

STRATÉGIES MÉTROPOLITAINES D'ADAPTATION À L'ESPACE DES FLUX

/ type

Recherche urbaine

/ objet

Étude des stratégies urbaines d'adaptation à l'espace des flux pour trois métropoles européennes.

/ plastique temporelle

Métropoles prises dans l'espace des flux

/ état

Réalisé

/ date de réalisation

2002 - 2003

/ lieu principal de réalisation

Analyse comparative de Lille, turin et Glasgow

/ structure porteuse du projet

Laboratoire CRESO de l'université de Caen

/ rôle

Étudiant en DEA sous la direction de Petros Petsimeris

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

Sur une période de vingt ans, de 1983 à 2003, les villes de Lille, Glasgow et Turin ont développé des politiques urbaines particulières tendant à faire oublier leur

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

L'analyse comparative suit trois couples dialectiques :

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

L'intervention des trois villes se place à des niveaux différents de la production de la ville. La municipalité de Turin, par le vaste remodelage de son espace urbain dû à la Spina Centrale, travaille à proprement parler son espace urbain en modifiant la destination de grandes emprises foncières. La métropole lilloise interprète différemment son projet urbain puisque la manipulation de la forme urbaine du quartier d'Euralille est engagée par une réflexion profonde sur l'identité métropolitaine de la grande ville du nord de la France, et dont la volonté est de produire une nouvelle image s'appliquant à l'ensemble de son territoire. La ville de Glasgow, enfin, a travaillé d'un côté sa forme urbaine par des réhabilitations sélectives, et d'un autre, a travaillé son image par de nombreuses campagnes de promotion qui trouvent encore aujourd'hui une répercussion avec les nombreux festivals qu'elle abrite. En partant d'une problématique semblable, les trois villes ont donc employé des stratégies bien distinctes au travers de leurs projets urbains pour répondre au contexte géo-économique contemporain.

Peut on voir l'invisible ?

Les restructurations économiques – suite à l'adoption de l'économie flexible et d'opportunité – associées à une mise en réseaux généralisée – réseaux physiques, immatériels, sociaux – ont des conséquences nombreuses sur les transformations de l'espace alors même

que les flux portés par ces réseaux sont de nature invisible.

Au premier rang vient la mobilité des investissements, leur forte amplitude géographique et sectorielle. Inscrits dans des réseaux financiers globaux, ils provoquent la naissance ou la relance d'activités économiques, voire, et c'est souvent le cas, la déshérence d'activités traditionnelles. La tertiarisation galopante et l'abandon des secteurs productifs traditionnels modifient évidemment les affectations foncières et leurs usages dans les centres urbains et leurs périphéries. Mais au-delà, il importe de considérer les flux porteurs des informations de la société du même nom. Les informations financières transitant dans les téléports dépassent souvent le poids de l'économie locale qui s'en fait le relais. Ainsi, à Lille, la tour du Crédit Lyonnais, juchée sur la gare TGV en bordure du périphérique – une métaphore visible de la mobilité en soi – reçoit et transmet via le téléport de Roubaix des informations financières entre Paris, Londres et New York dont le montant dépasse le cadre de l'économie locale. D'une certaine manière, on observe là une contraction de l'espace et du temps (pour reprendre les termes de David HARVEY), où la distance géographique se contracte entre les grandes implantations financières distantes de centaines de kilomètres, tout en péripétrant des territoires réels voisins. Or l'expérience nous enseigne que le capital structure l'espace (Karl MARX et Henri LEFEBVRE). Ce constat demeure purement spéculatif et à ce stade la question se pose pourtant toujours : peut-on voir dans la ville l'invisible mouvement de ces flux ? En d'autre terme, l'urbanisme se plie-t-il à cette nouvelle spatialité ?

A chaque mutation dans le domaine des transports, les flux physiques obligent un dimensionnement des voies de communications par des processus d'actualisation de la voirie, d'ouverture de voies à grande vitesse... Mais concernant les flux immatériels, invisibles par nature, leur implication est plus complexe car elle obéit avant tout à la contraction du temps et n'impose pas la modification d'infrastructures visibles : les autoroutes de l'information, connues de tous, ne sont nullement visibles dans

le paysage. Or si les flux sont invisibles, on peut néanmoins s'attacher à desceller leurs conséquences spatiales indirectes. Désorientées par la mobilité de l'investissement, les municipalités – habituellement confrontées à des mouvements à long terme – développent des projets urbains emblématiques pour s'inscrire dans la nouvelle société d'archipels. En intervenant ponctuellement sur la ville (reprenons l'exemple d'Euralille à Lille, sensé être une « turbine tertiaire »), les municipalités fabriquent de l'image urbaine plus que de la forme et elles se vendent sur un marché serré où la rivalité interurbaine fait rage pour attirer le capital international. Les projets urbains sont là pour dire le « génie » de leur ville, pour dessiner son nouveau visage, souriant et volontaire. Ils appartiennent à un marketing urbain plus soucieux d'image que de contenu social. Il semble que l'on puisse lire la procédure très spécifique de projet urbain, généralisée à travers l'Europe, comme la réponse la plus patente dans l'espace de la ville à la mise en réseaux de la société. Quelle grande ville européenne n'a pas ces vingt dernières années réhabilité son centre historique, refondu son quartier de gare ou encore reconverti ses anciens docks ? Fortement différentes dans leur expression plastiques, ces transformations de l'espace urbain s'appuient pourtant toujours sur le même discours marketing qui voudrait actualiser l'image de leur ville pour convaincre la terre entière de la vivacité de son présent (lorsqu'il ne s'agit pas tout d'abord d'une thérapie à usage interne pour supprimer un complexe largement répandu dans la population). Avant Euralille, Lille peinait à affirmer son identité sur le plan international. Après Euralille, qui n'a pas entendu parler de ces tours juchées sur une gare de TGV ?

Pourtant est-ce une manière de faire la ville ? A Lille, l'étude des principales fonctions présentes dans le paysage permet de se convaincre du « leurre » urbain que représente un nouveau quartier emblématique.