme Ford et dont Wright lui-même, grand admirateur de Ford, faisait la clé de son modèle. Les quartiers anciens situés entre le centre et les immenses banlieues pavillonnaires absorbent alors, pour leur part, selon le cycle écologique mis en évidence par les sociologues de L'Ecole de Chicago pour cette grande métropole, et à l'exemple du fameux Bronx pour New York, les communautés qui, massivement, migrent à l'intérieur du continent américain (noirs et hispaniques) ou viennent du Vieux Continent (Italiens, Irlandais, Polonais…).

L'épisode fonctionnaliste et son échec

En Europe, la ville industrielle abandonne le modèle fermé de la ville classique de manière définitive lorsque la couronne des banlieues en vient à former, par la jonction des faubourgs et des villages avoisinants, des entités urbaines d'une taille conséquente que la grande ville n'aura de cesse de vouloir annexer. Cette extension est également favorisée, autour de Paris notamment, par l'établissement des nouvelles usines et la desserte des lignes de chemin de fer qui rend accessibles des lotissements et des cités éloignés. De nouvelles centralités se forment également, venant concurrencer celle de la grande ville. Le quartier des gratte-ciel de Villeurbanne, construit dans les années 1930, symbole d'une indépendance âprement défendue contre Lyon, en est un exemple notable. Son architecte Morice Leroux y dessine, encadrant l'espace public de la rue qui débouche sur le complexe de l'Hôtel de Ville, du Palais du travail et du théâtre (qui accueillera plus tard le fameux TNP créé par Jean Vilar), deux rangées d'immeubles à ossature métallique. Ils sont, pour la France de l'Entre-Deux-Guerres, à l'avant-garde de la technique et de l'esthétique de l'époque. La leçon de Tony Garnier et de sa cité industrielle n'est pas loin, à Lyon justement, où il a construit le quartier d'habitations à bon marché dit « des Etats-Unis », mais aussi l'hôpital, les abattoirs et le stade Gerland. Tony Garnier incarne, avec toute une nouvelle génération de Prix de Rome (dont Henri Prost précédemment mentionné), l'esprit d'un nouvel urbanisme, d'une véritable école française d'art urbain qui se distingue à l'étranger. Léon Jaussely, qui contribue à populariser le modèle de la cité jardin anglaise en éditant l'ouvrage de son architecte le plus connu, Raymond Unwin, *Town Planning in Practice* (1909), est lauréat, au début du XXe siècle, du nouveau plan d'extension de Barcelone, Donat-Alfred Agache est appelé à la fin des années 1920 à Rio de Janeiro, et Jacques Greber, l'architecte du PAEE[5] de Marseille, intervient aussi bien à Montréal, où il seconde Frederick Law Olmsted, le concepteur de Central Park, qu'à Philadelphie.

C'est contre ce courant, pourtant relativement émancipé de l'Académie, et partisan d'une meilleure maîtrise de l'urbanisme, objectif qu'il partage avec les tenants du socialisme municipal tel qu'Henri Sellier, le ministre de la Santé du Front populaire chargé du logement, que Le Corbusier va instruire le procès du désordre des banlieues pavillonnaires. En dépit de leurs efforts conjugués à la tête du Comité supérieur de l'aménagement de Région parisienne (CSARP), Sellier et Prost n'ont eu que peu de prise sur la régularisation des lotissements spéculatifs, sans le moindre aménagement d'infrastructure, qui ont contaminé la région parisienne. La Charte d'Athènes aura beau jeu de dénoncer les banlieues « antichambres sordides des villes » (point 22). Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la polémique engagée par Le Corbusier dans l'Entre–Deux-Guerres, sans succès jusque là, finira par porter ses fruits, à la faveur de la complicité d'un ministre chargé du portefeuille nouveau de l'urbanisme, Eugène Claudius Petit, et d'une crise du logement dont la gravité est révélée par l'hiver terrible de 1954 et le « coup de gueule » de l'Abbé Pierre. L'urbanisme fonctionnaliste des Modernes et sa charte offrent alors, et surtout pour la France, le modèle d'un urbanisme de l'urgence, bétonné à la hâte. On n'en mesurera les limites que bien plus tard : les familles « parachutées » dans ces vastes opérations, doublant souvent la population des communes de banlieues où elles ont été construites, ne se satisferont plus, dans une société dont le niveau de vie augmente de manière importante, de la seule rationalité hygiéniste qui fonde la conception du confort des barres et des tours.

Au demeurant, cette production massive, qui eut raison, dans une certaine mesure, de la dispersion des entreprises du bâtiment, permit de satisfaire, en ayant recours à des méthodes industrialisées divisant par trois le temps de construction des logements, la croissance urbaine liée tant au nombre accru des naissances au lendemain de la guerre qu'à un dernier exode rural particulièrement marqué en France. Sur de vastes emprises foncières situées en limite de la ville dense, bien calées contre les zones pavillonnaires pour stopper leur développement « anarchique », de grands ensembles, dont la taille de croisière avoisinera les 4 000 logements, vont surgir en lisière des grandes villes, comme une nouvelle – et illusoire - muraille de protection de la ville contre son étalement. Conçus dans l'ignorance de la ville déjà là, ces grands ensembles essentiellement dédiés au logement, sont un effacement du territoire existant, des formations qui rompent avec la ville ancienne considérée comme totalement obsolète.

Ils constituent dès lors des isolats, encore plus retranchés lorsqu'ils sont implantés dans le lacis des infrastructures routières qui se multiplient avec l'accroissement de l'automobilité. Au détour de la marée des pavillons, ils offrent un paysage qui, par le caractère délibérément répétitif de leur architecture industrialisée, confine à ce que j'ai appelé une « identiquité » (Daniel Pinson, 1992), allant à contre courant des individualisations qui apparaissent dans la société contemporaine. Alors qu'ils présentaient à l'origine une composition sociale populaire, mais assez hétérogène, le départ, dans les années 1980, pour cause d'accession à la maison individuelle, des ménages les plus solvables, notamment ceux dont les femmes peuvent bénéficier d'un emploi, puis l'arrivée des familles immigrées, rejoignant les maris qui ont boudé la politique de retour au pays mise en place dans le contexte de crise, vont accélérer la paupérisation de ces grands ensembles. Alors que l'on réhabilite les centres anciens, bien des grands ensembles vont, dans l'échelle de positionnement des

[5] Plan d'aménagement, d'extension et d'embellissement issu de la première grande loi d'urbanisme en France, la loi de 1919, voir plus haut p. 11.

différentes parties du parc de logement, remplacer les premiers au bas de cette échelle, devenant la fraction du parc objectivement la plus pauvre, tendanciellement la plus dépréciée, sinon la plus stigmatisée.

Immobilier d'affaires et défense du patrimoine urbain

Au milieu du XXe siècle, la vieille Europe aura mis une décennie à se relever de ses ruines grâce au concours des Etats Unis, une autre à former une communauté unie, une troisième pour retrouver une prospérité dont l'élan a été, au terme des Trente Glorieuses, stoppé par la crise pétrolière, mais aussi par de profonds bouleversements tant dans le domaine de la production et de l'économie que dans celui de la politique et de l'organisation du monde. Les nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) supplantent ainsi, en rentabilité et en attractivité sociétale, les anciennes industries mécaniques. Le monde de la finance prend une importance inconnue jusqu'alors, à la faveur d'une ouverture du monde due à l'émancipation des colonies et à l'effondrement des blocs politico-idéologiques. La cité des affaires que Le Corbusier voyait s'ériger, dans son provocateur Plan Voisin pour Paris (années 1920), à l'emplacement du quartier des Halles, a trouvé sa place à la Défense, donnant ainsi une solution française, européenne, à une question d'immobilier de bureaux, incontournable pour le développement du capital financier, mais que la sensibilité environnementale et paysagère des opinions, apparue dans les années 1975, à la suite de la convention de l'UNESCO de 1972[6], ne rend plus possible dans les centres historiques. La tour Montparnasse reste isolée et tout l'effort va être porté vers la dalle de la Défense, *no man's land* parcouru de tours maladroites, que l'idée géniale d'un architecte danois inconnu, Otto van Spreckelsen, va permettre d'unifier, sur l'axe historique prolongeant les Champs-Elysées, grâce à la fameuse Arche, devenue désormais l'un des monuments les plus visités de la capitale française. Le quartier constitue aujourd'hui la plus grande pièce urbaine vouée aux affaires en Europe, avec quelques 150 000 employés, laissant au centre historique de la capitale la plupart des ministères et des grands équipements à vocation culturelle.

Le Mouvement moderne, suivi par l'administration d'Etat, vouaient initialement les quartiers anciens à une inévitable rénovation. S'abritant derrière le prétexte d'une insalubrité irréversible, la rénovation engagée dans les années 1960 est conçue comme le remplacement des vieux immeubles, après leur démolition, par des constructions radicalement nouvelles, détachées de la voie de circulation, isolées sur leur emprise parcellaire, sans plus de considération pour leurs habitants (Henri Coing, 1966). Cette conception brutale de la modernité rencontra leur farouche opposition d'autant plus que l'urbanisme se réclamant de la Charte d'Athènes, en poussant certains éléments de sa doctrine à la caricature, avait donné naissance, tout particulièrement en France avec les grands ensembles, à des résultats médiocres qu'il est difficile de seulement mettre au compte, comme le pensaient et le pensent encore certains partisans de ces thèses, de l'inculture des populations. Les études du sociologue Henri Raymond (1966) et d'autres ont montré qu'en liquidant des conventions profondément intériorisées dans la culture domestique, qui font lien entre l'espace et les comportements (le devant et le derrière, associé au public et au privé, par exemple), et qu'en réduisant l'habitation à un confort essentiellement hygiénique et technique, le logement industrialisé ne pouvait satisfaire un mode d'habiter auquel il est demandé de faire sens au plan de sa profondeur anthropo-historique et socio-culturelle.

Ce mouvement de contestation a marqué toute la vieille Europe autour de 1975, par ailleurs décrétée Année européenne du patrimoine. A Bruxelles comme à Paris, à Amsterdam comme à Bologne, les habitants de quartiers menacés de démolition se sont dressés contre les autorités locales et nationales et la politique inspirée par le fonctionnalisme qu'elles voulaient mettre en œuvre dans les quartiers centraux, après l'avoir expérimentée dans les champs de betteraves à la limite des villes. Relayé par les milieux intellectuels et une partie des professions de l'aménagement, ce mouvement a dessiné une autre voie pour ces quartiers, celle de la réparation, appelée par la suite « réhabilitation ». Préfigurant une approche qui sera plus tard étendue aux quartiers de grands ensembles très vite dégradés, cette méthode préserve ce qui peut ou mérite de l'être dans un bâti dégradé pour n'y reconstruire que ce qui est nécessaire. Cette démarche a connu son exemple le plus populaire à Bologne, ville dont la décision d'abandonner le plan d'extension de la ville conçu par Kenzo Tange s'est inspirée des thèses sur la « croissance zéro » émises par le Club de Rome. Au lieu d'étendre la ville, on la « reconstruit sur elle-même », en réemployant le potentiel de constructions existantes que la ville historique renferme et en l'adaptant aux besoins d'une société contemporaine. Un avant goût de l'urbanisme durable…

Cette autre façon d'appréhender la ville, de la penser en continuité, de considérer simultanément son cadre physique et les populations qui y résident, a forcé les pouvoirs municipaux et les urbanistes à adopter de nouvelles méthodes, comme celle dite du « projet urbain » - elle a son équivalent en Amérique du Nord avec l'*urban design* –. Cette démarche rompt avec le caractère démiurgique et technocratique qui a marqué l'urbanisme moderne, en dépit des invitations à l'enquête et à l'association citoyenne que certains de ses pères, tel que l'anglais Patrick Geddes, avaient fortement préconisées au début du XXe siècle. Démarche exigeante, car nécessitant une forte mobilisation de petits propriétaires dispersés, la réhabilitation des quartiers anciens a donné des résultats très inégaux, tendant généralement, du fait d'une augmentation des loyers faiblement compensée

[6] Convention pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel.

pour les plus démunis, à la « gentrification » de ces quartiers. La même approche, appliquée aux grands ensembles, a été trop réduite au logement pour enrayer une déréliction qui tient autant à la fonction de relégation des catégories sociales abandonnées, remplie désormais par cette fraction du parc de logement, qu'à l'incongruité spatiale stigmatisante que constitue leur gigantisme dans l'ensemble de l'espace urbain.

L'étalement urbain, un effet de la mobilité individuelle, dernier avatar de la ville, à la fois processus et modèle

Au-delà de ces parties centrales anciennes, de la couronne des premières banlieues, puis de celle des grands ensembles, l'espace urbain s'est diffusé dans un espace rural que les difficultés variables de l'agriculture a rendu en maints endroits plus vulnérable, moins à Reims, par exemple, où le vignoble de Champagne est invité à s'étendre, qu'à Bordeaux où il se trouve en crise.

L'étalement urbain, phénomène déjà ancien en Amérique du Nord, est à la fois un processus et un modèle auquel la vieille Europe, un temps arquée sur la défense de ses valeurs urbaines, n'a pu résister. L'examen de cette période peut en même temps clore ce chapitre qui s'arrêtera ainsi au seuil de la ville contemporaine, celle du troisième millénaire, prise entre la plus extrême concentration (« la ville globale » dont nous parle Saskia Sassen, 1991), la pire dispersion (le « bidonville global » de Mike Davis, 2006) et le « sauve qui peut » du *Junkspace* (la « ville générique » de Rem Koolhass, 2000). En France, a été avancé le concept de « ville émergente », une ville à nulle autre pareille, débarrassée de la chape des urbanismes normatifs. Pour ses tenants, la fuite en avant des licences en tous genres, celles du tout automobile et du tout pavillon, n'est que l'expression des forces vives d'une société en profonde mutation qu'il vaut mieux chercher à comprendre qu'à dénoncer avec des analyses inappropriées. L'impératif, devenu catégorique, du développement durable (de la « décroissance » pour certains) a cependant fait apparaître l'indulgence suspecte de ce regard. La lutte contre le réchauffement climatique impose ainsi des modérations qui s'accordent mal avec l'éloge, au nom de la liberté, du tout et n'importe quoi, dont l'étalement urbain est une bonne illustration. Des études plus approfondies ont ainsi pu faire apparaître comment la quête de « campagne urbaine » détruisait son propre rêve en construisant un quotidien difficile à vivre : la mobilité, en rendant possible l'éloignement du pavillon, contraint à des déplacements, qui, individuellement réalisés et multipliés, saturent l'air de particules et de gaz polluants et agressifs, l'espace d'infrastructures routières insatiables, d'automobiles en stationnement ou en mouvement, et le temps en séquences de vitesse réduite ou d'immobilisation pure et simple (Pinson, Thomann, 2002).

Il est intéressant de savoir comment on en est arrivé là. Or, ce qui était encore un mouvement d'urbanisation en observation est désormais un processus qu'il est possible de reconstituer avec le recul historique minimal. La chose a débuté en Amérique du Nord dès le lendemain de la Seconde Guerre mondiale, mais ce n'est qu'à la veille des années 1970 qu'elle s'est développée en Europe et de manière fort différenciée. Dans les régions déjà fortement urbanisées ou marquées par une tradition de maisons mitoyennes en bande, comme l'Angleterre et les Pays Bas, l'étalement n'a pas connu un déploiement comme en France, où la densité d'occupation du territoire restait encore relativement faible. La motorisation accélérée des ménages, leur accès à deux revenus, les mesures incitatives en faveur du pavillon de certains ministres en charge de l'urbanisme, le changement marqué des modes de vie dans la société bureaucratique de consommation de masse, l'individuation des groupes sociaux et des générations ont favorisé l'accession à la maison individuelle dont certains types, à l'exemple des *Levitthome* américains, sont devenus, avec les facilités du crédit à la consommation, des alternatives populaires du logement social étatique. Dans les années 1975, en France, le rapport de deux-tiers de logements neufs collectifs pour un tiers de logements individuels était exactement inversé, inaugurant un processus d'autonomisation affirmé du logement par rapport au lieu de travail que la détention de deux véhicules et l'ouverture d'un réseau d'autoroutes va pousser à son paroxysme. Les rocades périphériques, que les urbanistes présentent dans certaines villes comme des « portes », se racontant encore l'histoire d'une ville aux limites clairement dessinées, constituent moins une enceinte que le début d'un réseau de voies de contournement qui se prêtent à devenir, au point de raccordement avec les radiales de pénétration en direction de la ville historique, des centralités-carrefours, particulièrement lisibles dans un système désormais ordonné et rythmé par les métriques automobiles, supports de gigantesques zones commerciales (David Mangin, 2004).

Un modèle social et urbanistique d'ascension résidentielle s'institue alors, conformant la réalité du projet résidentiel au rêve pavillonnaire que cultivaient ces familles dans leur logement en grands ensembles. Alors que ces derniers avaient permis de résoudre une crise du logement marquée par la suroccupation des logements anciens et leur manque de confort élémentaire, la maison individuelle constitue, pour la classe moyenne en expansion, dans la société fordiste, à la fois un refuge pour se mettre à l'abri des nuisances diverses qui accompagnent la multiplication des véhicules motorisés dans les centres et le recours pour se garder d'un anonymat que le gigantisme des grand ensembles rend peu compatible avec la mise en évidence d'une ascension sociale effective. Le pavillon est ainsi devenu le projet de millions de familles et le mode résidentiel le plus en phase avec une économie dont l'écoulement de la production massive, en même temps que familiale et individualisée des biens de consommation, ne trouve pas meilleur réceptacle que l'intérieur domestique, depuis l'aspirateur jusqu'à la tondeuse à gazon. L'isolement de l'installation pavillonnaire justifie, quant à elle, le recours au véhicule personnel, en même temps qu'elle satisfait les puissants lobbies automobiles et pétroliers, et

condamne jusqu'à un certain point le développement de modes de transport collectif plus appropriés à la circulation en zone urbaine dense.
Au fur et à mesure de sa généralisation et de son expansion territoriale, l'étalement des villes révèle ses limites : la consommation du sol urbain en est affectée, repoussant vers des marges toujours plus éloignées ceux qui souhaitent accéder au pavillon, procurant à ceux qui sont déjà installés une rente foncière incomparable et activant une ségrégation urbaine par le haut déterminée par le prix du terrain et une concurrence plus vive pour les meilleurs emplacements. D'autres inconvénients apparaissent également qui frappent les membres de la famille non motorisés, en particulier les jeunes qui sont très dépendants de leurs parents pour accéder à des équipements scolaires et de loisirs parfois très éloignés étant donné la dispersion de l'habitat. Le modèle, séduisant au départ, ne cesse de faire apparaître ses limites à la fois pour les familles elles-mêmes, mais aussi pour la communauté dans son ensemble, au plan global, du fait de l'augmentation des émissions nocives liées à l'usage immodéré de l'automobile, comme au plan local, avec une augmentation des charges, tant pour les ménages que pour la collectivité. L'étalement urbain, un temps considéré comme une évolution inévitable de la vie et de la société moderne, a été progressivement, après la conférence de Rio en 1992 et surtout depuis que l'origine anthropique du réchauffement planétaire a été définitivement prouvée et admise (2005), considéré comme une évolution urbaine qu'il était nécessaire de stopper en réduisant la consommation de sol et en rationalisant les mobilités.

Conclusion

On a vu ainsi comment le modèle de la ville close a récemment, au regard de la longue histoire de la ville, laissé la place, dans les sociétés modernes, à la ville étalée. Sans doute n'avons-nous pas encore le recul suffisant pour prendre la bonne mesure de la révolution de la mobilité, ou, mieux, de la communication. Le passage d'une économie de la production matérielle à une économie de la production virtuelle fait apparaître l'ampleur des changements que nous vivons : toutefois ce serait une illusion de croire que la seconde puisse se dispenser de la première. La représentation des choses matérielles sert aussi à accélérer leur circulation et leur multiplication, pour le meilleur et le pire, pour l'essentiel et l'accessoire…
En réalité la mobilité a toujours existé : elle est finalement à la source de la ville dans la mesure où la ville est avant tout un lieu d'échange avant d'être un lieu d'établissement. L'installation, l'établissement humain, a été, depuis l'origine de toutes les sociétés, leur mise à l'abri, un endroit protégé dans le parcours nomade qui a caractérisé l'humanité à sa naissance, en quête de moyens de subsistances chassées et cueillies avant qu'elles ne soient élevées et cultivées, fixant ainsi les communautés humaines. Mais la ville qui fixe les hommes et les femmes dans un enclos protégé ne se conçoit pas sans les attributions que la Grèce antique a données à Hermès et Hestia, le dieu du commerce et du voyage, d'un côté, la déesse de la maison et de sa reproduction, de l'autre, attributions qui tendent à ne plus avoir le caractère sexué qu'elles ont longtemps eu. Mais elles continuent à structurer fondamentalement les sociétés humaines, dans une proportion qui a pu donner, dans une période récente, un avantage aux voyages, jusqu'au seuil d'absurdité qui, du fait du réchauffement planétaire, met en cause leur multiplication. Une alternative qui associe le mouvement virtuel et le maintien sur place ouvre désormais, avec les TIC, des portes sur des horizons qui ne sont pas moins inconnus pour nous que l'a été avant Christophe Colomb le détroit de Gibraltar, ces « colonnes d'Hercule » que les Vénitiens n'ont pas cru bon de franchir. Pendant plusieurs siècles, Venise n'a pu triompher que pour la raison qu'elle est à la fois île et port, à l'abri et prête à l'aventure, comme New York ; des lieux dont l'eau est la limite, mais des lieux ouverts au voyage.
Sont ensuite arrivés les temps où les barrières se défirent, où la ville envahit la campagne au point de se fondre avec elle ou plutôt de se diffuser tellement en elle que les comptes qui fondent la distinction entre l'une et l'autre à partir des critères de population agglomérée (2 000, 5 000…) et de continuité du bâti n'ont plus grand sens, sinon pour donner une certaine mesure de l'empire de la ville. Que valent alors ces distinctions en regard d'autres qui disent l'inégalité des êtres humains sur la planète, non pas seulement à l'aune d'un produit industriel brut moyen par habitant, mais par d'autres mesures qui disent bien mieux (tout en gardant les limites de toute mesure) la condition des hommes, celle du développement humain, jaugée par Amartya Sen (2000) selon les critères des revenus, de l'éducation et de la santé ?
Le mouvement est devenu un régime de circulation planétaire qui s'est affolé : les inégalités qui se creusent et engendrent les guerres créent des eldorados entraînant des migrations tandis que les revenus de misère encouragent la délocalisation des unités de production. Les coffres forts qui ont, sur les chemins entre les villes, donné lieu à bien des attaques de diligences, par des bandits de grands chemin, ou de camions blindés, par des gangs mieux armés que certaines troupes régulières, n'ont plus besoin de voyager : dans les salles boursières de New York, de Londres et de Tokyo (les « villes globales » selon Sassen) la circulation de l'information se fait bientôt, avec la voie numérique, à la vitesse de la lumière, quasi instantanément. Et c'est là que se concentre désormais la richesse. Certes, la ville a toujours vécu du mouvement, mais son intensification crée des accélérations qui pourraient lui être fatales en multipliant les déplacements irrationnels des biens et des personnes et en creusant les écarts dans la distribution des richesses entre les hommes.

Bibliographie :

Benevolo, Leonardo (1993, édition originale np), *La ville dans l'histoire européenne*, Paris : Le Seuil.
Berdoulay, Vincent & Claval Paul (dir) (2003), *Aux débuts de l'urbanisme francais*, Paris : L'Harmattan.
Braudel, Fernand (1990) *L'identité de la France*, Paris : Flammarion.
Braudel, Fernand (1986), « Venise », in Fernand Braudel (dir.), *La Méditerranée. L'espace et l'histoire. Les hommes et l'héritage*, Paris, Flammarion.
Choay, Françoise (1994) "Le Règne de l'urbain et la mort de la ville", in J. Dethier, A. Guiheux (dir.), *La Ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*, Paris : Editions du Centre Pompidou, pp. 26-35 ;
Chombart de Lauwe, Paul-Henry (1982), *La Fin des villes. Mythe ou réalité?,* Paris : éd. Calmann-Lévy..
Cervellati, P.L., Scannavini, R., De Angelis, C. (1981, édition originale 1977), *La nouvelle culture urbaine, Bologne face à son patrimoine,* Paris : Le Seuil.
Chedeville, André (1980) « De la Cité à la ville » in Duby, Georges (dir.), *Histoire de la France Urbaine t 2, La ville médiévale*, Paris : Le Seuil.
Coing, Henri (1966), *Rénovation urbaine et changement social*, Paris : Ed. Ouvrières.
Davis, Mike (2006), *Le Pire des mondes possibles, De l'explosion urbaine au bidonville global*, Paris : La Découverte.
Delfante, Charles (1997), *Grande histoire de la ville, de la Mésopotamie aux Etats-Unis*, Paris : Armand Colin.
Duby, Georges (1976), *Le temps des cathédrales*, Paris : Gallimard
Dumézil, Georges (1968), *Mythe et épopée, I. L'idéologie des trois fonctions dans les épopées des peuples indo-européens*, Paris : Gallimard.
Dupuy, Gabriel (1995), *Les territoires de l'automobile*, Paris : Anthropos-Economica.
Elias, Norbert (1985, édition originale 1969), *La Société de cour*, Paris : Flammarion.
Frey, Jean-Pierre (1995), *Le rôle social du patronat, Du paternalisme à l'urbanisme*, Paris : L'Harmattan.
Gaudin, Jean-Pierre (1985), *L'Avenir en plan, technique et politique dans la prévision urbaine, 1900-1930*, Seyssel : Champ-Vallon.
Ghorra-Gobin, Cynthia (2006), « La maison individuelle : figure centrale de l'*Urban Sprawl*, in Berque, A., Bonnin, Ph. et Ghorra-Gobin, C., *La ville insoutenable*, Paris : Belin, p. 147-158.
Harouel, Jean-Louis (1981), *Histoire de l'urbanisme*, Paris : PUF.
Golvin, Jean-Claude (2003), *L'Antiquité retrouvée*, Paris : Editions Errance.
Grimal, Pierre (1990), *Les Villes romaines*, Paris : PUF.
Koolhaas, Rem (2001, édition originale 1978), *New York Délire*, Marseille : Parenthèses.
Lefebvre, Henri (1970), *La Revolution urbaine*, Paris : Gallimard.
Loyer, François (1987), *Paris XIXe siècle : l'immeuble et la rue*, Paris : Hazan.
Mangin, David (2004), *La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine,* Paris : Les éditions de la Villette.
Massu, Claude (1997), *Chicago : de la modernité en architecture*, Marseille : Parenthèses.
Mumford, Lewis (1972, édition originale 1961), *La cité à travers l'histoire*, Paris : Le Seuil.
Pinson Daniel (1992), *Des banlieues et des villes*, Paris : les éditions ouvrières.
Pinson, D., Thomann, S. (2002), *La maison en ses territoires, De la villa à la ville diffuse*, Paris : L'Harmattan.
Raymond, H., Haumont, N. & A., Dezès, M.-G. (2001, première édition 1966) , *L'Habitat pavillonnair*e, Paris : Harmattan.
Roncayolo, Marcel (1990), *La ville et ses territoires*, Paris : Gallimard.
Roncayolo, M., Paquot, Th. (dir.) (2003), *Villes et civilisation urbaine, XVIIIe – XXe siècle*, Paris : Larousse.
Rossi, Aldo (1981, édition originale 1966), *L'Architecture de la ville*, Paris : l'Equerre.
Sassen, Saskia (1996, édition originale 1991), *La ville globale, New York, Londres, Tokyo*, Paris : Descartes et Cie.
Sen, Amartya (2000), *Un nouveau modèle économique. Développement, justice, liberté*, Paris : Odile Jacob,
Sitte, Camillo (1980, édition originale 1889), *L'Art de bâtir la ville, l'urbanisme selon ses fondements artistiques*, Paris : D. Vincent-L'Equerre.
Vernant, Jean-Pierre (1991, première parution 1965, ESC, 20), *Grèce ancienne, 2 : espace et temps - t2*, (avec Pierre Vidal-Naquet), Paris : Seuil.
Veyne, Paul (1970), *Comment on écrit l'histoire : essai d'épistémologie*, Paris : Éditions du Seuil.
Vitruve (1er siècle avant J.-C.), traduction de Jean Martin (1547) : http://www.chass.utoronto.ca/~wulfric/vitruve/
Wright, Frank Lloyd (1932), *The Disappearing City.* New York, W. F. Payson.