

FREY (Jean-Pierre), "Trocas internacionais, especificidades locais e desenvolvimento urbano", in : *Colóquio internacional Os Desafios do planeamento estratégico. Comunicações*, Loulé (Portugal), Câmara municipal de Loulé, 1998, pp. 61-82

ÉCHANGES INTERNATIONAUX, SPÉCIFICITÉS LOCALES ET DÉVELOPPEMENT URBAIN

Colóquio Internacional "Os Desafios do planeamento estratégico", Loulé 5 e 6 dezembro 1996

Jean-Pierre FREY

Architecte-Sociologue

Professeur à l'Institut d'Urbanisme de Paris

L'apparition récente de l'idée de stratégie associée à celle de planification semble indiquer l'émergence de nouvelles formes de concertation dans les prises de décision en urbanisme. On affirme ainsi le souci de tenir compte de la diversité des points de vue des multiples acteurs qui font la ville (ou dessinent les contours de nouveaux territoires), mais on cherche aussi à obtenir l'assentiment du plus grand nombre dans le choix des grandes orientations qui, du reste, accompagnent plus un processus général d'urbanisation qu'elles ne dessinent dès le départ les formes détaillées des opérations. Contrairement à d'autres périodes de l'Histoire, les sociétés, confrontées à un développement sans précédent de l'urbanisation et à une reconsidération de territoires plus vastes que les simples agglomérations, y compris dans les replis récents de l'urbanisation extensive, ne sont plus en mesure de disposer d'une image toute constituée de la forme urbaine, et, a fortiori, des espaces d'un œkoumène qui se recompose bien au-delà des découpages institutionnels traditionnels. Faute d'image unique s'imposant d'emblée et à défaut de consensus gommant les traces des conflits en présence, le processus de planification — si tant est qu'il fût jamais raisonnable de croire à une réelle maîtrise des opérations — se doit de composer avec une adversité dont le côté positif est sans conteste de condamner les diverses instances de l'aménagement à se prononcer sur ce qu'elles souhaitent *voir* se réaliser et la façon dont elles *envisagent* la réorganisation des territoires.

Dans ce contexte de modification, sinon de crise, des compétences et performances des acteurs, le politique semble reprendre tous ses droits sur la technique et la question essentielle semble être moins celle de la maîtrise de la succession des choix à opérer que celle d'une préfiguration du résultat de solutions négociées au fur et à mesure d'une avance toujours incertaine des opérations.

Nous partirons donc de l'idée qu'il y a une remise en cause des représentations de la ville et de ses territoires¹ dans laquelle les divers regards ne s'attachent plus aux mêmes objets, où ce que l'on préfigure relève d'une construction concertée, négociée, parfois arrachée de haute lutte et résulte de rapports de force qui, une fois fixés, constituent une sorte d'arrêt sur une image qui se projette au sol. Si l'on a pu interpréter l'espace urbain comme la *projection au sol des rapports sociaux*², le caractère stratégique des modalités de planification a sans doute pour effet de rendre plus explicite les multiples raisonnements suivis et les raisons pour lesquelles les acteurs interviennent³.

Un regard extérieur sur la ville et ses territoires

Les regards portés sur la ville sont multiples. S'ils s'organisent essentiellement en fonction d'un usage quotidien des lieux, ils accèdent aussi à des vues et des visions plus abstraites dès lors que l'on recourt à une iconographie particulière pour en dessiner certains traits. L'action explicite *sur* l'espace et dans l'organisation des territoires ne saurait se dispenser de passer par

la médiation des documents iconographiques, qui sont autant de points de vue que les forces de l'abstraction symbolique ont fini par imposer non seulement dans les métiers de l'aménagement mais aussi pour le commun des mortels dès lors qu'il évolue en terre inconnue. Comment se déplacer dans les transports en commun, et en se rendant au plus vite d'un point où l'on est à celui où l'on veut se rendre, sans consulter le plan du réseau ? Comment emprunter un itinéraire routier sans consulter une carte ? Comment occuper un territoire sans disposer de son image et si l'on peut rappeler que la géographie, ça sert d'abord à faire la guerre⁴, c'est peut-être moins pour parler de géostratégie que pour attirer l'attention sur l'originalité et les performances d'un regard extérieur et qui bénéficie du recul qu'offre d'emblée toute abstraction.

Parmi ces regards, nous avons choisi de privilégier celui **du promeneur, du touriste, du visiteur, de l'étranger**, moins pour ce qui concerne la découverte ou la conquête des territoires que pour ce qui concerne une lecture à la fois candide et avertie, détachée et néanmoins intéressée, abstraite mais curieuse, furtive mais marquante, en un mot *différente* de celle des gens du cru. Recomposer un territoire, surtout s'il s'agit d'en redéfinir sa carte d'identité, son paysage en somme —qui n'a de sens que comme image— suppose toujours de recourir à un point de vue dont toute la force symbolique ne tient qu'à la distance prise par rapport à un usage quotidien, au recul pris par rapport à tout contact familier avec les lieux.

Cette idée de la pertinence du regard extérieur, que d'aucuns pourraient aussi prendre comme une impertinence ou une immixtion dans des affaires locales, participe pourtant de l'organisation de l'espace à toutes les échelles. L'habitat comporte des espaces de réception aussi appelés "de représentation" (salon, jardin de devant) ; toute ville vante ses monuments et arbore son originalité dans une symbolique appropriée (qui va du blason au logo) ; le marketing urbain orchestre les concurrences dans un jeu de séduction qui vise toutes les formes d'investissement et, à l'inverse, toute réorganisation de l'espace gagne à tenir compte de la modification de son image.

Si l'on a surtout été porté à concevoir l'histoire urbaine, en particulier l'histoire dite "locale", du point de vue de ses indigènes et des activités autochtones, l'une des faces de la mondialisation et de la généralisation des échanges réside dans l'augmentation considérable de la circulation des images. Que celles-ci soient véhiculées par des médias comme la télévision, incorporées par des voyageurs, qui concrétisent leurs rêves grâce à l'augmentation du temps libre et à la facilitation des transports, ou qu'elles soient objectivées par les prises personnelles de photos ou la diffusion d'ouvrages illustrés en tous genres, elles participent résolument du paysage de l'urbanisation. Si les expositions universelles ont servi très tôt à remodeler l'image des cités où elles élirent domicile, c'est sans doute moins en vertu d'un légitime souci de faire durer ne serait-ce qu'en partie ce qui aurait pu n'être que des investissements furtifs au profit de l'industrie, qu'à cause de l'opportunité qu'elles offraient de reconsidérer l'organisation de la ville à travers l'image nouvelle qu'elles permettaient d'en donner. Et quelle trouvaille que cette Tour Eiffel que les Parisiens ne fréquentent pas et qu'ils aperçoivent à peine, mais que les habitants du monde entier ont dans la tête!

La question du tourisme dans la pensée urbanistique

C'est au lendemain de la Première Guerre mondiale que l'Urbanisme en tant que tel émerge en France. Si la reconstruction des cités détruites en est l'un des principaux moteurs, les premiers écrits théoriques ayant pour ambition de fonder une nouvelle science des villes — qui se voulait aussi un art d'intervenir dans leur planification— ont le souci de prendre en compte tous les facteurs possibles du développement urbain. Parmi ceux-ci, le tourisme apparaît comme une opportunité, notamment parce qu'il apparaît comme une force susceptible de mobiliser les initiatives locales sur des questions de portée plus générale. Dans un des textes fondateurs de cette discipline⁵, les auteurs s'attachent à promouvoir le rôle des

Syndicats d'Initiative dans le développement urbain. L'urbanisme leur apparaît ainsi comme une technique au service d'un développement touristique des villes.

"L'urbanisme devient un puissant moyen d'action pour le tourisme. [...] Le tourisme s'avère donc — à tous les degrés — non seulement comme le grand défenseur des idées d'urbanisme, mais encore comme leur meilleur agent d'exécution."

AUSCHER (Léon), ROZET (Georges), *Urbanisme et tourisme*, Paris, Ernest Leroux, 1920, coll. "Urbanisme", série C : Pratique, 223 p

Si nous sommes tentés de renverser cette proposition en considérant que "le tourisme est un puissant moyen d'action pour l'urbanisme", c'est non seulement à cause du développement considérable et de l'influence grandissante des équipements et des migrations touristiques dans l'urbanisation des territoires, mais aussi et surtout parce qu'un nombre croissant de localités se composent une nouvelle physionomie afin de faire bonne figure à l'extérieur et pour attirer les visiteurs. L'image qu'elles entendent donner de leurs particularités locales dépend en somme de plus en plus des points de vue que l'on peut porter de l'extérieur sur une ville et sa région, sur ce qui devient un nouveau type de territoire offert à l'appropriation des visiteurs. Nous sommes donc portés à défendre l'idée d'une importance accrue des regards exogènes dans la construction des villes et de leurs territoires, à travers le rôle grandissant que joue, dans la construction de leur image, le regard des gens de l'extérieur. Une planification se voulant stratégique a donc tout à gagner à intégrer ces points de vue dans sa façon de considérer les problèmes, ne serait-ce qu'à partir de la question de savoir quelle image on va pouvoir donner de soi.

Sans pour autant aller beaucoup plus loin dans ce genre de considération, il me semble que l'idée même de territoire est intimement liée à des formes progressives de conquête effective ou d'appropriation simplement symbolique de ce dont il se compose. Pas de maîtrise des territoire, et même pas de territoire du tout, sans la construction ou la modification de l'image (des images) que l'on s'en fait et que l'on en donne. La planification semble ainsi renoncer aux ambitions utopiques d'une totale maîtrise des formes bâties au profit d'une préfiguration plus évasive et plus allusive des territoires institutionnels⁶.

La recherche est sans doute plus sensible et plus attentive à ces nouveaux aspects de la planification qu'elle ne le fut dans les phases d'extensions massives et quelque peu inconsidérées des décennies précédentes. Parler de territoires et surtout d'image de ces territoires suppose une démarche réflexive attentive à la pluralité des points de vue possibles. Si tout regard qui se veut objectif ne peut l'être qu'en construisant méthodiquement un objet dans le champ qui l'intéresse, le regard de celui qui poursuit des objectifs dans l'organisation des territoires ne peut que se préoccuper de la partialité et de la pertinence des images qu'il s'en fait ou qu'il cherche à en donner. Si l'ethnologie a quelque peu pêché par son positivisme en tardant à relativiser son point de vue au point de considérer que l'exotisme appartenait à ses objets plutôt qu'aux images qu'elle s'en faisait, la réflexion sur la notion de territoire semble partir de cette prémisse que le regard et ses images, comme du reste les parcours et les itinéraires de l'observateur, participent d'un seul et même objet : l'espace perçu, conçu et organisé dans le cadre d'échanges négociés ou imposés, en fonction de rapports qui oscillent constamment entre l'exercice de violences pratiques et symboliques et des équilibres consensuels.

Le regain d'intérêt pour les récits de voyageurs dans l'approche géographique des territoires me paraît trouver sa principale raison dans l'affinement des analyses sur les modalités d'appropriation pratiques et symboliques de l'espace. Comment, par ailleurs, prétendre rendre compte des spécificités de l'habitat et parler d'une opposition entre tradition et modernité sans reconstituer les voies des multiples échanges et emprunts qui diffusent les innovations de la centralité à la périphérie des aires de développement, de l'urbain et de

l'action de l'Etat vers le rural et une société dont la civilité est en passe d'être entièrement urbanisée ?

Le développement considérable des échanges internationaux — que d'aucuns appellent mondialisation — ne peut qu'accroître les modalités de socialisation exotique des populations indigènes dans leurs faits et gestes quotidiens, au point que toute couleur locale court le risque de ne plus être qu'un produit cosmétique fragilisé par les effets de mode. Méfions-nous des effets en retour des multiples retours à la terre, à la campagne, au pays, à la nature...⁷ ; ils ne sauraient que procéder de formes résolument nouvelles d'appropriation des territoires, de nouvelles conquêtes toujours peu ou prou destructrices, même s'il s'agit de la seule voie à suivre pour sauver ce qui présente de l'intérêt, et n'a de valeur qu'en fonction des intérêts qu'on lui porte ou qu'on en tire. L'aventure permet de découvrir mais souvent en déflorant, le tourisme permet de mettre en valeur mais parfois en détériorant, en déterritorialisant les aspects attrayants d'un terroir, en risquant de le détruire en somme si l'on n'y prend pas garde. La question est peut-être moins de ne pas tuer la poule aux œufs d'or que de manier avec précaution une pierre philosophale susceptible de tout changer en or, faire de tout le territoire un ensemble ininterrompu de lieux à mettre en valeur, en variant les centres d'intérêt et les populations concernées. Car tout lieu, aussi anodin soit-il, présente toujours un intérêt quelconque. Et je ne suis pas loin de penser que le plus intéressant, pour une histoire urbaine conçue comme une *histoire architecturale et urbaine de la société*⁸, comme du reste pour le voyageur désireux d'échapper aux circuits et aux hordes barbares du tourisme de masse, c'est bien l'ensemble des lieux où il ne se passe rien de particulier, ceux où l'autochtone conserve encore la fraîcheur de l'accueil spontané des étrangers et préserve sa dignité en sacrifiant aux règles de l'hospitalité plutôt qu'en cherchant à tirer un profit mercantile de la situation.

Plus concrètement, les recherches à partir des textes des voyageurs et des explorateurs nous permettent de mieux comprendre la construction progressive de l'espace en tant que représentation. En considérant les territoires non plus comme un donné préalable à une découverte mais comme la construction conjointe d'itinéraires, de démarches de conquête et d'appropriation symbolique, on abandonne l'idée d'une opposition fictive entre un terroir stable et simplement conservateur de valeurs immémoriales et des incursions ou des immixtions toujours peu prou conçues comme uniquement dévastatrices. L'entreprise, il est vrai, est toujours conflictuelle et contradictoire dès lors que le terrain est déjà occupé par des populations arrivées de plus longue date. L'aspect le plus intéressant, et qui lie les conditions de navigation à l'élaboration progressive et de plus en plus fiable d'une représentation euclidienne du territoire à partir de la Renaissance, est sans doute le rapport à l'ensemble des cartes, plans et trajets repérés et recommandés pour arriver sans encombres à un ensemble de destinations désormais balisées et qui finissent par dessiner de véritables autoroutes. Celles de l'information, dont on parle actuellement, ne sont pas les moins importantes car elles nous rappellent que la circulation de l'information est la face cachée des migrations en tous genres des personnes et des marchandises.

Les guides touristiques constituent désormais une littérature abondante et riche pour reconsidérer l'image des territoires. Ils comportent des centres d'intérêts et des zones d'ombre, des itinéraires et des lieux de villégiature recommandés qui préfigurent souvent le paysage futur de régions entières dans la mesure où de nouveaux flux s'engouffrent sur la trace des pionniers. Mais des mécanismes de régulation sont aussi en œuvre. La foule ou les équipements trop massifs font fuir d'autres types ou d'autres générations de voyageurs vers de nouveaux confins et selon des démarches et des itinéraires parallèles, des chemins de traverse.

A l'inverse, du côté des populations d'accueil et des territoires de la réception, il y a un

gigantesque processus d'apprentissage et d'acculturation de la culture de l'autre et des modalités multiples d'importation et d'assimilation des marchandises, des images et de valeurs au départ exogènes, mais qui viennent très vite se fondre dans le paysage familier des diverses contrées *touchées*, comme on dit, par ce qui prit tour à tour le nom de civilisation, puis de modernité. Sans doute peut-on craindre quelque détérioration des acquis antérieurs dans toute importation massive de signes, d'objets ou de dispositions particulières de l'organisation des lieux, mais force restera toujours aux sujets sociaux qui, porteurs de ces importations, incorporent, manipulent, transposent et déposent des artefacts conçus d'emblée en fonction de la mobilité. Les mécanismes d'intériorisation, de plus en plus souvent préalables à la possession réelle —comme c'est le cas à travers la publicité, sont une des conditions majeures de tout marché de consommation. Fantasmer, désirer, séduire avant de posséder et de jouir sont l'un des plus puissants ressorts des conditions symbolique du fonctionnement de la dynamique mercantile du capitalisme⁹. Ce sont aussi une force de transformation de l'habitat, de sa mutation du rural à l'urbain et de sa modernisation, avec laquelle il faut apprendre à compter si l'on caresse l'ambition d'en maîtriser la prolifération à la périphérie des agglomérations¹⁰. Profitons-en pour dire que nous pensons qu'à côté des projets et des réalisations que l'on a coutume de référer au Mouvement moderne en architecture, qui ne correspond jamais qu'à quelques réalisations exceptionnelles et souvent controversées, il existe une modernité que nous dirons "discrète", réalisée au quotidien par les habitants eux-mêmes. La modernisation de l'habitat se joue plus dans les multiples améliorations subreptices du confort quotidien, dans l'introduction résolue des équipements ménagers et dans la lente mutation des goûts que dans quelques œuvres de prestige. L'urbanisation vernaculaire du parc immobilier dessine ainsi une modernité dont la portée sociale a beaucoup plus de poids que les propositions des avant-gardes architecturales. Bref, l'introduction des éléments de confort dans l'habitat à partir d'un marché diffus de la consommation et la lente digestion de tout ce qui alimente les métabolismes de l'espace domestique représentent une capacité d'assimilation beaucoup plus assurée que des solutions imposées par des voies réglementaires ou législatives que les habitants trouvent souvent à juste titre indigestes, quand ils ne les vomissent pas.

L'image de soi, de son habitat et de sa région à travers le regard de cet autre qu'est le touriste, l'étranger, a eu plus d'influence qu'on ne l'imagine habituellement dans le processus d'urbanisation. C'est ce qui ressort assez clairement de cet autre texte fondateur de la pensée urbanistique française qui, dès le début du XX^e siècle, propose des voies et méthodes originales pour améliorer l'esthétique et le fonctionnement d'une ville à vocation touristique¹¹. Nous nous sommes donc inspiré de cet ouvrage pour dégager ce qui fait le principal intérêt de la référence à une extériorité du regard sur la ville, comme du reste sur tout territoire.

Le regard que porte l'auteur sur Nice est celui du promeneur dont le principal intérêt est de découvrir les richesses de la ville tout en se préoccupant des moyens de les préserver en les améliorant (embellissement) et de préfigurer les extensions nouvelles dans le cadre d'un aménagement global. Il se situe directement dans l'optique de la première loi française¹² (et du monde¹³) faisant obligation à la plupart des villes de se doter de ce qu'il sera convenu d'appeler un PAEE (Plan d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension).

La mise à plat et la remise en valeur de l'espace urbain

Le promeneur étranger regarde souvent avec étonnement ce à quoi l'habitant n'attache que peu d'importance. Pour celui-ci, soit sa familiarisation avec les lieux de son existence obère toute possibilité d'objectivation, soit un tel spectacle lui importe si peu qu'il en devient insignifiant et, par conséquent, négligeable. Tout occupé à accomplir des tâches quotidiennes

prenantes, le citoyen doit avoir l'âme du philosophe ou du poète pour "lever le pied" et lever son regard afin de s'intéresser à ce que l'on a fini par appeler un *cadre de vie*, un peu comme si le décor urbain de l'existence disparaissait au profit des règles institutionnelles et des rythmes imposés par les conditions de travail. Le travailleur s'en va tête baissée et tout tendu vers des lieux précis, la vue brouillée par ses préoccupations, pris par le temps. Le touriste, lui, flâne, déambule au hasard de ses découvertes, prend le temps de vivre et d'observer tout ce qui l'éloigne de sa quotidienneté. Ce faisant, il échappe aux migrations alternantes et ne suit pas les mêmes types d'itinéraires. Si on lui recommande des circuits, il a toujours la possibilité de s'en échapper selon son bon vouloir pour traîner à loisir là où son regard se laisse capter, séduire, fasciner parfois, à la recherche de trésors inconnus ou d'ambiances chaleureuses.

L'idéologie fonctionnaliste, qui sévit toujours dans les approches technocratiques de l'aménagement, font peu de cas de cette façon d'aborder la ville et son espace. Elle la combat même au nom d'une efficacité qui voudrait que l'espace public se réduise à des voies de circulation. "Circular, il n'y a rien à voir" dit l'agent de police aux badauds, et l'on sait que le vagabondage est une activité, un état même, répréhensible et passible de condamnation depuis que la Bourgeoisie a entrepris de mettre le monde au travail et de sédentariser les activités pour mieux pouvoir en contrôler la fiscalité. Il faut ainsi que chaque lieu ait sa raison sociale officielle, fasse l'objet d'une exploitation, d'une rentabilisation ; toute vacuité, toute béance apparaissent comme un manque à gagner dans des spéculations de tous ordres, sauf celle du rêve. Que sont devenus les coins des amoureux et les terrains vagues des déviances juvéniles ? Ils ne cessent de refluer vers de nouvelles marges synonymes de marginalité sociale ou sont cantonnés dans un espace domestique où le mystère disparaît avec caves et greniers. Dans cette dynamique de l'accumulation, l'espace fut d'abord voué, on pourrait dire sacrifié, à la production pour se retrouver bien vite aux prises avec la nécessité de ménager des lieux à la consommation et à l'emmagasinement des objets. Comment retrouver une poésie dans ce qui ne s'offre à la vue qu'en se vendant. Léchier les devantures et les vitrines apporte souvent plus de frustration que de satisfaction. Le promeneur solitaire, dans ses rêveries bucoliques, en appelle de plus en plus à une libération de son champ de vision vers une virginité résolument menacée¹⁴. De là aussi l'attrait pour les villes balnéaires, le littoral et les couchers de soleil...

Les images de la ville et des territoire se construisent de plus en plus à partir de représentations graphiques : cartes et plans. Si ces représentations sont plus conçues pour faciliter des opérations précises qu'elles ne peuvent prétendre à une réelle objectivité dans la restitution de ce qui existe sur le terrain, elles servent également à se mouvoir, à naviguer au gré du vent sans intentionnalité particulière. Elles servent à découvrir et à se repérer sans pour autant préjuger des itinéraires engendrés. Le promeneur, qu'il s'oriente à l'aide d'un plan ou non, redessine mentalement une carte qui n'a que peu de chance de ressembler à celle des techniciens. C'est bien avec cet objectif critique —pour ne pas dire subversif— que proposent, au sein du mouvement situationnistes, Guy Debord, dans sa *théorie de la dérive*, et Henri Lefebvre¹⁵, dans celle des *moments*, lorsqu'ils nous invitent à résister à l'emprise de la bureaucratie. Exercice :

"Une ou plusieurs personnes se livrant à la dérive renoncent, pour une durée plus ou moins longue, aux raisons de se déplacer et d'agir qu'elles se connaissent généralement, aux relations, aux travaux et aux loisirs qui leur sont propres, pour se laisser aller aux sollicitations du terrain et des rencontres qui y correspondent. La part de l'aléatoire est ici moins déterminante qu'on ne croit : du point de vue de la dérive, il existe un relief psychogéographique des villes, avec des courants constants, des points fixes, et des tourbillons qui rendent l'accès ou la sortie de certaines zones fort malaisés. [...] L'exploration d'un champ spatial fixé suppose donc l'établissement de bases, et le calcul des directions de pénétration. C'est

ici qu'intervient l'étude des cartes, tant courantes qu'écologiques ou psychogéographiques, la rectification et l'amélioration de ces cartes."

DEBORD (G.-E.), "Théorie de la dérive", in : *Internationale situationniste*, n° 2, décembre 1958, pp. 19-23

Il va de soi que ce type de démarche, comme du reste toute marche erratique, font fi des découpages institutionnels de l'espace, bien que ceux-ci restent toujours assez facilement lisibles, dans la nature du parc immobilier notamment. Par ailleurs cette approche synthétique de l'organisation spatiale conduit directement à la notion de paysage ; tout paysage n'ayant de sens qu'en fonction des conditions de perception d'un champ visuel, auditif ou olfactif, bref des divers sens mis en jeu dans les activités perceptives. Agrémenter l'itinéraire du promeneur, voilà une préoccupation édilitaire très civile dont on peut s'accorder à penser avec Marcel Poète¹⁶ qu'elle doive d'emblée participer des compétences urbanistiques. Des promenades plantées aux itinéraires de randonnée, en passant par les cours et autres mails, voilà bien la trace de ces errances urbaines (même en milieu rural) qui redessinent les contours d'une autre ville que celle des routes fonctionnalistes¹⁷. Ce que l'on perçoit du paysage urbain dans ces conditions échappe aussi (sauf dans le cas, somme toute peu fréquent, d'une lecture particulièrement érudite de l'architecture) au classement sommaire du parc immobilier selon ses diverses périodes de construction ou selon les critères de salubrité qui président encore trop souvent à la destruction d'immeubles dont beaucoup auraient mérité de survivre. La morphologie urbaine, avant de devenir une catégorie du langage savant — du reste destinée à lier tout édifice à son environnement et à en protéger les grands traits malgré la substitution d'un édifice à un autre — a fait partie des lectures ordinaires de la ville. C'est ainsi que, répondant aux vœux de la plupart des citoyens, des édifices peuvent être entièrement reconstruits à l'exception de la façade, conservée en l'état dans la mesure où elle participe d'un ensemble plus vaste dont un édifice en rupture avec le contexte entamerait l'intégrité.

En fait, il faut bien admettre que le tourisme et, de façon plus large, la fréquentation d'un édifice par le public, c'est-à-dire par des personnes qui n'y travaillent ni n'y habitent, est la principale force susceptible d'amener à une monumentalisation de la cité. Et le regard constamment renouvelé des visiteurs modifie en permanence la monumentalisation du paysage urbain au point d'attirer le regard des autorités vers de nouvelles œuvres dignes de respect et d'attention. On peut même s'inquiéter d'un intérêt grandissant pour l'habitat et l'architecture domestique qui tend à tout considérer comme digne d'être préservé à un titre ou à un autre, au point de figer les choses dans une attitude frileuse, protectrice et paralysante. Si l'on doit légitimement veiller au respect de la physionomie d'ensemble des villes et des sites faisant figure de patrimoine, transformer les villes en musée par un excès de mesures de protection fige toute évolution et confine une authenticité appréciable dans une facticité déplorable.

Modes de locomotion, centres d'intérêt, points de repère et points de chute

Qu'il erre où se hâte vers une destination précise, le voyageur fréquente abondamment ces points de passage obligés que sont les gares et les ports. Je me souviens d'un café de Manille que les filles en mal d'évasion avait surnommé "passeport" avec l'espoir de se faire enlever pour l'Amérique ou l'Europe par un touriste de passage. Ce lieu et son nom à eux seuls résument ces flux et ces itinéraires constitutifs d'une centralité d'un nouveau genre. L'afflux massif de touriste n'est pas étranger non plus sinon à la déstructuration des territoires, du moins à leur constant changement de configuration. La géographie des lieux touristiques est sans doute celle qui atteste le plus de changement. Une analyse des guides touristiques, actualisés désormais presque chaque année, nous montrerait sans doute le double mouvement de prolifération et de diffusion des sites à visiter sur l'ensemble de la planète, non seulement à

cause de la prolifération des équipements, mais aussi en fonction d'une extension qui vise les coins les plus reculés. Le développement des moyens de transport met à portée de la main des lieux jadis réputés difficiles d'accès et réservés aux plus audacieux.

Dans cette conquête d'une force considérable, les résistances les plus opiniâtres fléchissent et ce que le colonialisme n'avait réussi à imposer en l'espace de plusieurs siècles, le touriste le fait admettre dans un laps de temps record. Nous ne sommes pas loin d'y voir une actualisation civile mais virulente du concept militaire de pacification...

L'un des effets conjugués du développement vernaculaire de l'urbanisation et de l'afflux saisonnier de visiteurs réside dans la constante nécessité de reconsidérer la taille et l'emplacement des grands équipements de transport. Aucun de ces équipements ne peut être considéré comme fixe dans la mesure où, même en restant au même endroit, la place qu'il occupe aussi bien dans l'ensemble de l'agglomération que par rapport aux vastes réseaux internationaux de circulation le condamne à changer de sens, de poids, d'envergure. Les lignes de dessertes, surtout aériennes, sont en rapide évolution par le jeu féroce de la concurrence entre les compagnies et grâce aux progrès des technologies de navigation. Le transport ferroviaire, qui présente pourtant la constance spatiale la plus assurée de par la rectitude grandissante du tracé de ses voies avec l'augmentation de la vitesse de locomotion, est malheureusement en butte aux attaques agressives de l'automobile. On réalise depuis peu, mais trop souvent un peu tard, que les lignes de tramway du siècle dernier sont encore parfaitement efficaces dans le centre des villes et se prêtent, à un moindre coût global, à des extensions périurbaines et intercommunales utiles et efficaces. Seule une politique résolue de transports en commun est susceptible de satisfaire conjointement un nombre important d'habitants et les voyageurs qui abandonnent leur véhicule au pays pour confier leur itinéraire aux réseaux locaux. Le tout est que le réseau soit suffisamment dense et les véhicules fréquents et confortables. Même avec le système des voitures de location disponibles en tout lieu, le gain de temps, de fatigue et, finalement d'argent —pour peu qu'on admette de raisonner en terme de coût global— des transports collectifs par rapport à l'automobile ne fait aucun doute. Encore faut-il que la conception des véhicules et l'organisation des points de rupture de charge se prêtent à la manutention des bagages. L'univers rural du tiers-monde sait encore composer avec ces voyageurs qui se déplacent avec moult bagages et animaux. La conception policée et urbaine des transports obère encore trop souvent les possibilités de déplacement dans ces conditions. Si l'on a bien dû ménager sur certaines lignes du métro parisien desservant les grandes gares et les aéroports des postes de contrôle comportant des passe-bagages pour faciliter les flux nationaux ou internationaux de voyageurs munis de bagages encombrants, la nouvelle norme adoptée par la plupart des pays qui se dotent de ce type de réseau est plutôt de concevoir les trajets comme devant répondre aux besoins des migrations alternantes. A Caracas, Mexico, Manille, Singapour, comme dans la grande majorité des pays imbus d'une urbanité d'autant plus ostentatoire qu'elle est d'acquisition récente, la police veille à l'entrée à ce que l'on n'accède au réseau qu'avec un cartable ou un sac à main. Tout voyageur muni de bagages volumineux est refoulé et condamné à prendre un taxi. Sauf à vouloir explicitement considérer les étrangers comme des vaches à lait et à exclure les voyageurs aux budgets plus modestes des transports en commun, quand ce n'est pas du pays tout entier, cette politique est rétrograde dans la mesure où elle contredit une tendance inéluctable des migrations de masse. Certes, on ne voyage plus comme jadis avec de nombreuses malles, et les porteurs bon marché ont pratiquement disparu au profit d'une façon plus individuelle de prendre en charge ses propres affaires, mais les voyageurs sans bagages n'en sont pas pour autant plus nombreux.

Un afflux massif de touristes sur certains sites ne peut que changer la configuration d'ensemble du territoire qui les accueille, ne serait-ce qu'à cause de l'importance des flux dont il faut veiller à ce qu'ils restent compatibles avec la vie normale de la cité. Les sites et

monuments touristiques ainsi que les équipements hôteliers qui leur correspondent redessinent une deuxième ville qui se superpose à celle des autochtones. Il peut arriver, comme c'est le cas dans le sud de la Tunisie, que la morphologie urbaine se dissocie en trois parties, formant ainsi un espace urbain éclaté, qu'un réseau rénové de circulation et des moyens de transport plus ou moins bien équitablement répartis réorganise globalement. La ville ancienne, que les habitants abandonnent au profit de la périphérie, se folklorise en se spécialisant dans les échanges mercantiles de produits locaux. Les grands équipements touristiques, s'adressant principalement à des voyageurs en groupes organisés, rivalisent de confort pour satisfaire la demande d'une clientèle aisée en leur proposant l'univers protégé d'un décor, souvent plus hollywoodien que typiquement local, du côté des plages, que fréquentent peu les populations, ou dans les palmeraies, au détriment des cultures. Quant aux habitants, en quête d'une modernité et d'un confort légitimes mais de plus en plus calqués sur le mode de vie occidental, ils construisent des lotissements pavillonnaires avec des infrastructures compatibles avec l'usage de l'automobile. Ces trois villes séparées, qui ont chacune une logique de fonctionnement spécifique et leur propre physionomie architecturale, donnent lieu à des migrations alternantes où l'on se croise sans jamais vraiment se côtoyer. Le touriste ne va guère que de son hôtel aux monuments et aux magasins du vieux centre, sans s'intéresser aux quartiers d'habitation et en ne rencontrant que des vitrines commerciales. Les commerçants, qu'ils habitent encore le vieux centre ou aient migré vers la périphérie, ne voient guère dans les zones touristiques que des quartiers chics néo-coloniaux qui leur sont résolument étrangers. Ceux qui les fréquentent y sont relégués au rang de gestionnaire ou de personnel domestique sans autre possibilité d'appropriation que pécuniaire.

Quels que soient les jugements de valeur que l'on peut porter sur ce nouvel ordre urbain, l'important est de noter que les grandes options prises en matière touristique aboutissent à des formes de ségrégation que cristallise une structure urbaine nouvelle, qui peut se superposer à l'autochtone comme elle peut tout aussi bien s'en dissocier complètement. Dans les régions touristiques, le territoire est de toute façon condamné à se restructurer. Reste à savoir en fonction de quelles relations entre la population locale et les visiteurs cette restructuration va s'opérer. Toute étroite symbiose permet d'absorber les flux en conservant la structure urbaine existante. Mais, au-delà d'un certain poids des activités touristiques, c'est l'intégrité même du territoire dans son ensemble qui est remise en cause. La séparation des activités sur le mode d'un zonage fonctionnel ou le traitement à part des diverses catégories de population en présence aboutissent à une structure urbaine, qui entérine de nouvelles formes de ségrégation.

Confort domestique et confort extérieur

L'idée de confort est en général associée à cette montée des intimités domestiques que l'on repère sans peine en Occident à partir du XVIII^e siècle. Les mécanismes d'introduction des éléments de confort dans l'habitat sont multiples et variés selon les couches sociales et les efforts consentis par les pouvoirs publics pour doter l'espace public des grandes infrastructures, qui véhiculent les matières liquides ou solides ainsi que l'énergie¹⁸. Les premiers théoriciens de l'urbanisme dont nous avons parlé, tout en étant sensibles aux améliorations de l'hygiène et du confort des habitations, sont plutôt soucieux d'embellir et d'équiper l'espace public dans l'optique de ce qui prit le nom d'Art urbain au début du siècle¹⁹. Ces idées depuis ont largement cheminé et toute municipalité considère désormais qu'il est de son devoir de pourvoir à l'amélioration de l'habitat comme du reste d'un espace public qui participe directement de son image de marque. Cependant, les politiques municipales s'inscrivent dans un lent processus de socialisation de l'espace qui tend, avec l'hégémonie grandissante de la logique du capital sur les activités économiques et un hygiénisme toujours présent dans la suprématie que la bourgeoisie impose, à assainir, contrôler, exclure et policer

les usages de l'espace public. La rue, lieu par excellence des dangers d'agression, de circulation et de subversion fait l'objet de mesures réglementaires et juridiques qui tendent à en réduire l'usage légal ou simplement légitime. Les commerces ont été progressivement sédentarisés pour des raisons autant fiscales qu'hygiéniques et tout débord (étalages ou terrasses) est strictement contrôlé. Les espaces ou les équipements publics ne sont pas utilisables n'importe comment pour n'importe quelle activité.

Pour peu que soit présent le souci de faire bonne figure aux regards extérieurs ou qu'une conception restrictive de l'usage des lieux prévale, c'est à un espace hostile, répulsif et inhospitalier que l'on a affaire dès lors que l'on se retrouve dehors.

Les exemples ne manquent pas, qui montrent qu'il convient plus de circuler que de stationner, de rentrer dans un hypothétique chez-soi plutôt que de s'attarder dans des lieux qui, pour se vouloir publics, excluent des activités considérées comme de l'ordre d'une intimité refoulée dans l'espace domestique. De nombreuses analyses sociologiques ont pu aisément montrer que tout lieu public fait l'objet d'appropriations diverses au point qu'on puisse en faire l'analyse comme s'il s'agissait d'un habitat²⁰. Jeunes désœuvrés, vieillards solitaires en mal de présence et de chaleur humaine, voyeurs et exhibitionnistes fascinés par le spectacle de la rue, tous tendent à réclamer des équipements appropriés à des activités dont tout gestionnaire tendra souvent à contester la légitimité.

La RATP²¹, dont les approches psychosociologiques de la question sont célèbres, s'ingénie depuis des années, après avoir réduit le nombre de son personnel à quai pour des raisons budgétaires, à empêcher tout stationnement prolongé des supposés voyageurs à transporter, les seuls à trouver grâce à ses yeux. Pour éviter notamment la station allongée des personnes indésirables, elle a progressivement remplacé la plupart des bancs par des sièges baquets ou par de simples barres d'appui. Mais, pour éviter une insécurité qu'accompagne la désertification, les seuls contrôles par des corps spéciaux de policiers ou par télésurveillance ne suffisent plus. On tolère donc à nouveau des commerces car leur fréquentation favorise l'autocontrôle des lieux.

Les quartiers les plus populaires (dans tout le sens du terme) du Brésil sont sans doute les *favelas*. Excroissances plus ou moins monstrueuses sur les *morros* de Rio de Janeiro, elles représentent certes un danger pour les proches quartiers bourgeois de *l'asphalte*, compte-tenu de la criminalité qui y règne. Mais elles ont aussi le tort de ne faire pas très propre dans le paysage idyllique que vantent les dépliants touristiques. La politique mise en œuvre par les pouvoirs publics, au demeurant incapables de résoudre les problèmes de la misère endémique ou de réduire les disparités sociales, consiste donc essentiellement à faire disparaître ces quartiers infâmes des zones du centre ou sud de la ville (les seules considérées comme vraiment fréquentables) en faisant déguerpir la population indésirable par des voies plus ou moins avouables. La rénovation-déportation, selon la formule consacrée, frappe les quartiers où il est possible d'investir avec profit ; la destruction pure et simple et une déportation *manu militari* des populations a souvent été opérée sur des terrains squattés et trop en pente pour être normalement constructibles. Mais ces formes de déguerpissement tiennent du mythe de Sisyphe dans la mesure où elles ne résolvent rien des réelles conditions d'existence de populations simplement condamnées à refaire leur vie ailleurs, en général dans des zones éloignées du centre, polluées, rarement mieux équipées et mal desservies par des transports en commun toujours trop onéreux pour faire face aux migrations alternantes ainsi imposées. Un pas de plus dans ces mesures d'exclusion et c'est l'exécution sommaire qui guette les enfants abandonnés et condamnés à survivre comme ils peuvent dans une rue, qui ne peut que leur être particulièrement hostile.

Cet exemple peut sembler par trop anecdotique ou caricatural. Nous persistons cependant à

y voir une logique, qui, certes, module ses effets et ses moyens en fonction de rapports de force entre les pouvoirs publics et la société civile, mais que seule une démocratisation de la *polis* et l'amélioration des conditions économiques d'existence permettent de combattre. On sait comment vagabonds, cheminots et mauvais pauvres ont été résolument traqués lors de l'industrialisation des activités et du territoire au XVIII^e et au XIX^e siècles²², on sait aussi à quelles exactions le XX^e siècle a donné lieu dans l'élimination massive d'indésirables. Espérons que celui qui s'annonce saura ménager une place pour chacun. Pour cela, il convient sans doute, comme nous le suggérons à travers ces lignes, de considérer les pauvres, les exclus, les migrants et les étrangers, quels qu'ils soient, comme des *analyseurs* de la société globale. Considérer également leurs pérégrinations territoriales comme ce que Emile Durkheim appelait des *phénomènes sociaux totaux*, c'est-à-dire comme des faits révélateurs des conflits, des tendances et des enjeux de l'évolution de la société. Récemment encore, les maires de certaines localités touristiques du Midi de la France ont prétendu protéger les touristes de la mendicité et contribuer à l'embellissement et à l'assainissement de leur ville en prenant des arrêtés visant à interdire la présence des SDF²³ en les excluant du territoire communal. De telles mesures iniques témoignent, s'il en était encore besoin, d'une conception de l'espace public et des mesures de police qui procèdent d'une exclusion systématique de certaines personnes et de certaines activités.

Si nous revenons au problème des équipements et des services qu'il serait souhaitable de développer pour assurer un confort des espaces publics au profit de tous, c'est à partir de l'idée que c'est en se plaçant du point de vue de ceux qui disposent du moins de chose pour vivre dans un lieu donné que l'on a le plus de chance de concevoir les aménagements les plus satisfaisants et les plus appropriés à satisfaire l'ensemble de la population. Il reste certes à régler des problèmes de concurrence d'usage et de nuisances réciproques, de bruit notamment, mais quoi de pire qu'une ville envahie par les automobiles et dont les trottoirs servent à leur stationnement²⁴ ? L'idée de confort extérieur est en somme celle de la transformation des espaces extérieurs en un habitat convivial qui évite la relégation systématique des intimités dans la sphère du privé. Et nous ne résisterons pas à la tentation de confier aux poètes le soin de nous livrer la nature essentielle des équipements publics.

"Les gens qui voient de travers
Pensent que les bancs verts
Qu'on voit sur les trottoirs
Sont faits pour les impotents ou les ventripotents
Mais c'est une absurdité
Car à la vérité
Ils sont là c'est notoire
Pour accueillir quelque temps les amours débutants. [...]

Quand la saint' famill' machin
Croise sur son chemin
Deux de ces malappris
Ell' leur décoche en passant des propos venimeux
N'empêch' que toute la famille
Le père' la mère' la fille
Le fils le saint esprit
Voudraient bien de temps en temps pouvoir s' conduire' comme eux."
Georges Brassens, *Les Amoureux des bancs publics*

En fait, la question de fond est de savoir comment on entend laisser s'introduire ce qui vient de l'extérieur dans ce qui ressemble moins à un véritable terroir qu'à un territoire dont le paysage est essentiellement dessiné par des échanges croissants avec d'autres formes de

civilité. Du reste, ces pratiques et ces mentalités sont sans doute simplement plus exogènes et furtives que radicalement différentes. Les modalités de planification ont en somme à arbitrer ces sortes de transferts culturels. L'habitat local n'a plus de véritablement local que sa localisation. S'il peut encore offrir les charmes d'une spécificité, qu'on ne pourra dire locale que dans la mesure où elle tranche avec celle de ses voisins, pour le reste, il faut bien reconnaître qu'il procède plus du véhiculaire que du vernaculaire. On peut certes, on devrait même toujours à notre goût, *faire local* en privilégiant les héritages dans les alchimies plus ou moins savantes et savoureuses auxquelles les habitants sacrifient leurs loisirs pour habiter mieux et plus moderne —ou en prônant une architecture soucieuse de composer respectueusement avec les environnements physique et culturel²⁵. Mais on ne saurait figer la marche du temps du haut de prescriptions brimantes. Les compétences architecturales, urbaines et paysagères gagneraient à se recomposer à partir d'un souci commun de défense de ce qui reste du génie des lieux, en s'ingéniant à proposer des solutions conciliant la demande sociale et le respect des sites. Rien de plus inepte et de plus faussement prometteur qu'une architecture internationale qui prétend trouver des solutions universelles à la modernité. Contre les solutions normatives, nous pensons devoir plaider la cause et défendre la pertinence de ce qui émane de l'assimilation par l'habitant des nouveautés qu'un marché de la consommation met à sa disposition, mais qui ne s'insinue dans son espace que par les voies d'une appropriation toujours plus riche de transpositions que de simples acquisitions. A cet égard, rien de plus révélateur une fois encore que la conception des équipements touristiques.

A la prise en charge totale et à la déresponsabilisation de clients angoissés par les attaques des microbes, loin de l'univers domestique protecteur que constitue leur *sweet home*, correspondent des équipements chics, confortables à souhait, hygiéniques à transpirer la javel et identiques en tout lieu pour conjurer les dangers du dépaysement et de la *tourista*. Ceux là, n'en doutons pas sont les nouveaux barbares qui défigurent le paysage, quand ils ne vont pas jusqu'à jeter des cacahuètes aux autochtones.

Plus discrets, car ils ont le bonheur de fonctionner sur le mode du ghetto, les équipements du type de ceux du Club Méditerranée limiteraient sans doute un peu les dégâts avec leur architecture qui s'inspire des ambiances locales, s'ils ne prenaient place dans des sites qu'ils déflorent sans vergogne. Leur virginité est au demeurant toujours guettée du coin de l'œil par les estivants de tout poil.

Les petits hôtels, pensions et chambres chez l'habitant représentent sans conteste le mode d'accueil qui détériore le moins l'environnement, à condition toutefois que la demande ne soit pas trop massive et déséquilibrée par rapport à la population locale, et que la règle soit de se conformer aux us et coutumes des gens du cru. Ceux-là auront sans doute tôt fait de mettre à profit ces échanges pour améliorer conjointement leurs conditions d'accueil et d'existence, mais au moins auront-ils le choix de perdre ou non leur âme dans l'histoire.

Conclusion

Il va de soi que toute planification, qu'elle soit édilitaire, régionale ou étatique, joue un rôle considérable dans l'orientation du processus d'urbanisation du territoire selon qu'elle privilégie l'une ou l'autre de ces formes d'activité touristique. Si ce n'est au départ, ce sera par la suite car de tels échanges ont des effets induits auxquels il faudra bien faire face tôt ou tard. Dès lors, la question stratégique peut revenir à savoir sur quelles forces productives de l'espace on compte s'appuyer : les initiatives des habitants, ainsi que les transformations progressives de leurs pratiques et de leur environnement, ou bien celles des opérateurs extérieurs, qui, forts de leurs investissements et de leurs droits régaliens, chercheront à imposer leurs vues aux autorités locales au grand dam des populations. On aura compris que

nous sommes plutôt partisans de ce que nous serions tentés d'appeler un urbanisme d'initiative populaire encadré, soutenu et contrôlé par les pouvoirs publics, plutôt que d'un urbanisme imposé à une population dont on chercherait simplement à obtenir l'aval via des procédures de participation.

Ce choix est actuellement celui du Vietnam. Après avoir limité les entrées des étrangers pour des raisons politiques, il lui fallut admettre, dès l'ouverture plus large des frontières, que les touristes visitent le pays en individuel et avec peu d'argent plutôt qu'en groupe et selon des normes dites occidentales très coûteuses. Tous les équipements spécifiquement touristiques étaient alors exclusivement gérés par des fonctionnaires et au seul profit du gouvernement, comme dans la plupart des autres pays du bloc socialiste, sur un modèle qui visait à couper la population des étrangers. Les tarifs pratiqués, bien que raisonnables compte tenu des prestations proposées et du pouvoir d'achat des intéressés, étaient sans commune mesure avec les conditions de vie locale puisque le revenu mensuel d'un enseignant n'aurait pas suffi à payer une nuit d'hôtel... bien que ces équipements aient été offerts à moitié prix aux nationaux. Habités aux prix et aux conditions de voyage et d'hébergement des autres pays de la région, les voyageurs à petit budget, dès leurs premières incursions libres dans le pays, eurent tôt fait de se fondre au sein de la population qui n'attendait que cela pour les accueillir et confisquer à l'Etat les précieuses devises. Si toutes les portes ne s'ouvraient pas, et si partager les conditions de transport de la population n'était pas une sinécure, l'hospitalité à bon marché dans un univers populaire présentait d'autant plus d'avantages que les initiatives des particuliers allaient bon train. Les grands hôtels furent désertés au profit de chambres chez l'habitant ou de petites pensions privées où on avait le bon goût d'offrir à des prix plus raisonnables ce que le Vietnam présentait de plus original. Cette catégorie nouvelle de visiteurs et les équipements que leur offrait ainsi la population en s'émancipant des contrôles de l'Etat se diffusent si rapidement depuis le début des années 1990 qu'aucun guide touristique ne peut prétendre être à jour. Seul le bouche à oreille permet de savoir où il est le plus intéressant d'aller.

On peut tirer deux morales de cette histoire, exemplaire à plus d'un titre.

La première est que les voyageurs avec peu de bagages et peu d'argent sont, par leur mode de vie et de déplacement (qui consiste à partager les transports en commun et leur habitat avec les populations locales), de biens meilleurs révélateurs des besoins en matière d'aménagement que ceux qui, plus argentés, mais frileux et exigeant des conditions de vie hors du commun, se coupent résolument de la population et de ses problèmes. Réalisées dans l'optique de ceux-là, les réalisations opérées par les habitants et consenties par les pouvoirs publics ont plus de chance de se faire au profit de tous, alors que, dans une optique assujettie aux exigences de ceux-ci, il est fort à craindre que les réalisations soient productrices de ségrégations et que les profits réalisés échappent au plus grand nombre.

La seconde est que conformément à la recommandation de Montesquieu, et comme sans doute en toute chose : Il ne faut pas demander aux lois ce que l'on peut obtenir des mœurs.

NOTES

¹ RONCAYOLO (Marcel), *La Ville et ses territoires*, Paris, Gallimard, 1990

² LEFEBVRE (Henri), *Le Droit à la ville n°1*, coll. Société et urbanisme, Paris, Anthropos, 1968 ; LEFEBVRE (Henri), *Le Droit à la ville n°2, Espace et politique*, Paris, Anthropos, 1972

³ TOURAINE (Alain), *Le Retour de l'acteur, essai de sociologie*, Paris, Fayard, 1984

⁴ LACOSTE (Yves), *La Géographie ça sert d'abord à faire la guerre*, Petite coll. n° 165, Paris, Maspéro, 1976

-
- ⁵ AUSCHER (Léon), ROZET (Georges), *Urbanisme et tourisme*, Paris, Ernest Leroux, 1920, coll. "Urbanisme", série C : Pratique, 223 p.
- ⁶ BIAU (Véronique), *L'Architecture comme emblème municipal. Les grands projets de maires*, Paris, MELTE/Plan Construction et Architecture, 1992
- ⁷ VIARD (Jean), MARIÉ (Michel), *La Campagne inventée*, Arles, Actes Sud, 1977
- ⁸ Selon l'heureuse formule empruntée au sociologue Henri Raymond.
- ⁹ CLOUSCARD (Michel), *Le Capitalisme de la séduction*, Paris, Editions Sociales, 1982
- ¹⁰ RAPOSO (Isabel), LEITE (Carolina), VILLANOVA (Roselyne de), *Maisons de rêve au Portugal*, Paris, Ed. Créaphis, 1994; *Casas de sonhos*, Lisboa, Edições Salamandra, 1995
- ¹¹ SOUZA (Robert de), *L'Avenir de nos villes, études pratiques d'esthétique urbaine. Nice, capitale d'hiver*, Paris, Berger-Levrault, 1913
- ¹² Loi dite "Cornudet" (du nom de son promoteur à la Chambre des Députés) des 14 mars 1919 et 19 juillet 1924, présentée à l'initiative du Musée Social à la suite des propositions de Charles Beauquier le 22 janvier 1909 et de Jules Siegfried le 28 novembre 1912.
- ¹³ FORD (Géo B.), *L'Urbanisme en pratique. Précis de l'urbanisme dans toute son extension. Pratique comparée en Amérique et en Europe*, Paris, E. Leroux, 1920
- ¹⁴ FREY (Jean-Pierre), "Tintin ou l'espace d'une utopie", in : *Milieus n° 22, "Tristes Utopies"*, Le Creusot, Institut Jean-Baptiste Dumay, 1985, pp. 42-45
- ¹⁵ LEFEBVRE (Henri), *La Somme et le reste*, Paris, Belibaste Ed., 1973 ; cf. également *L'Internationale situationniste*, n° 4, juin 1960, pp. 10-11 et : KHATIB (Abdelhafid), "Essai de description psychogéographique des Halles", in : *Internationale situationniste*, n° 2, décembre 1958, pp. 13-17
- ¹⁶ POËTE (Marcel), *La Promenade à Paris au XVII^e siècle. L'art de se promener. Les lieux de promenade dans la ville et dans les environs*, Paris, Armand Colin, 1913 ; *Au jardin des Tuileries, l'art du jardin, la promenade publique*, Paris Auguste Picard Ed., 1924 ;
- ¹⁷ LE CORBUSIER (JEANNERET Charles-Edouard, dit), *Sur les quatre routes*, Paris, NRF, 1941, coll. Médiations n° 70, Paris, Denoël-Gonthier, 1970
- ¹⁸ FREY (Jean-Pierre), "La Domestication urbaine des commodités. Les modèles d'habitat des usines Schneider au Creusot", in : *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 53, *Le Génie du propre*, septembre 1992, pp. 59-72
- ¹⁹ GAUDIN (Jean-Pierre, sous la dir. de), *Les Premiers urbanistes français et l'art urbain, 1900-1930*, coll. In extenso n° 11, Paris, Ecole d'Architecture Paris-Villemin Ed., 1987
- ²⁰ RAYMOND (Henri), SAMIE (Anita), TROUARD-RIOLLE (Hedwige), *L'Usager et l'espace de la gare de banlieue*, DGRST-ATP Transports/LASSAU, juin 1976 ; RAYMOND (Henri), FREY (Jean-Pierre), TROUARD-RIOLLE (Hedwige), *Usagers, Recherche, Utilisateurs*, Secrétariat d'Etat aux Transports-ATP Transports/LASSAU, 1977
- ²¹ Régie Autonome des Transports Parisiens qui gère le métro.
- ²² MARTIN (Jean-Baptiste), *La Fin des mauvais pauvres, de l'assistance à l'assurance*, coll. Milieux, Seyssel, Champ Vallon, 1983
- ²³ Sans-domicile-fixe
- ²⁴ Relevons au passage cette incongruité juridique : l'automobile est le seul objet privé dont on tolère le stationnement dans l'espace public.
- ²⁵ BEGUIN (François), *Arabisances*, Paris, Dunod, 1983