BANQUE COMMUNE D'EPREUVES

CODE EPREUVE :

305
ESC_RT

Concepteur Epreuves ESC : ESC AMIENS PICARDIE

OPTIONS SCIENTIFIQUE, ECONOMIQUE, LETTRES & SCIENCES-HUMAINES, TECHNOLOGIQUE
Programme ESC

RESUME DE TEXTE

lundi 15 mai 2006, de 14 h. à 17 h.

Résumez en 400 mots le texte suivant.

Une tolérance de 40 mots est admise : le résumé devra être strictement compris entre 380 et 420 mots.

Les candidats doivent indiquer, sur leur copie, le nombre de mots employés de 50 en 50 (marque dans le texte et regard dans la marge), ainsi que le total exact à la fin.

Les correcteurs tiendront compte de la présentation de la copie et de la correction de la langue.

L'usage de documents et de tout matériel électronique est interdit.

L'Europe a besoin de mythes fondateurs. Parmi ceux qui s'esquissent, le thème de la ville européenne semble connaître un succès croissant. Il cristallise l'idée d'un patrimoine commun culturel et politique qu'il s'agirait de promouvoir et de défendre contre un ennemi, la ville américaine et il réunifie un local diversifié. A ce titre, il mérite donc une attention particulière.

Fichier généré pour Visiteur (), le 31/05/2021

Le rôle que jouent les Etats-Unis dans la globalisation économique et culturelle conduit souvent à assimiler la globalisation à un processus d'américanisation et d'homogénéisation, et réciproquement, à rabattre la question du local sur la défense du patrimoine et du droit à la différence.

Cette vision simpliste et manichéenne est très présente pour tout ce qui concerne l'évolution des villes, à tel point qu'on pourrait paraphraser une formule célèbre : un nouveau spectre hante l'Europe, celui de la ville américaine, c'est-à-dire le fantôme d'une ville morte, assassinée par l'automobile, la maison individuelle, les McDo, la télévision, la ségrégation sociospatiale, les centres commerciaux, les cinémas multiplexes, les parcs de loisirs, la privatisation des services publics. Une ville morte, car elle aurait perdu ce qui ferait la ville, c'est-à-dire la densité et la continuité du bâti ; une ville qui en quelque sorte se serait dissoute dans l'urbain, pour reprendre les formules de Melvin Webber[1] et, plus récemment, de Françoise Choay[1], et dans laquelle ne subsisteraient plus de l'urbanité perdue que quelques caillots communautaristes et quelques précipités patrimoniaux dans un univers rendu indifférencié par les objets et les logos des multinationales.

L'angoisse de la fin des différenciations n'est pas nouvelle, mais elle est activée par la multiplication des rencontres avec l'autre et par les rapports ambigus qui se nouent inévitablement dans ces rencontres. La peur de l'uniformisation est aussi le produit de l'individualisation qui conforte les exigences de singularité. Quant à la hantise de l'américanisation des villes, elle n'est pas plus nouvelle et elle est à la mesure de la fascination que l'Amérique a exercée sur les voyageurs depuis la fin du XIX^{e} siècle. Et comme précédemment, à l'époque des « gratte-ciel », du « corned-beef » et des « gangsters » de Chicago, cette peur est fondée sur des représentations assez simplistes des villes et de la vie urbaine.

Bien sûr, les villes des Etats-Unis ont eu et ont en commun des caractères qu'on n'observait pas ou peu jusqu'à présent dans les villes d'autres parties du monde, et en particulier en Europe. Et cela d'abord parce que la société nord-américaine tout entière a depuis longtemps des spécificités fortes, qui cadrent toujours assez bien avec les analyses de Tocqueville, et que la modernisation et les vagues successives d'immigration ont plutôt confortées. Ensuite, il y a évidemment de très grandes différences entre l'urbanisation telle qu'elle s'est faite en Europe, dans des pays densément occupés, à partir de villes et de valeurs foncières et symboliques anciennes, et celle qui s'est développée aux Etats-Unis, lestée de valeurs jeffersonniennes et disposant, grâce au tramway puis à l'automobile, d'un espace presque illimité. Les villes en Europe ont plutôt fonctionné, jusqu'à une période récente, sur le mode du palimpseste, c'est-à-dire du même parchemin sans cesse réutilisé pour de nouvelles écritures ; les villes nord-américaines se sont développées sur un mode extensif, n'hésitant pas à pratiquer la « terre brûlée » pour refertiliser certaines zones urbaines anciennes. Pourtant il est difficile de parler tant d'« *une* ville américaine » que d'« *une* ville européenne ». Quiconque a peu fréquenté les Etats-Unis a évidemment le sentiment qu'au-delà des mêmes chaînes commerciales franchisées et des mêmes voitures, les villes nord-américaines sont profondément hétérogènes et diversifiées, et présentent des différences profondes d'une région à une autre. Boston, Los Angeles, Minneapolis et Vancouver sont probablement aussi différentes les unes des autres que Barcelone, Marseille, Stuttgart et Rotterdam. A l'intérieur d'une même agglomération, les différences sont également majeures et l'on ne vit pas de la même manière quand on habite Oakland, le cœur de San Francisco ou les périphéries de San José. Même la vie des universitaires diffère nettement à Berkeley et à Stanford.

Aujourd'hui pourtant, la problématique de la menace de « la » ville américaine permet de constituer une représentation symétrique de « la » ville européenne. Les défenseurs de celle-ci

[1] auteurs qui ont consacré des travaux ou des articles à l'urbanisme.

Fichier généré pour Visiteur (), le 31/05/2021

ont d'ailleurs été rejoints récemment par ceux qui luttent sur le front de la nourriture européenne contre la « mal bouffe US ». De fait, un « josébovisme » plus ou moins discret règne dans une partie des milieux urbanistiques en Europe, et plus particulièrement en France. On a ainsi beaucoup parlé, dans le microcosme politico-urbain français, ces dernières années du thème de la « ville émergente ». Cette notion lancée par une exposition à l'Institut français d'architecture et par un rapport d'un organisme du ministère de l'Equipement, prenait surtout acte que la moitié de la population française vit aujourd'hui dans des zones urbaines périphériques des villes centres, hétérogènes et discontinues, composées principalement de maisons individuelles ; ce rapport laissait entendre aussi qu'il fallait en conséquence aménager et équiper ces périphéries sans essayer d'en faire des villes « traditionnelles », et admettre leur esthétique largement dominée par le monde des consommations marchandes et par un « goût du public » non conformes aux canons dominants de la culture et du bon goût. Toutefois, des formulations naïves et maladroites ont très certainement contribué à la levée de boucliers qu'a suscitée la publication par un organisme d'Etat d'un tel document. Mais la vigueur et la variété des réactions montrent bien qu'il s'agit là de quelque chose de très sensible qui provoque des discours et des réactions qui ont en fait la même inspiration que ceux de Liliane Forester dans son ouvrage sur l'horreur économique.

Il s'est ainsi constitué en France et en Europe, ces dernières années autour du refus de l'américanisation des villes, une coalition originale et hétérogène. On y trouve à l'avant-garde les mouvements écologistes qui luttent pour économiser les ressources naturelles non renouvelables. La ville américaine est ainsi considérée comme dangereuse pour la nature et l'humanité car fondée sur l'automobile, la maison individuelle et les équipements personnels, elle consomme beaucoup trop de sol et de pétrole, et elle pollue l'atmosphère. Un second groupe, partiellement distinct du premier, s'est constitué autour d'un engagement sur le thème de la défense du service public en général, et du transport collectif en particulier. La ville américaine leur apparaît inégalitaire, ségrégative, favorisant l'individualisme et handicapant les rencontres et les solidarités. Les élus des villes centres, toutes tendances politiques confondues, forment une troisième composante de cette coalition. Ils ont vu, ces dernières années, bon nombre d'habitants, d'activités et de commerces s'implanter dans des périphéries lointaines, alors que leurs villes continuent d'assurer de lourdes charges de centralité. Ils s'inquiètent des modifications des structures économiques et sociales de leur ville, et de la concurrence déloyale selon eux qui se développe entre villes d'une même région urbaine. Les multiplexes, qui semblent condamner les cinémas traditionnels des centres-villes, et les zones commerciales « sauvages », qui se localisent aux entrées des villes, sont emblématiques des conflits qui agitent le monde politique des villes en Europe. Enfin, s'agrège de fait à cette coalition une opinion conservatrice, nostalgique, inquiète des désordres qu'elle impute à cette nouvelle étape de la modernité, et qui voit dans la défense de l'architecture et de l'urbanisme traditionnels des protections contre le changement. Cette coalition est également très visible au niveau des instances européennes.

S'il est difficile de caractériser spatialement « la » ville américaine, la tâche est encore plus difficile avec « la » ville européenne, étant donné sa variété encore plus grande. Les promoteurs de cette notion s'efforcent toutefois de caractériser formellement la ville européenne : celle-ci serait essentiellement compacte et dense ; ses limites d'avec la campagne seraient tranchées ; les quartiers y seraient des territoires pérennes largement multifonctionnels et multisociaux ; les espaces et services y seraient principalement publics ; l'architecture et le design urbain y seraient largement homogènes. En fait, il s'agit de caractères historiquement très datés qui rendent mal compte non seulement des formes urbaines contemporaines aujourd'hui dominantes en Europe, mais même des formes urbaines anciennes, médiévales, classiques ou industrielles. La séparation nette de la ville et de la

Fichier généré pour Visiteur (), le 31/05/2021

campagne, la mixité fonctionnelle et sociale, la convivialité des rues sont en effet des images largement mythiques des villes d'autrefois.
Cette notion formelle d'une ville européenne est en fait une création très récente, de même d'ailleurs que celle d'espace public qui lui est souvent rattachée. On ne trouve pas de réflexion conceptuelle sur une morphologie commune des villes européennes, équivalente à celle que Max Weber a développée pour caractériser sociopolitiquement les villes européennes (et seulement jusqu'au XVII^{e} siècle, ce qui limite l'usage de cette notion socio-historique pour rendre compte des villes modernes). Même Paul Vidal de La Blache a, semble-t-il, évité assez soigneusement de mettre toutes les villes d'Europe dans le même sac et il s'est limité prudemment à quelques traits communs aux villes de l'Europe occidentale qu'il a expliqués historiquement. Jean-Louis Cohen[1] signale qu'on trouve une première définition spatiale pour la ville européenne chez l'historien de l'art autrichien Joseph Gartner en 1928. Mais la formule n'a pris véritablement de force au-delà de quelques spécialistes que ces dernières années. Il serait intéressant, de ce point de vue, de faire un parallèle avec l'invention de la nation, en portant une attention particulière au contexte et aux modalités de sa fabrication. Comme pour l'invention des nations au cours du XVIII^{e} siècle, l'invention de la ville européenne a des héros et des textes fondateurs au XIX^{e} (même si la formule « ville européenne » n'y figure pas explicitement), des commentateurs (voir Françoise Choay qui invente la formule de l'urbanisme « culturaliste » par opposition à l'urbanisme « progressiste »), des activistes (urbanistes) plus ou moins folkloriques (par exemple Léon Krier[1]) qui prétendent être fidèles à un héritage collectif. La thématique de la ville européenne fait évidemment référence en permanence à la longue durée, argument fort pour refuser la pression des nécessités du moment. Fernand Braudel est ainsi convoqué à tort et à travers. Paul M. Hohenberg[1] et Lynn Hollen Lees[1] sont aussi régulièrement mobilisés car ils s'efforcent de montrer, dans leur ouvrage, que les villes contemporaines, à quelques très rares exceptions industrielles près, s'inscrivent dans la continuité de l'Europe urbaine médiévale. Cette thèse présente l'avantage pour les partisans de la ville européenne d'inscrire les projets culturalistes contemporains dans une sorte de patrimoine génétique continental.
La question des densités est au cœur des représentations de cette ville européenne. L'idée majeure est bien sûr, une fois encore et c'est un thème connu des sociologues, que la proximité physique favoriserait la proximité sociale en général et les contacts interindividuels. En produisant des villes denses, non seulement on épargnerait la nature, mais on favoriserait les relations sociales et la citoyenneté. Les géographes et les architectes qui soutiennent ces thèses ont raison de se pencher sur l'analyse de la contribution des formes spatiales à la production des relations sociales. Et d'une certaine manière, ces réflexions sont importantes car les nouvelles technologies de l'information et de la communication ne suppriment pas les distances et ne rendent pas obsolètes les contacts directs, au contraire. En revanche, cette instrumentalisation de la densité comme outil d'une urbanité européenne est contestable pour au moins trois grandes raisons.
Tout d'abord, cette thèse postule que la proximité crée de la relation sociale. Point n'est besoin de faire référence aux classiques de la sociologie pour contester cette idée, l'expérience quotidienne du métro suffit : non seulement la proximité, en tant que telle, ne produit rien, mais dans certaines circonstances, elle crée à l'inverse un sentiment de promiscuité et de rejet. Ensuite, ces thèses sur la densité font l'impasse sur la vitesse de déplacement dont la croissance a modifié profondément les distances physiques : en effet, l'accessibilité d'un lieu ou d'une personne est aussi grande dans une ville de densité un, dans

[1] auteurs qui ont consacré des travaux ou des articles à l'urbanisme.

Fichier généré pour Visiteur (), le 31/05/2021

laquelle on se déplace à la vitesse deux, que dans une ville de densité deux, où l'on se déplace à la vitesse un. Autrement dit, la croissance d'un tiers des vitesses de déplacement en ville en France ces dernières douze années compense théoriquement une dédensification de trente pour cent. Enfin, les formes mêmes de l'accroissement des vitesses modifient la géographie urbaine. Les transports rapides, individuels ou collectifs, qui par définition s'arrêtent peu, rendent parfois plus proche le lointain que le près. La concentration n'est plus un gage d'accessibilité. La verticalité des fortes densités urbaines non plus, comme le confirme la pratique des ascenseurs, tout particulièrement dans les immeubles de grande hauteur. Le cas de la victoire dans la bataille de la microélectronique de la Silicon Valley peu dense sur la route 128 à Boston fondée sur de grandes unités témoigne d'une certaine manière que la densité classique n'est plus le gage de la rencontre et de l'accessibilité. Evidemment, ce type de constat gêne les architectes et les géographes, toujours enclins à hypertrophier l'impact des conditions spatiales, car ils ont en fait autant de difficultés que les sociologues à intégrer les nouvelles mobilités de la société hypertexte.

Cela noté, il est clair que nous manquons de connaissances sur les transformations sociales liées à l'évolution des mobilités, au remplacement de la densité par la vitesse, au rôle de toute une série d'objets dont l'automobile et le téléphone sont emblématiques. Jacques Lévy[1] s'y essaie bien, tentant de définir une urbanité qui serait assez précise pour pouvoir être quantifiée et mesurée. John Urry[1], dans son dernier ouvrage, souligne aussi avec beaucoup de force combien la mobilité transforme le social et il rejoint ainsi, par d'autres chemins, la problématique d'Alain Touraine ou de François Dubet sur « la fin de l'idée de société ».

La publication au Royaume-Uni sous la responsabilité du célèbre architecte Lord Richard Rogers d'un rapport intitulé *Towards a Urban Renaissance*, s'inscrit très clairement dans ce contexte d'invention de la ville européenne. L'utilisation du mot « Renaissance » n'est évidemment pas le fruit du hasard. Il s'agirait de faire renaître les villes qui actuellement tendent à se dissoudre dans des périphéries lointaines, et pour ce faire de concentrer la majorité des constructions sur les zones déjà urbanisées. Il faut, selon les expressions consacrées, mettre en valeur les *brownfields* – entendez les friches industrielles – et préserver de l'urbanisation les *greenfields*, c'est-à-dire les zones vertes. Des politiques du même genre sont mises en œuvre ou en débat dans la plupart des pays européens. En France, une loi vient d'être votée. Intitulée « Solidarité et Renouvellement urbain », elle entend limiter l'étalement urbain et favoriser la transformation tant des grands ensembles que des parties anciennes des villes. A priori, ce type de démarche semble raisonnable quels que soient les attendus plus ou moins conservateurs et pessimistes sur la modernité qui émaillent çà et là les exposés des motifs. Il vaut mieux, pour des raisons multiples, essayer de réaménager les zones déjà construites plutôt que de consommer des espaces verts.

De fait, certains développeurs immobiliers s'intéressent de nouveau aux parties anciennes des villes. Aux Etats-Unis aussi, on assiste à une forme nouvelle de *gentrification* des zones centrales des agglomérations urbaines, y compris dans des villes dont le patrimoine ancien est très faible et qui ont peu de traditions d'habitat central. Ce sont notamment les *emptynesters* (dont les enfants ont quitté le nid familial) qui marquent un intérêt nouveau pour la centralité et, apparemment, pour une vie urbaine plus piétonne. Cette évolution nord-américaine est également intéressante d'un autre point de vue. Elle montre que si nous assistons, par certains aspects, à une américanisation des villes européennes (sous réserve que cette notion ait un sens), on constate à l'inverse une européanisation des villes nord-américaines. Celle-ci n'est pas plus nouvelle d'ailleurs que la précédente. L'Europe a toujours été une référence pour les Américains. A sa manière, Las Vegas en témoigne avec une démesure sidérante : la reproduction à échelle à peine réduite de rues et de places romaines au César Palace, ou la

[1] auteurs qui ont consacré des travaux ou des articles à l'urbanisme.

Fichier généré pour Visiteur (), le 31/05/2021

construction récente d'un hôtel de plusieurs milliers de chambres autour d'une tour Eiffel de cent mètres de haut et d'un Arc de Triomphe à l'échelle un demi, témoignent bien de l'attractivité des images de villes d'Europe. Plus modestement mais plus quotidiennement aussi, on voit se répandre, même à Los Angeles, emblème de la ville américaine, des rues piétonnes, à découvert, avec des vitrines, des kiosques à journaux, des terrasses de café…et de véritables expressos, y compris en dehors des quartiers du type Little Italy où ils étaient autrefois cantonnés.

Cet attrait de références historiques venues d'Europe n'est pas sans rapport avec un courant récent et assez actif aux Etats-Unis, qui s'intitule modestement le *New Urbanism*. Très inspirés par les thèses de Léon Krier, les partisans de ce nouvel urbanisme défendent le modèle urbain et social de la petite ville, qui puise ses références tout à la fois dans les premiers *settlements* nord-américains, dans des images archétypiques et archaïques du bourg médiéval avec son mythe communautaire, et dans les références esthétiques de la ville classique. L'utopie est de transformer les agglomérations nord-américaines en conglomérats de communautés hiérarchisées, avec des arrondissements et des quartiers. L'espace public communautaire serait constitué de rues et de placettes. Des prescriptions architecturales précises (du type toits en pente et chiens assis) complètent ce rétro-urbanisme. Cette utopie réactionnaire, au sens propre du terme de retour en arrière, a connu en Floride deux réalisations concrètes assez célèbres : la ville de Seaside, où a été tourné le film *the Truman Show* qui dépeint une petite ville où les faits et gestes du héros sont à son insu retransmis en direct à la télévision depuis sa naissance, avec la complicité de tous les habitants et de sa famille, faisant de lui l'acteur involontaire d'un incroyable feuilleton ; l'autre réalisation est la ville de Celebration, conçue, réalisée et gérée de toutes pièces par Disney qui expérimente là le passage du parc à thème conçu comme une petite ville structurée à partir de sa *main street*, à la ville comme parc à thèmes, pour reprendre la formule de Michael Sorkin[1].

Ces expériences restent limitées. Celebration et Seaside sont des bourgades. Il n'empêche qu'elles ne sont pas si loin de ces « bonnes pratiques » de « la ville à portée du piéton » que des organisations comme l'Union européenne présentent comme des modèles de référence pour le développement urbain durable. Elles illustrent parfaitement la notion de fondamentalisme telle que Giddens l'a définie, comme la reprise d'une tradition hors du contexte qui l'a fondée, sans égard pour sa compatibilité globale avec le contexte de la modernité avancée.

La construction culturelle de la ville européenne, comme auparavant celle de la nation, joue donc sur un triple registre qui dépasse bien sûr ceux qui s'en font les hérauts. En premier lieu, la dénégation de l'ampleur des transformations urbaines déjà accomplies laisse entendre qu'il est encore possible de préserver un hier bienheureux, et conforte le champ d'action des politiques et de leurs urbanistes : les choses peuvent encore changer grâce à l'action. En deuxième lieu, la défense des valeurs patrimoniales, rassemble face à un ennemi : la culture américaine portée par les multinationales. Enfin, en troisième lieu, l'union dans cette bataille contre la globalisation-américanisation, et pour la défense d'un centre-ville ancien fétichisé crée des références et des pratiques communes.

Il se constitue ainsi une sorte d'imaginaire de la ville européenne qui peut contribuer activement à la dynamique supranationale qui s'ébauche avec l'Union européenne. Il n'est en effet de société et de régulations collectives possibles sans institution imaginaire de cette société. Que l'unicité de la ville européenne soit réelle ou largement mythique, que plus de la moitié de ses territoires n'aient plus rien à voir avec les formes urbaines auxquelles se réfèrent les mythes, est finalement peu important de ce point de vue. Car la construction européenne souffre gravement d'une institution imaginaire pour l'instant réduite à la sphère de

[1] auteurs qui ont consacré des travaux ou des articles à l'urbanisme.

Fichier généré pour Visiteur (), le 31/05/2021

l'économique. La ville, lieu de la vie quotidienne et cristallisation de l'imaginaire social, peut apporter une contribution précieuse. Mais il importe de s'assurer que cette thématique de la ville européenne sera partagée et mise en œuvre de façon conquérante, large et créatrice, et non utilisée pour la défense des privilèges de quelques catégories qui s'approprient les zones centrales des grandes agglomérations. Pour cela, il faut que les mythes de la ville européenne enrichissent leurs attitudes conservatoires de projets nouveaux pour la ville périphérique. Que faire ainsi aujourd'hui face au boom des cinémas multiplexes qui semblent condamner les salles des centres-villes ? S'y opposer ? Pas n'importe comment car on ne peut fonder la survie des centres sur le sous-équipement des banlieues. Or, le succès des multiplexes en périphérie montre que le cinéma peut retrouver une nouvelle jeunesse et que les « sorties » de loisirs ont un bel avenir si les cinémas sont accessibles aux habitants des périphéries, à toute heure de la soirée, ils offrent un vaste choix et ils sont accompagnés de restaurants peu chers. Il faut donc trouver de nouveaux équilibres, de nouveaux partages et compromis entre centralité ancienne et nouvelles polarisations périphériques. Car même si les modèles commerciaux urbains périphériques nous viennent des Etats-Unis, on peut les faire évoluer et les adapter.

François ASCHER
La Société hypermoderne
Edition de l'Aube – Essais 2000-2005
Chapitre 5 pages 152-159

Fichier généré pour Visiteur (), le 31/05/2021